



ProRail

Derde Spoor

Plan van aanpak 80-weekse

Plan van aanpak of hoofdlijnen voor de te nemen maatregelen om de 80-weekse in Nederland mogelijk te maken.

Versie: Final

April 2022, Utrecht



Derde Spoor

Plan van aanpak 80-weekse

Plan van aanpak of hoofdlijnen voor de te nemen maatregelen om de 80-weekse in Nederland mogelijk te maken.

Versie: Final

April 2022, Utrecht

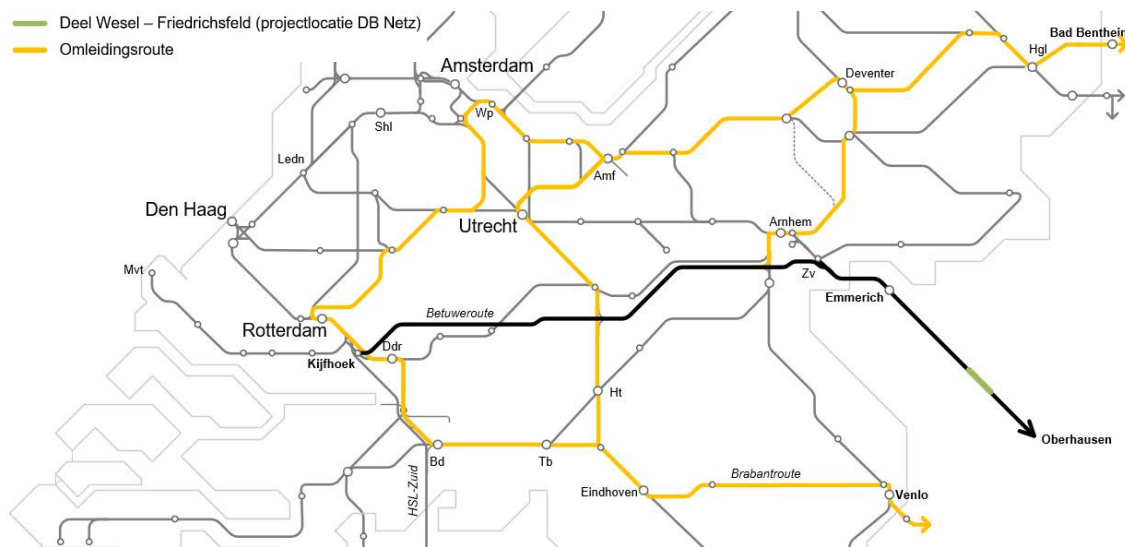
Inhoudsopgave

Inleiding	1
Verkeersafwikkeling	2
Aanpak tegengaan capaciteitstekort en halen groeiambitie goederenvervoer	2
Bepaalde invloed van DB Netz en ProRail in de oplossing.....	2
Aanpak en planning	2
Aanpak voor het behoud en verbeteren van prestaties van het treinverkeer.....	4
Aanpak en planning	4
Aanpak informatievoorziening vervoerders over de beschikbare capaciteit	5
Projecten voor beheer en onderhoud en nieuwbouw	6
Omgevingseffecten	8
Uitgangspunten.....	8
Aanpak wettelijke maatregelen	8
Aanpak bovenwettelijke maatregelen	9
Infographic omgevingseffecten	9
Communicatie	12
Doel van de communicatie.....	12
Werkwijze en organisatie	12
Kernboodschap.....	12
Dialog met de stakeholders.....	12
Stakeholderanalyse	13

BIJLAGEN	
BIJLAGE I – Planning enkelsporige en volledige stremming DB Netz	
BIJLAGE II – Vraag versus beschikbare capaciteit per grensovergang.....	
BIJLAGE III – Oplossing voor het capaciteitstekort.....	
BIJLAGE IV – Infographic beschikbare spoorcapaciteit	
BIJLAGE V – Beschikbare capaciteit goederenverkeer	
BIJLAGE VI – Treinaantallen reizigers- en goederentreinen per corridor	
BIJLAGE VII – Infographic beheer en onderhoud en nieuwbouw.....	
BIJLAGE VIII – Resultaten toets geluidproductieplafond.....	
BIJLAGE IX – Infographic omgevingseffecten	
BIJLAGE X – Plan van aanpak communicatie	

Inleiding

Sinds de start van de bouw van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen worden er – in weken met gedeeltelijke of volledige stremmingen van het baanvak tussen Emmerich en Oberhausen (verder: baanvak Emmerich - Oberhausen) – in Nederland treinen omgeleid.



Voor het deel Wesel – Friedrichsfeld worden in de periode november 2024 tot en met mei 2026 de bouwwerkzaamheden geïntensiveerd. Daardoor zal het baanvak Emmerich - Oberhausen 60 weken enkelsporig en 20 weken volledig gestremd zijn. Tegenwoordig leidt dit tot een periode van 80 weken, waarin treinen omgeleid moeten worden (verder: de 80-weekse).

Dit plan van aanpak beschrijft wat er voor de 80-weekse nodig is om de verkeersafwikkeling, om de projecten voor beheer en onderhoud en nieuwbouw in goede banen te leiden, én om de optredende omgevingseffecten (geluid, trillingen, externe veiligheid) zoveel mogelijk te mitigeren. Onderdeel van het plan is tevens de aanpak van de communicatie richting sectorpartijen¹ en omwonenden in regio's langs omlidingsroutes. Het plan bevat op verzoek van de Stuurgroep Derde Spoor ook een stakeholderanalyse.

¹ Goederenvervoerders, reizigersvervoerders, goederenverladers, havenbedrijven en omgevingspartijen.

² De afspraken tussen DB Netz en ProRail waren ten tijde van het opstellen van dit plan van aanpak nog niet definitief.

Doel van het plan van aanpak

Het doel van het plan van aanpak is om inzichtelijk te maken welke werkwijze gevolgd wordt en welke acties – door welke sectorpartij – geadviseerd worden om de 80-weekse in goede banen te leiden. De beschreven werkwijze en benodigde acties hebben tot doel om eventuele negatieve effecten – die het gevolg kunnen zijn van de 80-weekse – te voorkomen, of anders zo veel als mogelijk te mitigeren.

Uitgangspunten en afbakening

Het plan van aanpak is gebaseerd op de volgende conceptafspraken² tussen ProRail en DB Netz:

- periode: november 2024 tot en met mei 2026;
 - 60 weken enkelsporige stremming van het baanvak;
 - 20 weken* volledige stremming van het baanvak;
 - tijdens de enkelsporige stremming is de restcapaciteit op het baanvak 80 (internationale) goederentreinen per dag (in beide richtingen tezamen);
 - in de weken met enkelsporige stremming zijn er 9 weekenden* met volledige stremming;
- * zie **bijlage I** voor het conceptschema van de volledige stremmingen.

Voor de te behandelen onderwerpen is aangesloten bij vet gearceerde tekst uit de Tweede Kamerbrief van 16 juli 2021³:

"Ik heb ProRail gevraagd om een plan van aanpak op te stellen waarin gespecificeerd wordt wat nodig is om de verkeersafwikkeling en de projecten voor beheer en onderhoud en nieuwbouw in de komende jaren in goede banen te leiden en de optredende omgevingseffecten (geluid, trillingen, externe veiligheid) zoveel mogelijk te mitigeren. ProRail zal de aanpak bespreken in de Stuurgroep Derde spoor Duitsland. Daarbij betreft ProRail ook de communicatie richting sectorpartijen en omwonenden in regio's langs omlidingsroutes."

De afbakening per onderwerp is verder uitgewerkt in het betreffende hoofdstuk.

Disclaimer

De afspraken tussen ProRail en DB Netz zijn nog niet definitief. Een wijziging in de afspraken kan leiden tot andere uitgangspunten die mogelijk een aangepaste aanpak vergen.

³ kenmerk: IENW/BSK-2021/204491

Verkeersafwikkeling

In dit hoofdstuk staat beschreven wat nodig is om het goederen- en reizigersverkeer tijdens de 80-weekse in goede banen te leiden. Het onderwerp 'verkeersafwikkeling' laat zich onderverdelen in drie sub onderwerpen met elk een eigen aanpak:

- Aanpak tegengaan capaciteitstekort en halen groeiambitie goederenvervoer;
- Aanpak voor het behoud en verbeteren van prestaties van het treinverkeer;
- Aanpak informatievoorziening vervoerders over de beschikbare capaciteit.

De aantallen reizigers- en goederentreinen die in dit hoofdstuk worden aangehaald, zijn gebaseerd op de dienstregeling van DB Netz op de grensovergangen, de groei prognoses overeenkomstig de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, de realisatiecijfers van ProRail en de concept afspraken tussen DB Netz en ProRail. Voor meer detailinformatie wordt verwezen naar **bijlage II**.

Aanpak tegengaan capaciteitstekort en halen groeiambitie goederenvervoer

In de weken met volledige stremming van het baanvak Emmerich - Oberhausen wordt een capaciteitstekort verwacht, waardoor circa 75 goederentreinen niet geaccomodeerd kunnen worden. Vanuit haar rol/perspectief om groei van het spoorgoederenvervoer te faciliteren ziet ProRail alleen⁴ de volgende mogelijke maatregelen:

- Tijdens de weken met volledige stremming dient op het Duitse baanvak achter Venlo de Regional-Express (verder: RE13) voor een gedeelte van de route opgeheven en verbust te worden. Hierover dient met de deelstaat Nordrhein-Westfalen overeenstemming bereikt te worden;
 - Pas na overeenstemming is het zinvol om aan Nederlandse zijde aansluitende maatregelen te treffen, zijnde:
 - Het inleggen van een extra goederenpad per uur op de corridor Breda – Tilburg;
 - Nu rijden er 2 Intercity's (verder: IC's) per uur op de corridor Breda - Eindhoven. Vanaf 2025 is een verdubbeling naar 4 IC's voorzien op Breda – Eindhoven. Het extra goederenpad op Breda – Tilburg laat in deze weken ruimte voor 3 van de 4 IC's per uur.
- Verhogen van de capaciteit via Heerlen – Herzogenrath kan beperkt bijdragen.

De volledige toelichting op het capaciteitstekort en de oplossingsrichtingen is opgenomen in **bijlage III**.

Naar oordeel van ProRail leiden deze maatregelen voor de verschillende sectorpartijen tot de minste, maar vooral evenredigere verdeling van de hinder. Naast de voornoemde maatregelen is het advies dat ook de

vervoerders en verladers onderzoeken of en hoe aanpassingen in hun logistieke modellen, operationele afhandeling en planning kan bijdragen aan het behalen van de groeiambitie voor spoorvervoer en het beperken van het capaciteitstekort. Hiervoor kunnen zij de informatie gebruiken die is opgenomen in de paragraaf "Aanpak informatievoorziening vervoerders over de beschikbare capaciteit".

Als er geen extra capaciteit voor goederenverkeer gecreëerd wordt, zal het spoorgoederenvervoer afnemen en of niet verder groeien.

