

Derde spoor Duitsland

Advies stuurgroep aan staatssecretaris

8 oktober 2014

1. INLEIDING

Van 2015-2022 zal in Duitsland een derde spoor worden aangelegd op het tracé Emmerich – Oberhausen. Tijdens deze aanleg zal de capaciteit van de Betuweroute periodiek fors minder zijn. Om de negatieve effecten hiervan voor het spoorgoederenvervoer, de havens en de economie in Nederland te neutraliseren, is door betrokken partijen een pakket maatregelen opgesteld. Een tijdige en effectieve implementatie van dit pakket vormt een substantiële uitdaging die partijen samen aan zullen gaan om de ambitie van ongehinderd spoorgoederenvervoer gedurende de bouw van het derde spoor te kunnen realiseren. Hierbij zal de overlast voor omwonenden als gevolg van extra treinen zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, worden aangepakt.

2. AANLEIDING EN UITDAGING

Vorig jaar heeft Duitsland¹ besloten om een derde spoor tussen Emmerich-Oberhausen aan te leggen. Dit is een zeer belangrijke stap voor de Betuweroute en daarmee voor de Nederlandse economie. Omdat het derde spoor een substantiële capaciteitsprong op de goederencorridors betekent, zal het groei van spoorgoederenvervoer mogelijk maken en stimuleren. Hierbij zal het op termijn leiden tot maximale benutting van de Betuweroute.

Echter: als gevolg van de aanleg zal Nederland tussen 2015-2022 geconfronteerd worden met verminderde capaciteit op de Betuweroute als gevolg van de werkzaamheden. In 2015 vinden er voorbereidende werkzaamheden plaats waardoor gedurende 17 weken de capaciteit van 110 (in 2013) zal teruglopen naar 40 treinen per dag. In 2016 zal het traject Emmerich-Oberhausen gedurende een half jaar enkelsporig zijn. Vanaf 2017 is er één week per maand beperkte capaciteit beschikbaar op het traject Emmerich-Oberhausen: 25 treinen per etmaal (nacht) tegenover 110 in 2013. In de overige 3 weken per maand zijn dan geen capaciteitsbeperkingen. Daarnaast zal vanaf 2017 een aantal weekenden geen of beperkte capaciteit beschikbaar zijn.

Het vervoer van goederen per spoor levert een belangrijke bijdrage aan het vestigingsklimaat en daarmee aan de economie van Nederland. Verschillende sectoren zijn sterk afhankelijk van het spoor, zoals chemiesector met een cluster aan bedrijven in Limburg en de zeehavens in Rotterdam en Amsterdam. De gemeentes en provincies in Oost Nederland en met name aan de Brabantroute zullen gedurende 7 jaar te maken krijgen met meer goederentreinen. Het is van wezenlijk belang dat de logistieke, financieel / economische gevolgen én omgevingseffecten van de aanleg van het derde spoor maximaal worden beperkt.

¹ Deelstaat Nordrhein-Westfalen (NRW), Bundesministerium en Deutsche Bahn

3. AANPAK

Om de gevolgen van de verminderde capaciteit voor spoorgoederenvervoer op de Betuweroute gedurende de aanleg van het derde spoor het hoofd te bieden is een stuurgroep opgericht. Onder voorzitterschap van IenM zijn hierin ProRail, Keyrail, Havenbedrijf Amsterdam, Havenbedrijf Rotterdam, decentrale overheden, vervoerders, verladers en het Strategisch Platform Logistiek op directieniveau vertegenwoordigd. Verantwoordelijkheid van deze stuurgroep is te komen tot een analyse van knelpunten, een pakket van maatregelen en zorgen voor de uitvoering daarvan. Daarnaast heeft de stuurgroep een belangrijke rol bij het creëren van draagvlak voor deze maatregelen en de consequenties daarvan, zowel bij de partijen 'op het spoor' als 'langs het spoor', nu én tijdens de periode van de aanleg.