Beperkte invloed van DB Netz en ProRail in de oplossing

Met betrekking tot de maatregel om de RE13 tijdelijk te verbussen lopen DB Netz en ProRail aan tegen complicerende factoren. Zo kan DB Netz het capaciteitsknelpunt op het baanvak Venlo - Kaldenkirchen - Dülken niet erkennen, omdat hiervoor veel lagere groei prognoses in acht genomen worden dan in Nederland. DB Netz en ProRail zijn gehouden aan het beleid ter zake. Ook in de oplossing kan DB Netz niets voor ProRail betekenen, omdat DB Netz alleen de bevoegdheid heeft om dienstregelingen aan te passen op de baanvakken waar werkzaamheden plaatsvinden; op het genoemde baanvak is dat niet het geval.

Aanpak en planning

ProRail en DB Netz zijn overeengekomen dat ProRail en DB Netz de komende jaren gezamenlijk de ontwikkeling van het treinverkeer monitoren, zodat er bij groei tijdig mitigerende maatregelen genomen kunnen worden.

Het Ministerie van IenW is verzocht om op beide punten (verschil in groei prognoses en het verbussen van de RE13) actie te ondernemen. Inmiddels is het Ministerie van IenW in gesprek met het Duitse Bundesministerium over het verschil in groei prognoses.

Wat de meest doelmatige aanpak is voor het verbussen, dan wel opheffen, van de RE13 zal het Ministerie van IenW bepalen in overleg met de ambassade. De uitkomst van dit overleg is bepalend voor het contact met het Bundesministerium en Nordrhein Westfalen. Het Ministerie van IenW verwacht deze actie in het eerste kwartaal van 2022 afgerond te hebben. De verder te volgen strategie zal afhankelijk zijn van de

⁴ ProRail heeft in 2021 verschillende logistieke analyse uitgevoerd en scenario onderzocht. De resultaten zijn in der tijd voorgelegd aan de Stuurgroep Derde Spoor. Gebleken is dat andere scenario's niet wenselijk of mogelijk zijn, omdat die leiden tot een veel hoger aantal op te heffen treinen (zowel voor goederen als reizigers) en zijn daarom niet verder uitgewerkt.

uitkomsten van de gesprekken met de Duitse Ministeries. Het opheffen van de RE13 zal geen gemakkelijke opgave zijn. Als aanpak zal het ministerie kunnen overwegen om de verbussingskosten te vergoeden.

Overige benodigde acties vanuit het Ministerie van IenW zijn: Mogelijk maken extra goederenpad op de corridor Breda – Tilburg (via AMvB capaciteitsverdeling), uitstel introductie 3^e en 4^e IC of opheffen van één IC op dezelfde corridor en bewaken dat aantal goederenpaden in de nieuwe AMvB behouden blijft.

Aanpak voor het behoud en verbeteren van prestaties van het treinverkeer

Voor de dienstregeling van 2025 staat een aantal omvangrijke ontwikkelingen in de planning, zijnde:

- De introductie van een 3^e en 4^e intercity tussen Breda – Eindhoven;
- Het omleidbedrijf als gevolg van de 80-weekse;
- De structuurwijziging in de dienstregeling als gevolg van de introductie van de airportsprinter (doorkoppeling van HSL-treinen via Amsterdam Zuid naar Noord- en Oost-Nederland).

Met als doel dat de frequentieverhogingen beheerst en tegen het gewenste prestatieniveau verlopen wordt een programma onder het beproefde concept “Verbeteraanpak Trein” (verder: VAT) voorgesteld.

Dit doel wordt nagestreefd door de volgende activiteiten te ondernemen:

- Het bepalen van de verwachte impact van het rijden van extra treinen op de prestaties, zodat hier gericht verbetermaatregelen op kunnen worden ontwikkeld en geïmplementeerd;
- Verbetermaatregelen identificeren;
- Verbetermaatregelen realiseren;
- Het uitvoeren van simulaties en praktijktesten.

De maatregelen die onder dit programma genomen worden richten zich op uitvoeringsbetrouwbaarheid van de frequentieverhogingen binnen de domeinen Dienstregeling, Be- en Bijsturing, Personeel, Infrastructuur, Incidentenbestrijding, Materieel en Ketensamenwerking. Als gevolg van de 80-weekse is de scope van het programma uitgebreid en heeft het nu ook betrekking op goederenvervoer.

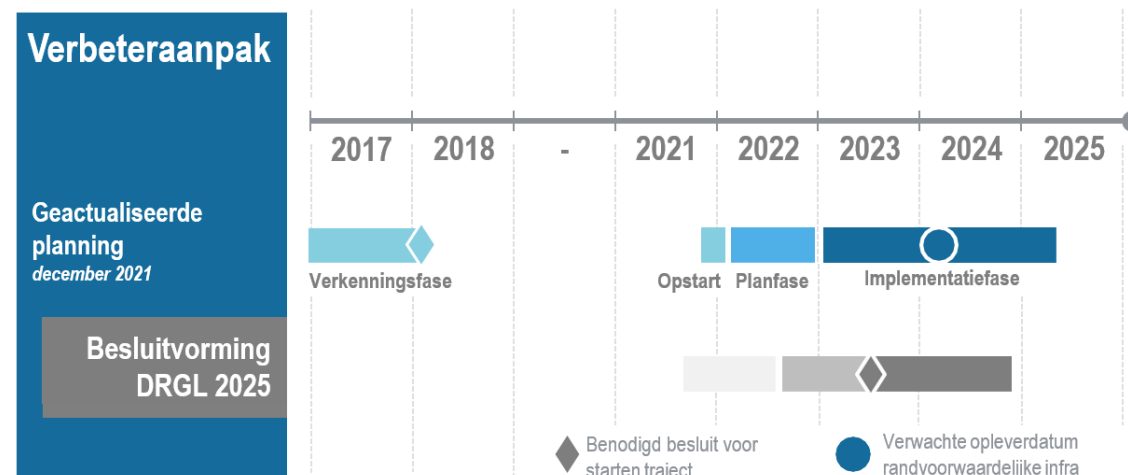
Aanpak en planning

Op basis van de prestatieopgave voor de punctualiteitscijfers worden de domeineigenaren gevraagd om een analyse uit te voeren naar de oorzaken van dispunctualiteit en te onderzoeken welke maatregelen genomen kunnen worden om de verwachte negatieve impact te compenseren, inclusief een kostenonderbouwing per maatregel.

Ook goederenvervoerders kunnen veroorzaker zijn van het niet halen van de gewenste prestatie. De analyse en verbetermaatregelen worden dan ook in samenwerking met de vervoerders van het spoor uitgevoerd. Om het gewenste prestatieniveau te halen is het niet uit te sluiten dat ook de vervoerders van het spoor verbetermaatregelen moeten doorvoeren.

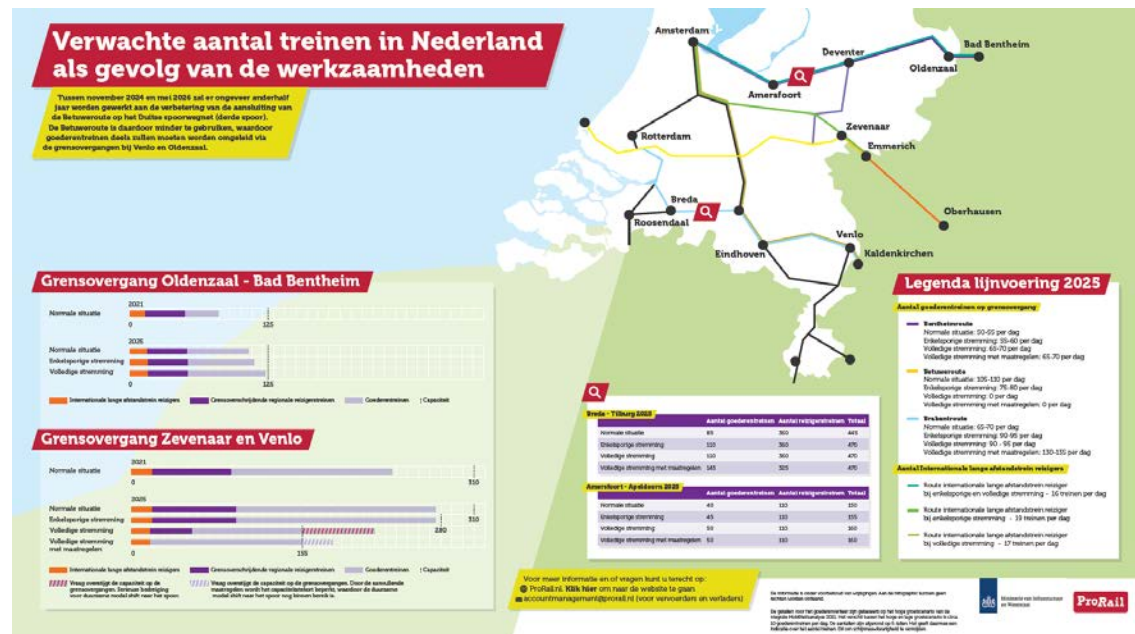
Zodra alle potentiële maatregelen inzichtelijk zijn gemaakt, inclusief een onderbouwing van de kosten en de verwachte impact op de uitvoeringsbetrouwbaarheid, zal een afweging worden gemaakt welke maatregelen het meest kostenefficiënt bijdragen aan de programmadoelstellingen.

Wanneer deze afweging is gemaakt, zal worden besloten welke van deze maatregelen gerealiseerd worden en zal per domein een implementatieplan worden opgesteld inclusief een middel om de voortgang te rapporteren. De verwachting is dat deze stap het derde kwartaal van 2022 is afgerond, waarna – na het beschikbaar komen van financiële middelen – de implementatiefase gestart kan worden.



Aanpak informatievoorziening vervoerders over de beschikbare capaciteit

Wat de vervoerders qua beschikbare capaciteit tijdens de 80-weekse kunnen verwachten is opgenomen in onderstaande infographic (zie **bijlage IV** voor de vergrote versie). Deze informatie is opgenomen, zodat vervoerders en verladers kunnen onderzoeken of en hoe aanpassingen in hun logistieke modellen, operationele afhandeling en planning kunnen bijdragen aan het behalen van de groeiambitie voor spoorvervoer en het capaciteitstekort kunnen verkleinen.



Op de infographic staat wat het totale aantal internationale goederentreinen – uitgaande van 95 percentiel⁵ – en reizigerstreinen per grensovergang per dag is tijdens een “normale” situatie⁶, de enkelsporige stremming, de volledige stremming en volledige stremming met maatregelen⁷. De aantallen dienen als ‘ordegrootte’ te worden gelezen en gaan uit van een “drukke doordeweekse dag” in het jaar 2025.

⁵ Dit percentiel houdt in dat 95% van de dagen worden afgedekt; slechts 5% van de dagen is drukker. Door afronding en het gebruik van percentielen, is het niet mogelijk aantallen (op de grenzen) bij elkaar op te tellen. Drukkere, maar ook rustigere, dagen kunnen voorkomen.

In **bijlage I** staat in welke periode de weken en de weekenden met een volledige stremming vallen en wat de verwachte begin- en eindtijd is van de stremming.

Overige informatie

In aanvulling op de infographic is in **bijlage V** uiteengezet hoeveel goederencapaciteit er per situatie is:

- Fictieve situatie zonder werkzaamheden
- Situatie waarbij de restcapaciteit via Zevenaar – Oberhausen nog 80 goederentreinen is
- Situatie met de minimale capaciteit dat nodig is tijdens enkelsporige stremmingen via Zevenaar – Oberhausen
- Situatie met volledige stremming Zevenaar – Oberhausen, zonder aanvullende maatregelen
- Situatie met volledige stremming Zevenaar – Oberhausen, met aanvullende maatregelen: opheffen RE13+5de goederenpad Breda – Tilburg

In **bijlage VI** is een overzicht te vinden van het aantal treinen (goederen en reizigers) per corridor.

De infographic (**bijlage V**) en de aanvullende informatie (**bijlage V en VI**) zal geactualiseerd worden al naar gelang de afspraken met DB Netz nader ingevuld worden, dan wel verdere details bekend worden. Denk hierbij aan concretiseren van het schema en de tijdliggingen van de buitendienststellingen en de verkeersleidingsconcepten voor een goede afwikkeling/overdracht van treininformatie waar ProRail en DB Netz gezamenlijk aan werken.

Voor de infographic (**bijlage V**) en de aanvullende informatie (**bijlage V en VI**) geldt dat die enkel indicatief is en bedoeld is om de vervoerders, verladers en havenbedrijven inzage te geven in de beschikbare capaciteit. De informatie is onder voorbehoud van wijzigingen. Aan de infographic kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.

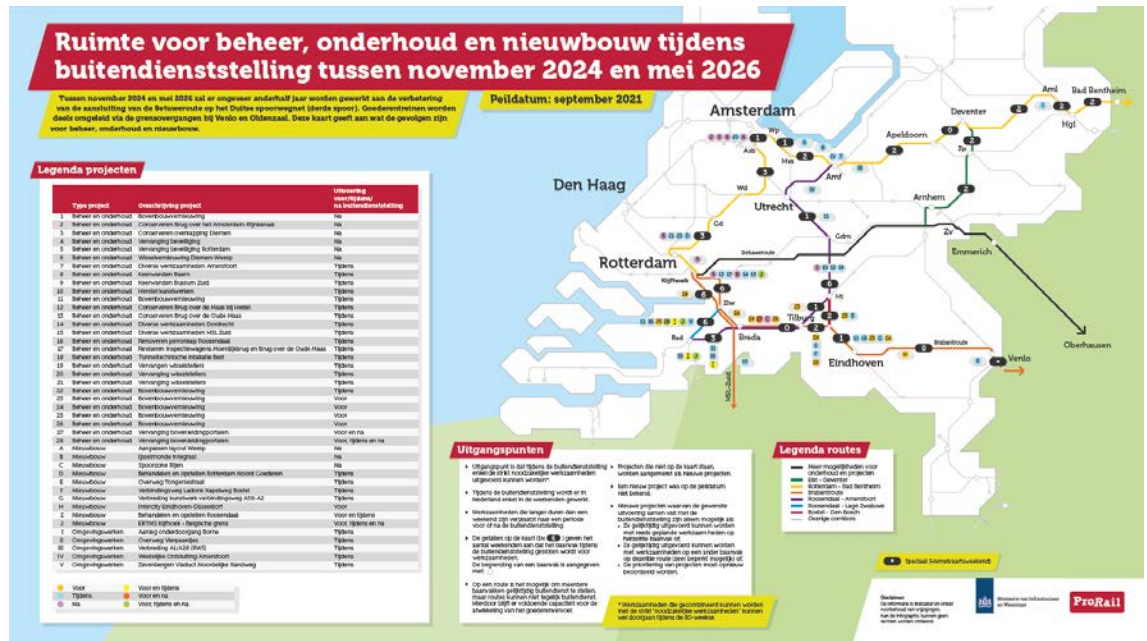
⁶ Een “normale” situatie zal zich in 2025 niet voordoen, omdat gedurende dit hele jaar een omleidbedrijf actief is. De “normale” situatie is in beeld gebracht, omdat het daadwerkelijk effect van de 80-weekse ten opzichte van die cijfers moet worden bepaald.

⁷ Met maatregelen = opheffen/verbussen RE13 en 5e goederenpad tussen Breda en Tilburg.

Projecten voor beheer en onderhoud en nieuwbouw

Voorafgaande aan de totstandkoming van de afspraken met DB Netz over de 80-weekse heeft ProRail onderzocht welke projecten in het kader van beheer en onderhoud en nieuwbouw (verder: projecten) voor, tijdens en na de 80-weekse periode uitgevoerd dienen te worden. Om het treinverkeer op de omleidroutes zo veel mogelijk doorgang te laten vinden, worden tijdens de 80-weekse – op de omleidroutes – alleen de strikt noodzakelijke projecten uitgevoerd. De overige werkzaamheden zijn waar mogelijk vervroegd naar een periode voor en / of verschoven naar een periode na de 80-weekse.

In onderstaande infographic (zie **bijlage VII** voor de vergrote versie) is uiteengezet welke projecten, in welk jaar en op welke route worden uitgevoerd. Dit overzicht is gebaseerd op een overzicht van projecten die op 1 september 2021 (verder: peildatum) bij ProRail bekend waren.



Het doel van de infographic is dat de sectorpartijen zelf uit de infographic kunnen halen wanneer een project dat voor hun relevant is uitgevoerd wordt en wat zij kunnen verwachten bij nieuwe projecten – die aangemeld worden na peildatum – en als een project vertraging oploopt (volgens welke beginselen dan gehandeld wordt).

Tijdens de 80-weekse wordt er in Nederland enkel in de weekenden gewerkt. De werkzaamheden die langer duren dan een weekend zijn verplaatst naar een periode voor of na de 80-weekse. Tijdens de 80-weekse worden enkel de strikt noodzakelijke werkzaamheden uitgevoerd. Bij strikt noodzakelijke werkzaamheden moet gedacht worden aan beheer en onderhoud. Werkzaamheden die gecombineerd kunnen worden met de strikt “noodzakelijke werkzaamheden” kunnen wel doorgaan tijdens de 80-weekse. Hierdoor is het mogelijk om tijdens de 80-weekse ook nieuwbouw werkzaamheden te plannen.

Voor de planning van werkzaamheden gelden de volgende principes:

- Op de kaart wordt verschil gemaakt tussen routes en baanvakken;
- De getallen op de kaart geven het aantal weekenden aan dat het baanvak tijdens de 80-weekse gesloten wordt voor werkzaamheden;
- Op één route is het mogelijk om meerdere baanvakken gelijktijdig buitendienst te stellen, maar routes kunnen niet tegelijk buitendienst. Hierdoor blijft er voldoende capaciteit voor de afwikkeling van het goederenvervoer;
- Projecten die niet op de kaart staan, worden aangemerkt als nieuwe projecten.
- Een nieuw project was op de peildatum niet bekend;
- Nieuwe projecten met een gewenste uitvoeringsperiode in de 80-weekse zijn alleen mogelijk als:
 - ze gelijktijdig uitgevoerd kunnen worden met reeds geplande werkzaamheden op hetzelfde baanvak of
 - ze gelijktijdig uitgevoerd kunnen worden met werkzaamheden op een ander baanvak op dezelfde route (zeer beperkt mogelijk) of
 - de prioritering van projecten opnieuw wordt beoordeeld.
- Dezelfde drie regels gelden ook voor projecten die vertraging oplopen.

Voor de infographic geldt dat die enkel indicatief is. De informatie is onder voorbehoud van wijzigingen. Aan de infographic kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.

Via het regulier traject van het jaarlijkse Masterplan⁸ en Rolling Forecast van ProRail wordt de planning van de projecten actueel gehouden. Hierbij wordt rekening gehouden met de planningsbeginselen die het gevolg zijn van de 80-weekse en de uitgangspunten als opgenomen in de infographic. Indien nodig kan de infographic herzien worden op basis van de geactualiseerde gegevens uit de Rolling Forecast en Masterplanning.

Het jaarlijkse traject van het Masterplan en Rolling Forecast is een complex en tijdrovend traject, waarbij het geheel aan projecten beoordeeld wordt via een landelijke maakbaarheid toets. In die toets wordt landelijk gekeken naar de verdeling van kritische resources, klanthinder en de programmeerbaarheid van de trein vrije periodes (verder: TVP's). Een eerste blauwdruk wordt doorgaans in half december opgeleverd. In de maanden januari en februari kan dit plan verder geoptimaliseerd worden, waarna in maart het Masterplan wordt vastgesteld. In maart 2022 wordt het Masterplan voor het jaar 2024 vastgesteld. Dit plan geeft ook een doorkijk naar de jaren 2025 en 2026.

⁸ Het Masterplan is een integrale, landelijke, meerjarige vaststelling van de toekomstige vervoersproducten en benodigde productie. Doel van het Masterplanproces is het opleveren van een volledige, maakbare en betrouwbare productieplanning.

Omgevingseffecten

Voor de omgevingseffecten wordt onderzocht wat de logistieke plannen van de 80-weekse betekenen voor de wettelijke eisen vanuit geluid, trillingen en externe veiligheid, maar ook wat nodig is om de impact van de omgevingseffecten van de 80-weekse te beheersen.

De aanpak is gericht op het identificeren van de maatregelen die vanuit:

- Wettelijke eisen *noodzakelijk* zijn;
- Bovenwettelijk *doelmatig* zijn.

De resultaten zullen worden opgeleverd in een rapportage en infographic.

Uitgangspunten

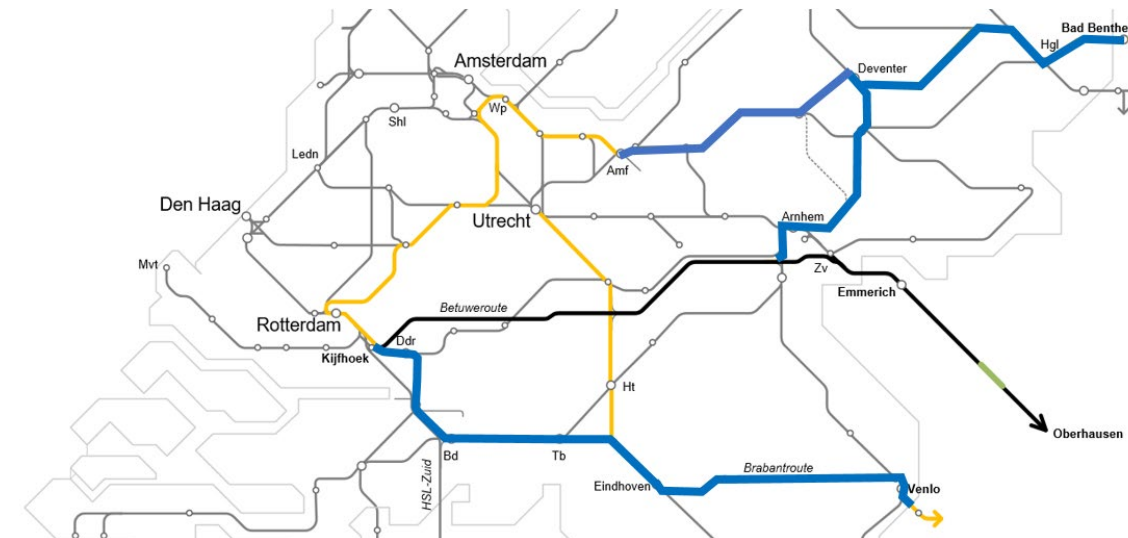
- In scope is alleen de impact die het gevolg is van de 80-weekse;
- In scope zijn de onderdelen geluid, trillingen en externe veiligheid;
- Basisnet is daarmee nadrukkelijk geen onderdeel van dit plan van aanpak. Het Ministerie heeft vastgesteld dat het huidige Basisnet niet robuust is, en is een programma gestart om tot een robuuster Basisnet te komen. Het is op dit moment niet duidelijk tot welke aanpassing van Basisnet dat leidt. Het staat vast dat zonder een robuust Basisnet er – ten tijde van het omleidbedrijf – jaarlijks een overschrijding van de risicoplafonds optreden.
- Het onderzoek naar impact op de omgeving zal zich beperken tot de Brabantroute en de Bentheimroute (zie de blauwe lijnen op de kaart rechts);
- De wettelijke eisen waaraan de logistieke plannen van de 80-weekse moeten voldoen worden enkel getoetst op geluid. Deze toets wordt voor alle corridors uitgevoerd die gebruikt worden bij het omleidbedrijf (zie de gele en blauwe lijnen op de kaart rechts).