Het doel zoals vastgesteld door de stuurgroep is

- ongehinderd spoorgoederenvervoer tijdens de bouw van het 3^e spoor Duitsland
- impact óp en lángs het spoor inzichtelijk maken en overlast voor omwonenden zoveel als redelijkerwijs mogelijk is voorkomen

Hierbij is een aantal randvoorwaarden afgesproken

- binnen wettelijke kaders voor gevaarlijke stoffen (Basisnet) en geluid (Swung)
- weloverwogen, transparante afweging van financiële, economische en maatschappelijke belangen (incl veiligheid)
- relevante partijen worden actief betrokken en leveren maximale inspanning om gezamenlijke doelen te behalen
- ruimte voor aanpassen 'reizigers' en maatregelen mbt inkomstenderving

De maatregelen zijn voorbereid door experts uit de sector, aangestuurd vanuit een programma team. Middels achterbanssessies zijn gemeentes/provincies, verladers en ketenpartijen actief betrokken. Uiteraard is er nauw overleg met DB Netze².

4. VOORGESTELDE MAATREGELEN

De stuurgroep stelt een pakket van maatregelen voor, welke in samenhang moet worden genomen. De scope hiervan blijft niet alleen beperkt tot Nederland, maar in verband met internationale goederenstromen / corridors ook daarbuiten, met name Duitsland. Een deel van de voorgestelde maatregelen sluit aan bij reeds bestaande initiatieven³, afspraken & regelgeving (zoals AMvB Besluit capaciteitsverdeling⁴, subsidieprogramma stiller materieel) en landelijke programma's (bijv. mbt geluid). Een verdere toelichting is te vinden in bijlage 1.

² Verantwoordelijk voor de bouw van het derde spoor

³ Bijvoorbeeld Lange Termijn Spooragenda, Aanvalsplan Spoorgoederen, 'Beter en Meer', 'Be- en bijsturing van de toekomst', ketenregie, VES, control centre(s) Maasvlakte

⁴ Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

4.1: Herroutering

- Doordat het baanvak Emmerich-Oberhausen in bepaalde periodes beperkt beschikbaar is, zullen goederenvervoerders van andere routes dan de Betuweroute (grensovergang) gebruik moeten maken
- Er is gekeken naar de goederenstromen (huidig plus verwachte groei) en hoe deze het beste kunnen worden geaccommodeerd
- Bij deze zogenaamde herroutering zijn twee uitgangspunten gehanteerd:
 1. Ladingstromen richting Noord/Oost-Duitsland en Scandinavië zoveel mogelijk via Oldenzaal en verkeer richting Zuid-Duitsland en Italië zoveel mogelijk via Venlo (logistiek logisch)
 2. Gevaarlijke stoffen worden maximaal via de Betuweroute getransporteerd
- Om deze maatregelen te kunnen effectueren en daarmee de stromen via Venlo, Oost-Nederland en de Betuweroute te kunnen accommoderen, zullen (operationele) afspraken uitgewerkt en overeengekomen moeten worden

4.2: Randvoorwaarden

- Om binnen de wettelijke kaders van Basisnet te blijven, worden maatregelen voorgesteld om Basisnetstoffen maximaal via de Betuweroute te leiden⁵
- Om voldoende capaciteit te kunnen blijven aanbieden voor het spoorgoederenvervoer gedurende de bouw is het advies van de stuurgroep om:
 1. de AMvB capaciteitsverdeling⁶ aan te passen tot een minimaal bedieningsniveau van:
 - 4 paden/uur/richting op de Brabante route; NB: dit is in lijn met de huidige praktijk
 - 2 paden/uur/richting tussen Deventer – Oldenzaal⁷
 2. Géén onderhoud in de 4^e week
- Prioriteitstelling van typen verkeer in geval van schaarse capaciteit, waarbij de AMvB Capaciteitsverdeling als uitgangspunt gehandhaafd blijft