Aanpak wettelijke maatregelen

De wettelijke toetsen die uitgevoerd zijn allen op geluid. Pas als afspraken met DB Netz definitief zijn kunnen de logistieke plannen definitief worden gemaakt en kan de toets op de wettelijke eisen worden uitgevoerd. Voor nu zijn de concept afspraken tussen DB Netz en ProRail als uitgangspunt genomen voor de wettelijke toetsen, zie uitgangspunten en afbakening op [pagina 1](#).

Geluid

De uitkomsten van de toets op geluid zijn opgenomen in [bijlage VIII](#). Op de Brabantroute laat de toets enkele pieken zien. Het gaat hier niet om een clustering van overschrijdingen, waardoor verwacht wordt dat dit het gevolg is van een inconsistentie in de rekenmethode. Om dit met zekerheid vast te stellen wordt een controle onderzoek uitgevoerd.



Kaart afbakening wettelijke en bovenwettelijke maatregelen

Uit de toets blijkt verder dat er een tweetal overschrijdingen van de geluidproductieplafonds (verder: gpp's) verwacht wordt, zijnde: tussen Hengelo en Oldenzaal en Heerlen – Herzogenrath.

In algemene zin geldt dat voor de locaties waar – als gevolg van de 80-weekse een overschrijding van de gpp's optreedt – gebruik gemaakt kan worden van het wettelijke instrument van een "tijdelijke verhoging van de gpp's". Dit instrument kan in bijzondere gevallen worden ingezet door de Minister.

Een andere optie is de inzet van een tijdelijke bronmaatregel. Er loopt een nader onderzoek waarin geïnventariseerd wordt welke maatregelen doelmatig en toekomstvast zijn. Als uit het geluidsonderzoek blijkt dat er maatregelen nodig zijn, dan wordt aangegeven welk type maatregel nodig is, wat de doorlooptijd is en wat de kosten zijn, dan wel welk traject er nog nodig is om deze zaken uit te zoeken. Het is aan het ministerie om te besluiten welke oplossing geïmplementeerd wordt. De stuurgroep zal voorafgaande aan de besluitvorming geconsulteerd worden.

Voorbeeld: de gpp-overschrijding op de Bentheimroute, tussen Hengelo en Oldenzaal, is een knelpunt dat in de toekomst ook verwacht wordt, maar door de 80-weekse eerder optreedt. In zo'n geval kan gpp-

wijziging in combinatie met geluidmaatregelen een oplossing zijn. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen welke maatregelen doelmatig zijn.

Voor Heerlen – Herzogenrath geldt dat er op dit moment een capaciteitsbeperking geldt van 4 goederentreinen per dag. In de weken met volledige stremming van het baanvak Emmerich – Oberhausen is het wenselijk om de capaciteit via Heerlen – Herzogenrath te vergroten. Pas als het lukt om de capaciteitsbeperking op te heffen kan het geconstateerde geluidsknelpunt ontstaan. Vooruitlopend op de capaciteitsvergroting wordt zekerheidshalve gestart met een onderzoek die zal moeten uitwijzen welke maatregelen doelmatig zijn.

Externe veiligheid

In de rapportage wordt een toelichting opgenomen over de huidige systeemveiligheid van het spoor.

Trillingen

Voor trillingen geldt geen wet en regelgeving. Derhalve is dit geen onderdeel van de wettelijke toetsen.

Aanpak bovenwettelijke maatregelen

Om te komen tot een doelmatig bovenwettelijk maatregelenpakket lopen de volgende acties:

- Onderzoek naar blootstelling aan geluid, trillingen en risico's (verder: onderzoek omgevingseffecten);
- Bureau studie naar doelmatige maatregelen beheersing omgevingseffecten;
- Inventarisatie en overzicht maken van de effecten van de implementatie van wet en regelgeving die tot doel hebben omgevingseffecten te verminderen (voorbeeld: instroom stiller materieel);
- Inventarisatie en overzicht maken van lopende en afgeronde initiatieven / projecten op het gebied van trillingen, geluid en externe veiligheid (inclusief versnellingsmogelijkheden);
- Inventarisatie en overzicht maken van potentieel kansrijke maatregelen waarvoor nog geen acties lopen (inclusief effectiviteit en kosten);
- Samenbrengen informatie, opstellen rapportage omgevingseffecten en maatregelenpakket (inclusief kostenbegroting, doelmatigheid, toekomstvastheid en kansrijkheid tijdig realiseren van de maatregel).

Planning

Stap 1 – Analysefase

afgerond januari

Stap 2 – Opstellen rapportage omgevingseffecten en maatregelenpakket

afgerond januari

⁹ Verdere planning is afhankelijk van eerst volgende stuurgroep. De datum was tijdens het tot stand komen van dit plan van aanpak nog niet bekend.

Stap 3 – Consultatie rapportage bij stakeholders, afgerond februari
via: klankbordgroep Derde Spoor* en de ambtelijke vooroverleggen van het Bestuurlijk overleg Goederen Oost Nederland en Bestuurlijk overleg Brabantroute.

* Naast de klankbordgroep Derde Spoor is er voor gekozen om ook de regionale bestuurlijke overleggen te consulteren, omdat daar ook vertegenwoordiging aanwezig is vanuit de gemeenten. Zie paragraaf infographic omgevingseffecten voor het maatregelenpakket dat ter consultatie zal worden aangeboden.

Stap 4 – Verwerken feedback stakeholders

afgerond februari

Stap 5 – Inhoudelijke behandeling finaal concept advies in Stuurgroep Derde Spoor n.t.b.⁹

Stap 6 – Verwerken output stuurgroep Derde Spoor in definitief advies n.t.b.

Stap 7 – Opleveren rapportage aan Ministerie van IenW n.t.b.

Stap 8 – Besluit Ministerie van IenW n.t.b.

Infographic omgevingseffecten



Het domein mitigeren van omgevingseffecten is een continu traject waar ProRail dagelijks mee bezig is. De afgelopen jaren zijn langs de Brabant- en Bentheimroute verschillende maatregelen versneld gerealiseerd en lopen er – dus nog los van het maatregelenpakket uit de op te stellen rapportage – verschillende projecten die tot doel hebben de hinder de komende jaren te verminderen. Afgelopen periode is gebleken dat niet al deze initiatieven even goed bekend zijn bij omgevingspartijen. Ten behoeve van een juiste informatie overdracht is onderstaande infographic opgesteld (zie **bijlage IX** voor de vergrote versie).

Ook voor deze infographic geldt dat die enkel indicatief is. De informatie is onder voorbehoud van wijzigingen. Aan de infographic kunnen dan ook geen rechten worden ontleend.

Naast de reeds gerealiseerde maatregelen is op de infographic ook de volgende informatie terug te vinden:

- Effecten van de implementatie van wet en regelgeving (voorbeeld: stille corridors) die tot doel hebben omgevingseffecten te verminderen.

Toelichting: Europese wetgeving (de TSI Noise) richt zich op passageniveaus van treinen: sinds 2005 gelden typekeuringseisen voor nieuwe treinen en sinds 2019 gelden deze eisen in het algemeen voor goederenwagens die vanaf december 2024 op zogenaamde “Stillere routes” rijden. De typekeuringseisen zijn zodanig scherp gesteld dat met oude technieken niet aan deze eis voldaan kon worden, daarom is er een systemsprong (tot wel 10 dB geluidreductie!) bereikt met deze Europese interventie, die op Nederlands onderzoek gebaseerd is. Tussen 2005 en 2020 is landelijk het aandeel stillere goederenwagens al gegroeid van 0% tot ruim 50%, en richting 2025 loopt dat door de inwerkingtreding van de “stillere routes” naar ruim 95%. ProRail heeft op basis van een prestatieregeling van het Ministerie van IenW van 2008 tot en met 2021 deze ontwikkeling gestimuleerd door korting te geven op de gebruiksvergoeding voor het rijden met stillere wagens. In totaal is ongeveer 20 miljoen euro op deze manier vanuit het Rijk via ProRail geïnvesteerd, waarvan het grootste deel voor stillere goederentreinen. Handhavende instantie om te beoordelen of vervoerders zich aan deze eis uit de TSI houden is de Inspectie Leefomgeving en Transport (verder: ILT). ProRail heeft geen betrokkenheid bij zowel naleving als handhaving van deze eis.

- Lopende en afgeronde projecten op het gebied van geluidsanering – ondergebracht in het meerjarenprogramma geluidsanering (verder: MJPG) –, zijnde:

*Op de infographic is weergegeven waar **raildempers**¹⁰ zijn uitgelegd. Deze maatregel is vanuit het MJPG versneld **gerealiseerd** op de routes waarover het goederenverkeer wordt omgeleid ten tijde van de werkzaamheden aan het Derde Spoor.*

Op de infographic staan ook alle locaties (aangegeven met een speaker-icoon) waar er vanuit de MJPG nog saneringsmaatregelen getroffen moeten worden¹¹. Op deze locaties staan de volgende saneringsmaatregelen in de planning: geluidschermen en of raildempers en of gevelisolatie. Van deze maatregelen worden de saneringsplannen 2022 en 2023 ter inzage gelegd (wettelijke deadline van vaststelling is 31 december 2023). Als de saneringsplannen onherroepelijk¹² zijn kan gestart worden met de realisatie. Voor de realisatie hebben de gecontracteerde aannemers 7 jaar de tijd. Voor deze termijn is gekozen om de kosten beheersbaar te houden. De saneringsmaatregelen dienen – om kosten te besparen – namelijk gelijktijdig met andere werkzaamheden uitgevoerd te worden. Het is niet mogelijk om deze saneringsmaatregelen te versnellen (waar dit kon is dit namelijk al gedaan – zie vorige alinea).