4.3: Verhogen van de in te plannen capaciteit voor spoorgoederenvervoer

- Mede om bovengenoemde herroutering mogelijk te maken is een verbetering van de huidige procesvoering noodzakelijk om, met name vanaf 2017, aan de capaciteitsbehoefte te voldoen
- Momenteel wordt maximaal 75% van de voor spoorgoederenvervoer beschikbare treinpaden door ProRail in de planning toegewezen; de overige 25% (bijstuurruimte) biedt ruimte voor eventuele bijsturing in de uitvoering
- De stuurgroep heeft naar aanleiding van het advies van experts besloten maatregelen te nemen die het mogelijk moeten maken om de bijstuurruimte met de helft te reduceren
- Het gaat hierbij om maatregelen die niet alleen van ProRail en Keyrail een inspanning vragen, maar ook van ketenpartners (verladings, vervoerders, terminals en internationale infrastructuurmanagers)
- De toename van de extra beschikbare capaciteit zal niet alleen van waarde zijn voor de Brabante route en de Betuweroute, maar uiteindelijk voor de gehele spoorsector
- Om de haalbaarheid van de gereduceerde bijstuurruimte van 12,5 % te toetsen zal de stuurgroep een second opinion laten uitvoeren

⁵ De grootste risicoruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is binnen het Basisnetkader beschikbaar op de Betuweroute

⁶ Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

⁷ Verwachting is dat de afwikkeling van goederentreinen net niet lukt met 1 pad/uur/richting

4.4: Overige maatregelen

Mede om bovengenoemde herroutering mogelijk te maken zal nóg een aantal maatregelen genomen moeten worden om voldoende capaciteit te garanderen binnen de geldende wettelijke kaders. Het gaat hierbij met name om:

- maatregelen welke ongewenste omgevingseffecten moeten beperken (bijvoorbeeld prioriteit geven aan geluidsanering langs de Brabantroute en Bentheimroute, afspraken over instroom stiller materieel)
- alternatieve vervoersmogelijkheden of capaciteitsverruimende maatregelen voor Regional Express Venlo – Vierssen – Hamm, in omleidingperiodes
- Grens Herzogenrath toegankelijk maken voor geëlektrificeerd goederenvervoer

5. CONSEQUENTIES

Het voorgestelde pakket van maatregelen is substantieel en uitdagend en vraagt om niet geringe inspanning van alle betrokken partijen, een integrale aansturing en oplossingen voor de extra kosten die het met zich meebrengt. Uiteindelijk moet het leiden tot het realiseren van de gezamenlijke ambitie: ongehinderd spoorgoederenvervoer tijdens de aanleg. Desalniettemin zullen de effecten van maatregelen tijdens de implementatie en uitvoering daarvan voortdurend gemonitord moeten worden. Zo nodig zullen proactief aanscherpingen en aanvullingen van de maatregelen genomen moeten worden voor het oplossen van knelpunten óp en lángs het spoor die in de praktijk naar voren kunnen komen.

Er is een onafhankelijk onderzoek gedaan door Panteia⁸ naar de economische impact van de capaciteitsbeperkingen en de voorgestelde maatregelen. Op grond van hun onderzoek wordt geconcludeerd dat:

1. De kosten van de maatregelen ruimschoots opwegen tegen de schade die zou optreden indien de maatregelen niet genomen zouden worden
2. De spoorsector en Nederland na de bouw, vanaf 2023, in een betere uitgangspositie is wanneer voorgestelde maatregelen worden genomen

Sommige van de voorgestelde maatregelen zullen enkele miljoenen kosten, bijvoorbeeld voor aanpassing van infrastructuur en inzetten van alternatieve vervoersmogelijkheden of capaciteitsverruimende maatregelen van bepaalde reizigerstreinen. Als gevolg van de maatregelen zullen vervoerders en verladers te maken krijgen met extra kosten in de keten van enkele tientallen miljoenen euro's, onder andere door herroutering ('omrij-kosten'). Naast deze hogere kosten is er sprake van een brede economische impact. Mits in een maatregelenpakket wordt voorzien, dan laat de economische schade zich beperken tot enkele tientallen miljoenen euro's . Wanneer geen maatregelen zouden worden genomen, zal de economische impact vele malen hoger zijn.