Het is de taak van ProRail om tijdig de saneringsplannen in te dienen bij het Bureau Sanering Verkeerslawaaï (verder: BSV). ProRail heeft geen grip of sturing op de termijn waarop de plannen ter inzage worden gelegd. Dit wordt bepaald door het BSV.. Dit door het Rijk gemandateerde bureau heeft slechts beperkte capaciteit en dat vertraagt momenteel de procedurele afhandeling van de door ProRail ingediende saneringsplannen.

Meer informatie is te vinden op de website <https://mjpgspoor.nl/>

Op in de interactieve kaart (onder “op uw locatie”) staan de maatregelen per locatie.

¹⁰ Raildempers zijn stalen blokken met kunststof, die met clips aan de zijkant van een spoorstaaf worden bevestigd. Raildempers verlagen het geluid van passerende treinen tot wel drie decibel.

¹¹ Let wel, op deze locaties wordt de geluidproductieplafonds niet overschreden, maar is het doel de geluidsbelasting op de gevels van woningen terug te brengen naar een lager niveau.

¹² Let wel, in geval dat er zienswijzen worden in gediend en of er beroep wordt aangetekend tegen het saneringsplan zal het langer duren voordat de maatregelen gerealiseerd kunnen worden.

- Eerste resultaten kansrijke extra maatregelen om geluid- en trillingshinder te verminderen, zijnde:

Under Sleeper Pads

Under Sleeper Pads (verder: USP's): Zijn elastische lagen die onder dwarsliggers geplaatst kunnen worden. Dit moet de overlast van trillingen verminderen. ProRail stelt voor om de USP's mee te nemen in de aanstaande bovenbouwvernieuwingen. Onderzocht is of en waar op de Brabantroute en Bentheimroute de komende jaren (voorafgaande aan de langdurige buitendienststelling) bovenbouwvernieuwingen zijn en welke locaties effectief zijn (voorbeeld: vuistregel voor USP's is dat ze enkel effectief zijn bij een harde ondergrond en voor woningen op kortere afstand dan 30 m van het spoor).

Op de infographic zijn de locaties aangegeven waar USP's effectief kunnen zijn. De voorlopige resultaten wijzen uit dat er meer kansen liggen op de Brabantroute dan op de Bentheimroute (beperkt tot een klein deel bij station Almelo). Voor de Brabantroute geldt dat op sommige locaties het ene spoor voor, en het andere spoor pas na de langdurige buitendienststelling wordt vernieuwd. In dat geval zou de helft van de passages feitelijk met minder trillingen gepaard gaan.

STRAIL-overweg

Doel is om de huidige betonnen vloer van de overweg die onder de sporen ligt te vervangen door een vloer van rubberplaten die tussen de sporen geplaatst wordt: een merknaam is bijvoorbeeld de STRAIL-overweg. Dit moet de overlast van trillingen en geluid voor omwonenden beperken.

Uit de eerste inventarisatie in gebleken dat het versneld vervangen van bestaande overwegen met STRAIL-overwegen het meest effectief is: Oisterwijk (3-stuks), Breda, Prinsenbeek en Wierden. Dit zijn locaties waar ProRail meerdere meldingen heeft ontvangen met betrekking tot overlast en waarvan ProRail verwacht dat een STRAIL-overweg de hinder doet verminderen.

- Optioneel (indien koppeling te maken is): Combineren met uitkomsten aantallen gehinderden uit onderzoek omgevingseffecten. Of deze informatie gebruikt kan worden – op een doelmatige manier verwerkt kan worden in de infographic kan pas worden beoordeeld na oplevering rapportage (begin februari).

Naast de voornoemde concrete maatregelen en kansen heeft ProRail ook onderzocht waar er momenteel hinder ervaren wordt in de omgeving langs de Brabant- en Bentheimroute en waar nog geen concreet onderzoek loopt en of maatregelen zijn gedefinieerd. Op basis van verschillende bronnen en output van bestuurlijke overleggen acht ProRail het zinvol¹³ om nader onderzoek te doen naar de problematiek die ervaren wordt bij:

- Eindhoven (ter hoogte van Hofstraat)
maatregel: Aanbrengen spoorvloot
doel: trillingsreductie
status: nog te onderzoeken
- Deventer (tweetal stalen spoorbruggen)
maatregel: nog niet bekend
doel: geluidsreductie
status: nog te onderzoeken

Het voorkomen en reduceren van de hinder door trillingen is complex. Daarom is gestart met "Innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen". De innovatieagenda heeft onder andere tot doel nieuwe technieken te ontwikkelen en testen die de hinder door trillingen moet reduceren. De USP's en STRAIL-overwegen zijn enkele ontwikkelingen die vanuit de innovatieagenda zijn opgestart en effectief zijn gebleken. De komende jaren zullen er vanuit de ontwikkelagenda meerdere pilots worden opgestart, waarbij het de voorkeur heeft om de locaties langs de Brabant- en Bentheimroute te gebruiken voor de praktijkproeven. Meerdere gemeenten hebben inmiddels aangegeven graag te dienen als locatie voor de praktijkproeven. Het is op dit moment alleen nog te vroeg om concreet proeflocaties aan te wijzen.

Voorvoemde kansen zijn nog niet meegenomen in de infographic. Zodra het maatregelenpakket definitief¹⁴ is vastgesteld kan de infographic hiermee aangevuld worden.

¹³ Voorbeeld: Bij Deurne kwamen meerdere knelpunten naar voren. Voor die locaties zijn al eerder meetonderzoeken gedaan en hieruit kwamen geen quick-wins naar voren. Verder loopt er voor één locatie loopt een speciaal traject. Daarnaast zijn voor de andere locaties USP's als kansrijk bestempeld, waardoor de hinder zou moeten afnemen. Deurne is daarom niet opgenomen in de lijst.

¹⁴ Na consultatie van de stakeholders, zie stap 3 en 5 in de paragraaf planning

Communicatie

De communicatieaanpak richt zich op uiteenlopende doelgroepen met verschillende belangen. Waar de ene partij veel waarde hecht aan zoveel mogelijk treinen kunnen rijden, vrezen andere partijen voor de leefbaarheid in hun omgeving als het treinverkeer nog verder toeneemt. In het communicatieplan wordt beschreven hoe we de verschillende groepen zo goed mogelijk informeren. De doelgroepen zijn:

- Omwonenden van de omleidingsroutes
- Omwonenden van de Betuweroute
- Gemeentes van de omleidingsroutes
- Provincies van de omleidingsroutes
- Vervoerders
- Verladers/terminals/operators, etc.
- Havenbedrijven
- Reizigersverenigingen
- Tweede Kamer
- Belangenorganisaties (zowel omwonenden als sectorpartijen)
- Medewerkers ProRail
- DB Netz en Infrabel

Doel van de communicatie

Doel van de communicatie is het actief informeren van de 'achterban' (zowel vervoerders, verladers, terminals als overheden en andere betrokkenen) en omwonenden over de maatregelen en effecten. Daarvoor worden onder andere sessies georganiseerd, communicatiemiddelen opgesteld, via websites informatie verstrekt en wordt een actief mediabeleid gevoerd.

Werkwijze en organisatie

Het Ministerie van IenW en ProRail staan gezamenlijk aan de lat voor de communicatie en haken andere partijen aan indien relevant. Voor het volledige communicatieplan wordt verwezen naar **bijlage X**.

Kernboodschap

Tussen november 2024 en mei 2026 zal er ongeveer anderhalf jaar intensief worden gewerkt aan de verbetering van de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwagennet (derde spoor). De grensovergang bij Zevenaar is daardoor minder te gebruiken, waardoor goederentreinen deels zullen moeten worden omgeleid via de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal. Ook internationale reizigerstreinen zullen hier hinder van ondervinden. Het treinverkeer heeft onvermijdelijk invloed op de leefomgeving van de mensen die langs het spoor wonen en werken.

Dialogo met de stakeholders

Tot aan de buitendienststelling in november 2024 zien we de mogelijkheid onze belangrijkste stakeholders (inter)actief te informeren. We willen uitleggen wat de gevolgen zijn van de buitendienststellingen wat de (informatie)behoefte is. Hierbij borduren we voort op de sessies die al in een eerder stadium zijn ingezet, toen er ook sprake was van een langere omleidingsperiode (2016).

1. Achterbansessies vervoerders en markt naar behoefte. We inventariseren de behoefte aan informatievoorziening over actuele ontwikkelingen en/of voor specifieke doelgroepen. Indien wenselijk organiseren we hiervoor (online) achterbansessies.
2. Omgevingsessies rondom specifieke maatregelen of issues: we inventariseren per regio welke issues er leven en/of maatregelen een extra informatiebehoefte met zich meebrengen. Vervolgens gaan we na in welke mate een omgevingsessie in de informatiebehoefte kan voorzien.
3. Achtergrondinterviews over de omleidingen derde spoor, de gevolgen voor Nederland en een doorkijkje naar de periode als alle werkzaamheden zijn afgerond. Daarbij kunnen we onderscheid maken naar regio's en vakpers (voorbeeld: Spoorpro).
4. Persexcursie Zevenaar/Nordrhein Westfalen: in samenspraak met onze Duitse partners bekijken we of het wenselijk en mogelijk is een persbezoek te organiseren aan de werkzaamheden aan het derde spoor in NRW.

Ter ondersteuning van bovenstaande ontwikkelen we tevens de volgende middelen:

- Q&A
- Diverse infographics, zoals:
 - Verkeersafwikkeling
 - Werkzaamheden tijdens en na de werkzaamheden
 - Omgevingsmaatregelen
- Informatie op de websites van het Ministerie van IenW en ProRail
- Animatie over het hoe en waarom van het derde spoor

Stakeholderanalyse

Dit plan van aanpak is beschreven vanuit de acties die ProRail adviseert om – al dan niet in combinatie met maatregelen van andere stakeholders, waaronder het Ministerie van IenW – de 80-weekse in goede banen te leiden. In deze stakeholderanalyse worden deze acties herhaald en aangevuld met acties die stakeholders kunnen nemen om de negatieve effecten te mitigeren en te voorkomen.

De benodigde acties zijn gecategoriseerd naar onderwerp. Per onderwerp is de benodigde actie, het beoogde effect en de beoogde actiehouders benoemd. De acties zijn toebedeeld al naar gelang het belang en de invloed die de stakeholder kan uitoefenen.

In deze analyse zijn de sectorpartijen (stakeholders) beschouwd die zitting hebben in de stuurgroep Derde Spoor: ProRail, Ministerie van IenW, havenbedrijven, goederenvervoer, terminals, goederenverladers, omgevingspartijen en reizigersvervoer:

Stakeholder	Belang
ProRail	Meer treinen laten rijden, op een veilige manier en met minder hinder.
Ministerie van IenW	Geen extra hinder omgeving en behalen groei-doelstellingen modal shift naar spoor en water.
Havenbedrijven	Maximale overslag, groei goederen via water en spoor, maximale flexibiliteit en geen extra kosten
Goederenvervoerder	Maximale groei spoorgoederenvervoer, geen extra kosten, maximale flexibiliteit
Terminals	Maximale overslag, groei goederen via water en spoor, maximale flexibiliteit en geen extra kosten
Goederenverladers	Maximale overslag, groei goederen via water en spoor, maximale flexibiliteit en geen extra kosten
Omgevingspartijen* <i>*specifiek: provincies en gemeenten</i>	Geen extra hinder omgeving, groei spoorgoederenvervoer vanuit eigen regio (terminals en verladers) en borging capaciteit internationaal en regionaal vervoer
Reizigersvervoer* <i>*specifiek: NS</i>	Voldoende capaciteit voor binnenlands product Voldoende omleid capaciteit internationaal

Onderwerp	Actie	Effect	Actiehouders
Verschil in groei prognoses tussen Nederland en Duitsland	Onder de aandacht brengen bij het Bundesministerium en komen tot gelijke groei prognoses voor de grensbaanvakken.	Gelijke groei prognoses: <ul style="list-style-type: none"> ▪ vergemakkelijken voor DB Netz en ProRail de planning van werkzaamheden. Tevens kan in een vroeg stadium samengewerkt worden aan tijdige implementatie van mitigerende maatregelen. ▪ maakt dat havenbedrijven, omgevingspartijen vervoerders en 	Ministerie van IenW

		verladers met meer zekerheid investeringen kunnen doen die bijdragen aan de duurzame modal shift naar spoor.	
Verschil in groei prognoses tussen Nederland en Duitsland	Onder de aandacht brengen van de nut en noodzaak van gelijke groei prognoses bij Duitse zusteronderneming, belangenvereniging Der Verband Deutscher en belangenvereniging Netzwerk Europäischer Eisenbahnen.	zie bovenstaande tekst	Goederenvervoer Reizigersvervoer Goederenverladers Terminals Havenbedrijven
Opheffen RE13	Benadrukken bij en input leveren aan ministerie van IenW over de nut en noodzaak.	Het ministerie kan dit gebruiken in haar gesprekken met Duitse partners. Dit kan de slagingskans vergroten. Overig: <ul style="list-style-type: none"> ▪ ICE redelijk door de stremming heen te laten krijgen ▪ stabiliteit model – duidelijke dienstregeling – reiziger weet waar die aan toe is ▪ Behalen groei ambitie spoorgoederenvervoer en duurzame modal shift naar spoor ▪ Economische spin-off railterminals en werkgelegenheid 	ProRail Goederenvervoer Reizigersvervoer Goederenverladers Terminals Havenbedrijven Omgevingspartijen
Opheffen RE13	Onder de aandacht brengen van de nut en noodzaak bij Duitse zusteronderneming, belangenvereniging Der Verband Deutscher en belangenvereniging Netzwerk Europäischer Eisenbahnen.	zie bovenstaande tekst onder overig	Goederenvervoer Reizigersvervoer Goederenverladers Terminals Havenbedrijven
Opheffen RE13	In afstemming met ambassade komen tot aanpak opheffen RE13.	Strategie voor de benadering Bundesministerium en Nordrhein Westfalen en vergroten slagingskans.	Ministerie van IenW

Capaciteitstekort	In samenwerking met DB Netz de ontwikkeling van het treinverkeer monitoren.	Het voorkomen van een capaciteitstekort zal in een laat stadium lastig worden, maar deze actie kan bijdragen aan het verkleinen ervan.	ProRail
Capaciteitstekort	Lobby transitverkeer verminderen vanuit België in weken met volledig stremming	Verkleinen van capaciteitstekort. Er blijven meer paden beschikbaar voor treinen uit Nederland.	Ministerie van IenW Havenbedrijven
Capaciteitstekort	Ladingen bundelen – optimale benutting van treinen	Verkleinen van capaciteitstekort	Goederenverladers Terminals
Capaciteitstekort	Logistiek plan dusdanig bouwen dat de dienstregeling op de grensbaanvakken minimaal belast wordt (onderdeel aanvragen capaciteit DB Netz)	Verkleinen van capaciteitstekort	Goederenvervoerders
Vijfde goederenpad tussen Breda en Eindhoven	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Besluit gewijzigde introductie 3e en 4e IC tussen Breda en Eindhoven; ▪ Herziening AMVB capaciteitsverdeling: <ul style="list-style-type: none"> ➢ <i>toevoegen vijfde pad tussen Breda en Tilburg in weken met volledige stremming</i> ▪ bewaken dat in de nieuwe AMVB aantal paden behouden blijft en uitgebreid (zie vorige bullet) 	Behalen groeiambitie spoorgoederenvervoer en duurzame modal shift naar spoor	Ministerie van IenW
Subsidierегeling goederenvervoer	Benadrukken bij en input leveren aan Ministerie van IenW over de nut en noodzaak.	Opheffen financieel nadeel als gevolg van het niet kunnen benutten van de 'normale' routes. Nodig voor behalen groeiambitie spoorgoederenvervoer en duurzame modal shift naar spoor.	Goederenvervoer Goederenverladers Terminals Havenbedrijven
Subsidierегeling goederenvervoer	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Al dan niet besluiten tot nieuwe regeling <ul style="list-style-type: none"> ➢ <i>opstellen regeling</i> 	zie bovenstaande tekst	Ministerie van IenW
VAT-programma	Analysen knelpunten ¹⁵ die de punctualiteit op het gemengde hoofdspoorwegnet negatief	Betere benutting van het gemengde hoofdspoorwegnet.	ProRail

	beïnvloeden en opstellen verbetermaatregelen.		
VAT-programma	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Deelname aan sessies om de komen tot de analyse en verbetermaatregelen als genoemd in bovenstaande tekst; ▪ Investering nodig op prestatieverbetering in algemene zin. 	zie bovenstaande tekst	Reizigersvervoer Goederenvervoer Terminals Havenbedrijven
VAT-programma	Financiële middelen beschikbaar stellen voor analysefase en de realisatie van de verbetermaatregelen.	zie bovenstaande tekst	Ministerie van IenW
Robuust Basisnet	Bescherming belangen spoorgoederenvervoer om routedwang te voorkomen en bescherming tegen het te dicht op het spoor bouwen.	Behalen groeiambitie spoorgoederenvervoer en duurzame modal shift naar spoor.	Ministerie IenW
Robuust Basisnet	Lobby op punten uit bovenstaande tekst	Behalen groeiambitie spoorgoederenvervoer en duurzame modal shift naar spoor.	Goederenvervoer Goederenverladers Terminals Havenbedrijven
Omgevings-effecten	Analyse omgevingseffecten en opstellen wettelijk en bovenwettelijk maatregelenpakket	Beheersen omgevingseffecten	ProRail
Omgevings-effecten	Deelname aan sessies om de komen tot de analyse en verbetermaatregelen als genoemd in bovenstaande tekst.	Beheersen omgevingseffecten	Omgevingspartijen
Omgevings-effecten	Besluitvorming over de te implementeren maatregelen en beschikbaar stellen financiële middelen.	Beheersen omgevingseffecten	Ministerie IenW
Communicatie	Omgeving informeren over de 80-weekse	creëren draagvlak	Omgevingspartijen ¹⁶

¹⁵ m.b.t. de geplande ontwikkelingen voor dienstregelen 2025 als genoemd op pagina 3.

¹⁶ in samenwerking met ProRail en Ministerie IenW

BIJLAGEN

Derde Spoor

Plan van aanpak 80-weekse

Plan van aanpak of hoofdlijnen voor de te nemen maatregelen om de 80-weekse in Nederland mogelijk te maken.

BIJLAGE I – Planning enkelsporige en volledige stremming DB Netz

Overzicht werkzaamheden derde spoor Emmerich – Oberhausen november 2024 tot met mei 2026

2024

Nov																													
45				46				47				48																	
Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa							
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Dec																														
49				50				51				52				01														
So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di							
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

2025

Jan																														
02				03				04				05																		
Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do															
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Feb																											
06				07				08				09															
Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So												
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28

Mar																														
10				11				12				13				14														
Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So															
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Apr																													
15				16				17				18																	
Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi														
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Mai																														
19				20				21				22																		
Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr															
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Jun																													
23				24				25				26				27													
So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo														
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Jul																														
28				29				30				31																		
Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi															
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Aug																														
32				33				34				35																		
Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa															
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Sep																													
36				37				38				39				40													
Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di														
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Okt																														
41				42				43				44																		
Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do															
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Nov																													
45				46				47				48																	
Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So														
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Dec																														
49				50				51				52				01														
Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di															
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

2026

Jan																														
02				03				04				05																		
Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr															
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31



Feb																											
06				07				08				09															
So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo												
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28

Mar																														
10				11				12				13				14														
So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo															
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Apr																													
15				16				17				18																	
Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do														
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30



Mai																														
19				20				21				22																		
Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa															
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Legenda

-  Enkelsporige stremming
-  Volledige stremming
Weken: ma 00:00 uur tot vr 21:00 uur
Weekend: vr 21:00 uur tot zo 23:59 uur

Toelichting termen

- Enkelsporige stremming:** Tijdens deze periode is één spoor beschikbaar waardoor beperkt verkeer (afwisselend in richting) mogelijk is.
- Volledige stremming:** Tussen Zevenaar en Oberhausen zijn (lokaal) beide sporen buiten dienst, waardoor geen doorgaand treinverkeer plaats kan vinden.

Voor meer informatie en of vragen kunt u terecht op:
 ProRail.nl **Klik hier** om naar de website te gaan
 accountmanagement@prorail.nl (voor vervoerders en verladers)

Disclaimer: Planning d.d. januari 2022. Wijzigingen in planning voorbehouden. Aan deze planning kunnen geen rechten worden ontleend.



BIJLAGE II – Vraag versus beschikbare capaciteit per grensovergang

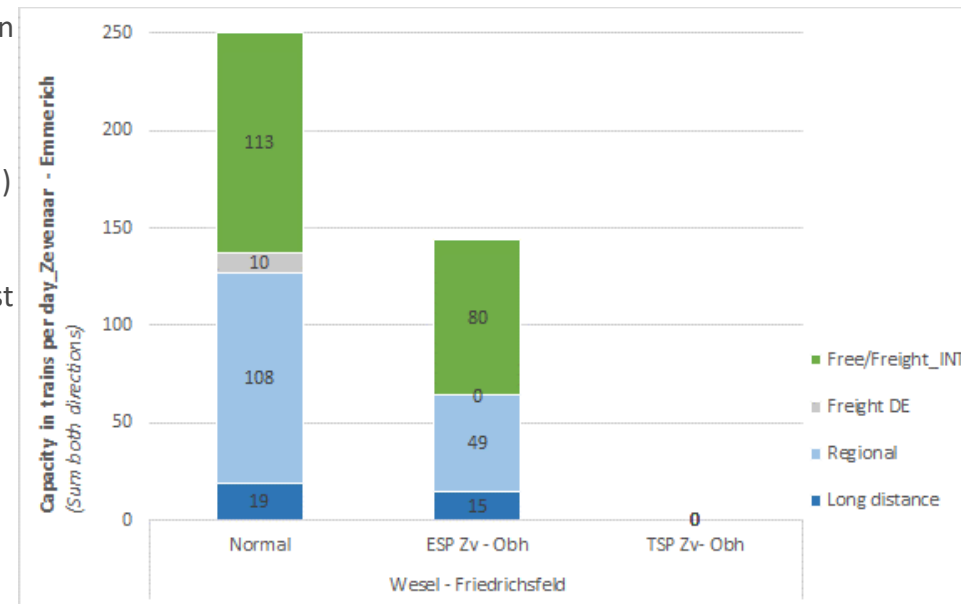
Tijdens 80-weekse wordt de capaciteit Zevenaar – Oberhausen bepaald door het baanvak Wesel – Friedrichsfeld