⁸ In opdracht van de ministeries van Infrastructuur & Milieu en Economische Zaken

De gemeentes en provincies in Oost Nederland en met náme aan de Brabantroute zullen gedurende 7 jaar te maken krijgen met meer goederentreinen. Op een beperkt aantal plaatsen langs de Brabantroute en in Oost Nederland zal een geringe overschrijding van de geluidproductieplafonds kunnen optreden indien geen adequate maatregelen worden genomen. Indien de voorstellen mbt Basisnetstoffen volledig worden geëffectueerd, zal naar verwachting langs de Brabantroute géén overschrijding van de Basisnetplafonds optreden. Zo niet, dan zullen lokale en in omvang beperkte overschrijdingen van deze plafonds optreden. Voor Oost Nederland wordt sowieso geen overschrijding verwacht van de Basisnetplafonds. Ten aanzien van overwegveiligheid worden geen wezenlijke veranderingen verwacht; wel zal gekeken worden of de bouw van het derde spoor aanleiding is om prioriteiten binnen LVO⁹ aan te passen.

Het reizigersvervoer zal grotendeels ongemoeid blijven. Zoals het er nu uitziet zal alleen de Regional Express Venlo-Viersen-Hamm gedurende de werkzaamheden worden vervangen door alternatieve vervoersmogelijkheden. Daarbij geldt wel dat een aanpassing van de AMvB capaciteitsverdeling met vier goederenpaden per uur op de Brabantroute de uitbreiding van reizigersvervoer op die route beperkt.

Het door de stuurgroep vastgestelde doel is ongehinderd spoorgoederenvervoer tijdens de bouw van het 3^e spoor Duitsland. Mocht dit, ondanks voorgestelde maatregelen en eventuele aanscherpingen daarop, onverhoopt toch niet volledig haalbaar blijken, zullen alternatieven gevonden moeten worden teneinde ladingstromen en verwachte groei daarvan voor Nederland te behouden. Hierbij zal onder andere gekeken worden naar het gebruik van andere vervoersmodaliteiten.

Zoals eerder gesteld, zullen alle betrokken partijen profiteren wanneer de aanleg van het derde spoor na 2022 is afgerond.

6. ADVIES VAN DE STUURGROEP DERDE SPOOR DUITSLAND

De stuurgroep:

- is voornemens om bovengenoemd pakket van maatregelen¹⁰ te nemen, waarbij alle partijen zich maximaal zullen inspannen om de maatregelen succesvol te implementeren en uit te voeren; hierbij wordt vastgesteld dat tijdens de implementatie en uitvoering aanscherpingen en aanvullingen van de maatregelen nodig kunnen zijn om de ambitie van ongehinderd spoorgoederenvervoer te kunnen realiseren
- is voornemens eea vast te leggen in een samenwerkingsovereenkomst(en); deelname hieraan is vrijwillig doch niet vrijblijvend en moet positieve stimulansen bieden voor de participanten; hierin worden (vooraf) afspraken vastgelegd over:
 - compensatie van financiële en economische impact
 - geïntensiveerde operationele samenwerking
 - prioriteitstelling van typen verkeer
- is voornemens gezamenlijk te blijven sturen op de doelstellingen en hiertoe de projectorganisatie voort te zetten
- is voornemens op korte termijn een communicatiestrategie (verder) te ontwikkelen en uit te voeren, gericht op het actief betrekken van stakeholders en een positief imago van de bouw van het derde spoor

⁹ Landelijk Verbeterprogramma Overwegen

¹⁰ muv inzetten van alternatieve vervoersmogelijkheden Venlo – Vierssen - Hamm, zie 6^e bullet

- adviseert de staatsecretaris om de AMvB Besluit capaciteitsverdeling aan te passen om voldoende capaciteit op de Brabantroute (minimale bedieningsniveau 4 paden/uur/richting) en op het tracé Deventer – Oldenzaal (minimale bedieningsniveau 2 paden/uur/richting) te kunnen aanbieden gedurende de bouwperiode
- adviseert de staatsecretaris om met haar Duitse collega's van NRW afspraken te maken mbt inzetten van alternatieve vervoersmogelijkheden of capaciteitsverruimende maatregelen voor de verbinding Venlo – Vierssen – Hamm in omleidingperiodes
- constateert dat gegeven prognoses tav vervoer en de nu geldende plafonds voor geluid en Basisnet er bij herroutering lokale en in omvang beperkte overschrijdingen van deze plafonds zouden kunnen optreden en adviseert de staatssecretaris na te gaan welke passende maatregelen in dat geval getroffen kunnen worden binnen de wettelijke kaders
- adviseert de staatsecretaris binnen haar mogelijkheden medewerking te verlenen aan maatregelen welke omgevingseffecten (geluid, trillingen en overwegveiligheid) op de omleidingroutes beperken
- adviseert de staatssecretaris samen met betrokken partijen en het ministerie van Economische Zaken na te gaan hoe de financiële en economische impact kan worden beperkt; hierbij stellen marktpartijen dat een (gedeeltelijke) compensatie van aantoonbare en direct gerelateerde additionele kosten in de keten en tariefsdifferentiatie voor gebruikersvergoedingen geboden worden

7. VERVOLGSTAPPEN en COMMUNICATIE

De afgelopen maanden is er hard gewerkt en is de stuurgroep in gezamenlijkheid gekomen tot een voorgesteld pakket van maatregelen die inspanning van alle partijen vragen. Omdat de eerste werkzaamheden al starten op 20 april 2015, wordt een aantal maatregelen reeds uitgevoerd. De implementatie van het complete pakket maatregelen dient zo snel mogelijk te starten. De gemaakte afspraken in de stuurgroep dienen de komende maanden dan ook verder te worden uitgewerkt tot op operationeel niveau.

Tijdens implementatie en uitvoering zal integrale aansturing en monitoring noodzakelijk zijn. Inherent aan een dergelijk programma, zullen aanscherpingen en aanvullingen daarbij noodzakelijk blijken. De stuurgroep en de programmaorganisatie zullen in stand gehouden worden om slagvaardig gestelde doelen te realiseren.

Communicatie vormt hierbij een belangrijke pijler. Betrokken partijen 'op het spoor' en 'langs het spoor' moeten actief betrokken blijven en geïnformeerd. Zoveel mogelijk gebruik makend van bestaande communicatielijnen en de reeds bestaande website zullen gemeenten, veiligheidsregio's, burgers, verladers, ontvangers, uitvoerende ketenpartijen, gedurende de gehele periode moeten worden geïnformeerd. Van groot belang dat deze communicatie proactief en transparant is en bovendien zowel nationaal als internationaal.

Namens de stuurgroep,
Teunis Steenbeek, programma manager

Samenstelling stuurgroep Derde Spoor Duitsland

Chemieverladers	P. Steijns	Sr. Manager Sabic
DB Schenker	A. Klompe	Directeur
Droge bulk verladers	M. Pelsma	Directeur EMO
EVO	M. Van der Kuil	Directeur
Havenbedrijf Amsterdam	K. Overtoom	COO
Havenbedrijf Rotterdam	R. van der Plas	Directeur Spoor
Keyrail	C. Tommel	Directeur
KNV	A. Toet	Directeur
Ministerie van I&M	E. Bezem	Voorzitter / plaatsvervangend directeur OVS
ProRail	H. Thomassen	Directeur capaciteitsverdeling
SPL	W. Boegee	Lid SPL
Oost Nederland	C. Bieze	Gedeputeerde Gelderland
Zuid Nederland	R. van Heugten	Gedeputeerde Noord-Brabant
Programma manager	T. Steenbeek	Oxalis