Beschikbare capaciteit Wesel – Oberhausen onder normale omstandigheden
250 treinen per dag*:

- 19x lange afstandstrein (ICE en Nightjet; dienstregeling 2022)
- 108x regionale treinen (RE 5, RE 19, RE 49, dienstregeling 2022)
- 10x goederentrein binnen Duitsland (schatting, o.a. Emmerich, Dinslaken)
- Resterende ruimte voor internationale goederentreinen, ca. 110 goederentreinen
- Huidig gebruik in situatie waarin alle grenzen NL ↔ DE ‘normaal’ in dienst zijn: ca. 105 goederentreinen** → vrijwel gehele beschikbare capaciteit wordt nu al benut (105 van de 113)

Tijdens ESP situaties blijven 15 lange afstandstreinen rijden via Zevenaar grens, tussen Wesel en Friedrichsfeld blijven 49 regionale treinen rijden → resterende capaciteit voor internationale goederentreinen is 80.***

Tijdens TSP is geen treinverkeer mogelijk



Tijdens 80-weekse wordt de capaciteit Venlo – Viersen bepaald door het baanvak Kaldenkirchen - Dülken

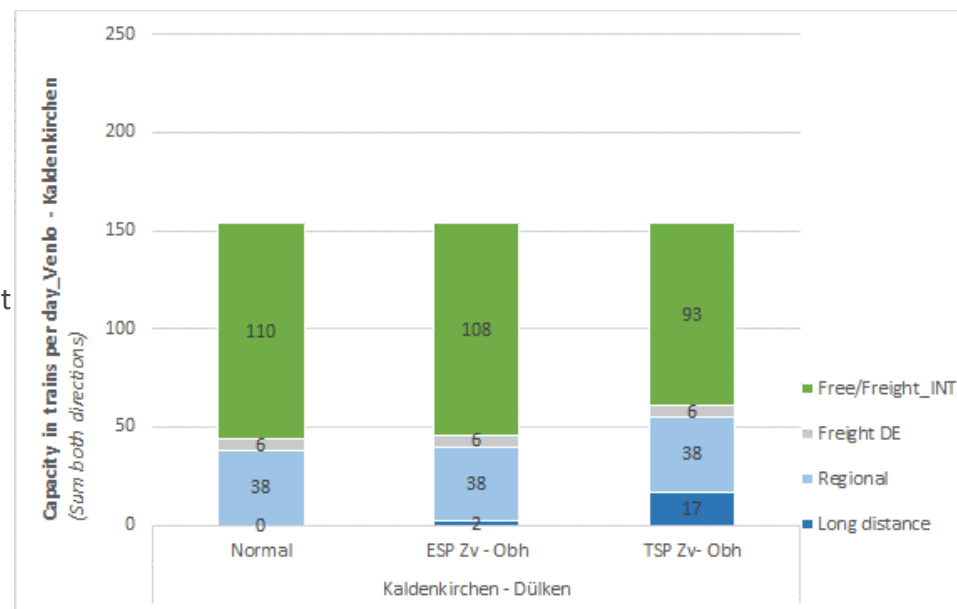
Beschikbare capaciteit Venlo – Viersen onder normale omstandigheden 154 treinen per dag*:

- 38x regionale treinen (36x RE 13 en 2x RE8 Kaldenkirchen – Köln, dienstregeling 2022)
- 6x goederentrein binnen Duitsland (schatting, Kaldenkirchen)
- Resterende ruimte voor internationale goederentreinen, ca. 110 goederentreinen
- Huidig gebruik in situatie waarin alle grenzen NL ↔ DE ‘normaal’ in dienst zijn: ca. 65 goederentreinen**

Tijdens het omleidbedrijf

- ESP: 2 lange afstandstreinen via Venlo grens (i.p.v Zevenaar)
- TSP: 17 lange afstandstreinen via Venlo grens (i.p.v Zevenaar)
- Tijdens omleidbedrijf rijden 2 lange afstandstreinen niet. De omloop van de voor NL geschikte ICE treinstellen wordt bij omleiden niet gehaald wordt (vandaar 17 i.p.v. de 19 die normaal via Zevenaar rijden)

Resterende capaciteit t.b.v. internationaal goederenverkeer 108 treinen tijdens ESP resp. 93 tijdens TSP.



Bronnen:

* DB Netz, januari 2015; #reizigerstreinen via bahn.de (drgl 2022)

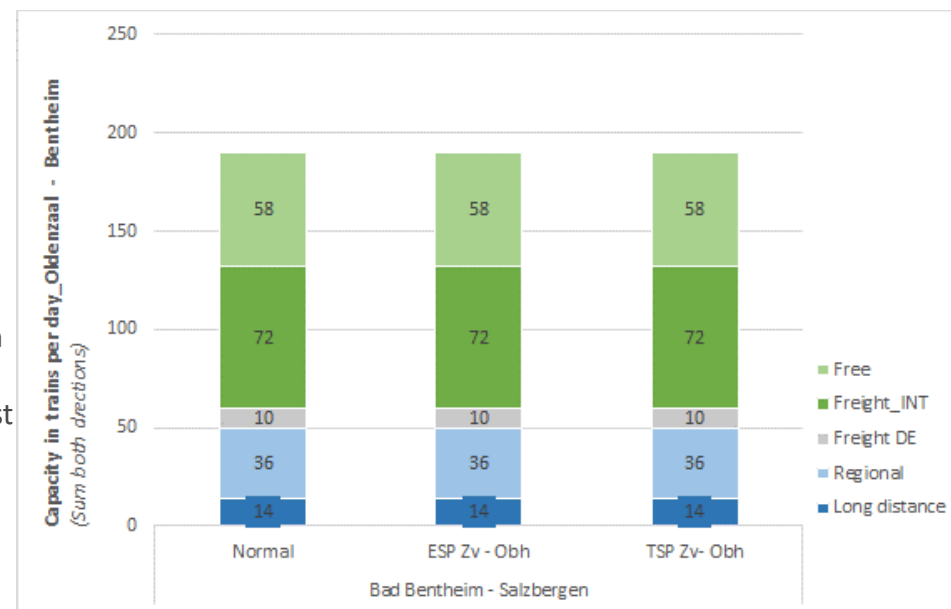
** ProRail, realisatiegegevens 2021 t/m oktober 95^e percentiel

Tijdens 80-weekse wordt de capaciteit Oldenzaal – Bad Bentheim bepaald door het beschikbare BUP-paden in Nederland naar de grens

Beschikbare capaciteit Bad Bentheim – Salzbergen onder normale omstandigheden 190 treinen per dag*:

- 14x lange afstandstrein (IC Berlijn; dienstregeling 2022)
- 36x regionale treinen (RB61, dienstregeling 2022)
- 10x goederentrein binnen Duitsland (schatting, Bentheimer Eisenbahn)
- Resterende ruimte voor internationale goederentreinen aan Duitse zijde van de grens is ca. 130 (goederen)treinen
- ‘Slechts’ 2 goederenpaden per uur, per richting van/naar Bad Bentheim beschikbaar in Nederland → maximaal 72 commerciële goederentreinen te accommoderen (bij 18 treinen/pad en geen samenloopverliezen)
- Huidig gebruik in situatie waarin alle grenzen NL ↔ DE ‘normaal’ in dienst zijn: ca. 30 goederentreinen**

Tijdens het omleidbedrijf geen wijzigingen qua beschikbare capaciteit, er worden geen reizigerstreinen omgeleid via Bad Bentheim



Capaciteit grens NL ↔ DE tijdens 80-weekse gereduceerd, voldoende bij ESP

Tijdens enkelsporige stremmingen van Zevenaar – Oberhausen kan het goederenverkeer, zoals voorzien in het hoge scenario voor 2025 geacommodeerd worden. De capaciteit op de grensovergangen is voldoende en er zijn voldoende paden beschikbaar.

Capaciteit op grens NL ↔ DE*:

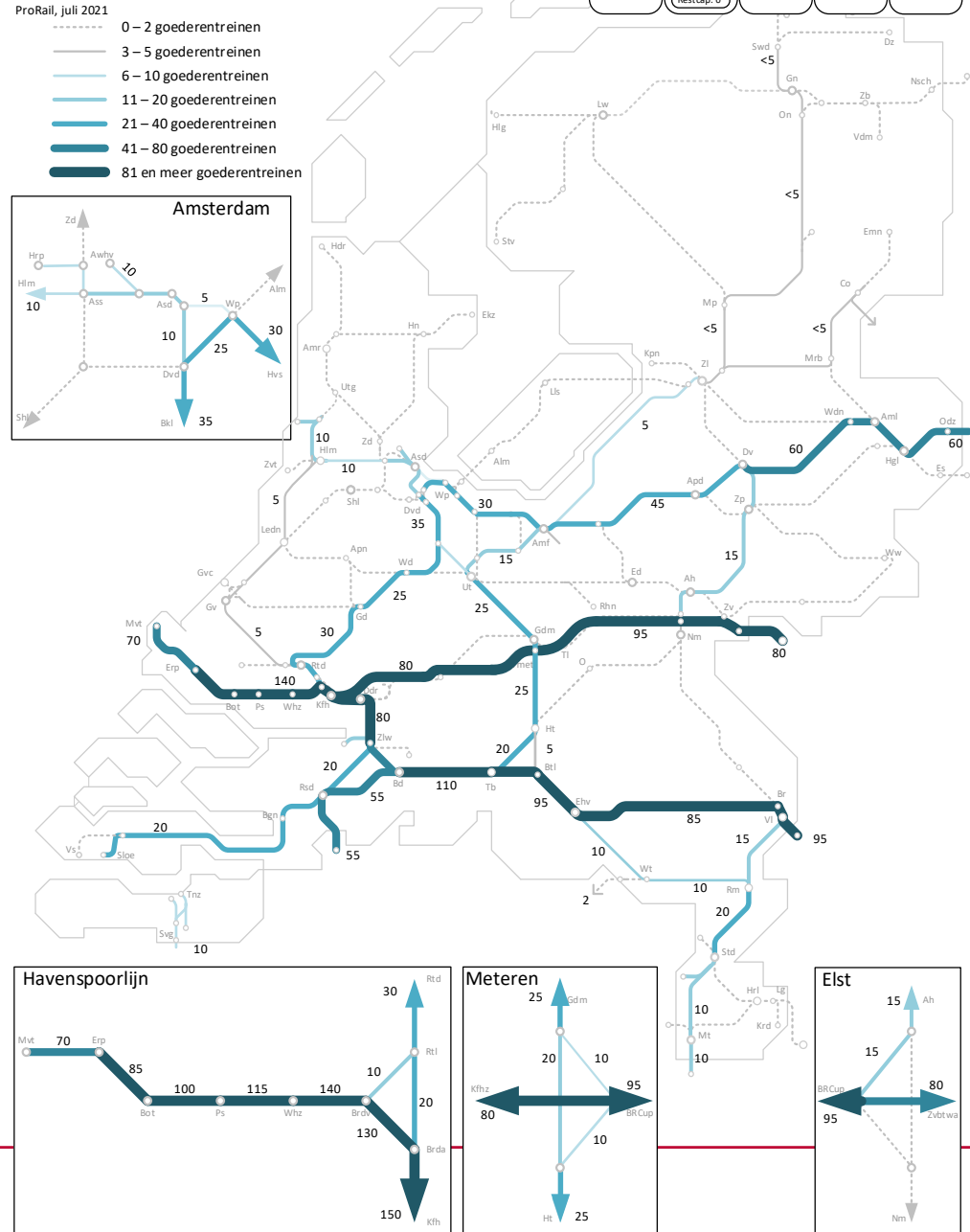
Grens	Capaciteit ESP	Capaciteit TSP
Zevenaar – Emmerich	80	0
Venlo – Kaldenkirchen	108	93
Oldenzaal – Bad Bentheim	72	72
Heerlen – Herzogenrath **	4	4
TOTAAL NL ↔ DE	264	169

* Zie voor opbouw slide 1-3

** Opgave DB Netz maart 2021

Treinen per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen, afgerond)
 Goederenrouting bij RPGV2021_2025H-M_LO20_740m (0%)
 Routing Oldenzaal: Rotterdam: 50% via IJssellijn, 50% via Weesp;
 Essen: 60% Utrecht-Amersfoort, 20% IJssellijn, 20% Weesp
 Capaciteit Emmerich: 80 treinen

Prognose	3^o spoor Zw-Obh	Aandeel 740m	Routing Odr-8h	Treinen per pad
2025L	Normaal (Cap. 110)	0%	Bluf 2022	18
2025H		50%	Weesp	
2030L	Restcap. 80	67%	IJssellijn	
2030H	Restcap. 30	100%		
	Restcap. 0			



ProRail

Capaciteit grens NL ↔ DE tijdens 80-weekse gereduceerd, onvoldoende bij TSP

Tijdens volledige stremmingen van Zevenaar – Oberhausen kan het goederenverkeer, zoals voorzien in het hoge scenario voor 2025 niet volledig geacommodeerd worden. De capaciteit op de grensovergangen is onvoldoende.

Alles wat logischerwijs via Oldenzaal kan rijden, rijdt al via Oldenzaal, incl. een aantal treinen voor het noordelijke Ruhrgebied (dat is al een omweg).

De verkeersvraag van 165 goederentreinen via Venlo kan niet geacommodeerd worden.

Capaciteit op grens NL ↔ DE*:

Grens	Capaciteit ESP	Capaciteit TSP
Zevenaar – Emmerich	80	0
Venlo – Kaldenkirchen	108	93
Oldenzaal – Bad Bentheim	72	72
Heerlen – Herzogenrath **	4	4
TOTAAL NL ↔ DE	264	169

* Zie voor opbouw slide 1-3

** Opgave DB Netz, maart 2021



Treinen per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen, afgerond)

Goederenrouting bij RFGV2021_2025H-M_LO20_740m (0%)

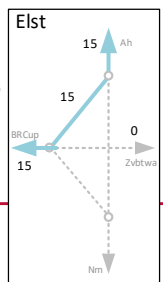
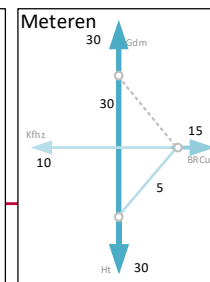
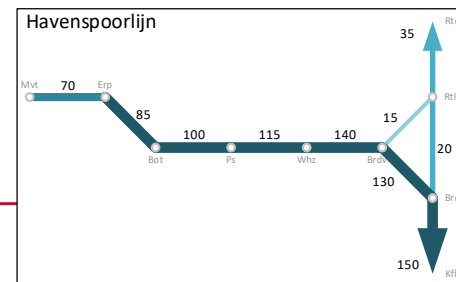
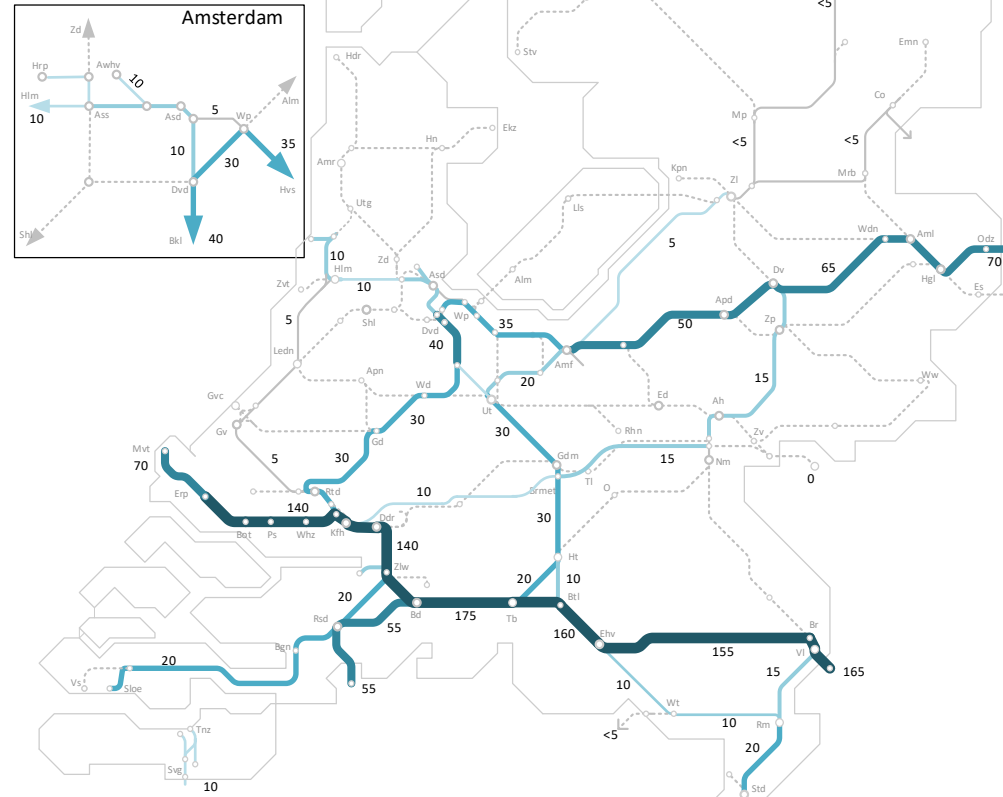
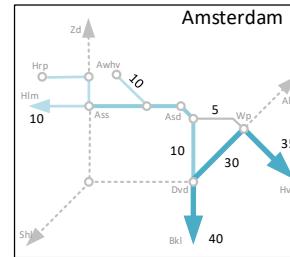
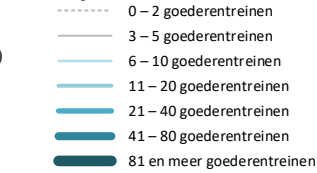
Routing Oldenzaal: Rotterdam: 50% via IJssellijn, 50% via Weesp;

Essen: 60% Utrecht-Amersfoort, 20% IJssellijn, 20% Weesp

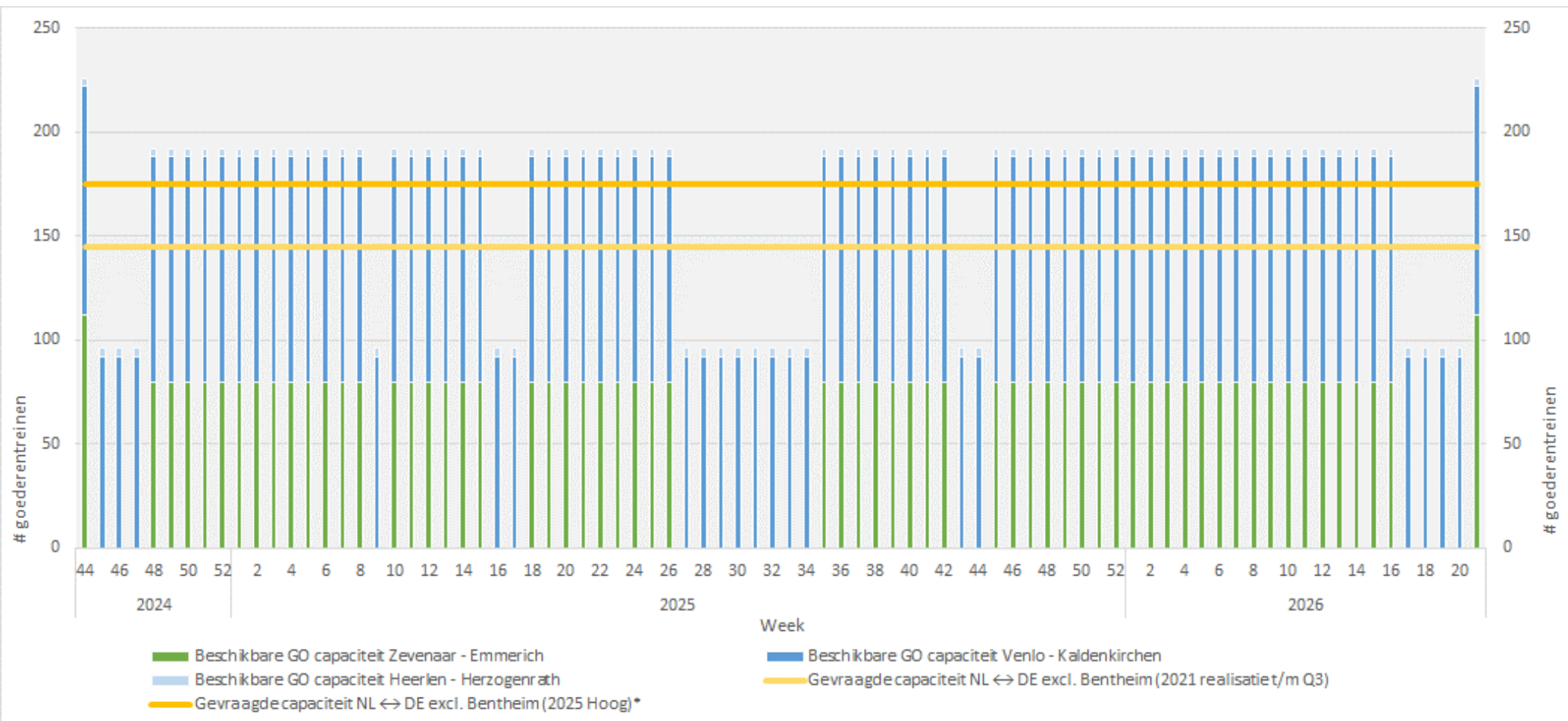
Capaciteit Emmerich: 0 treinen (volledige stremming)

Prognose	3 ^e spoor Zv-Obh (Cap. 110)	Aandeel 740m	Routing Odz-Bh	Treinen per pad
2025L	Normaal	0%	BRUP 2022	18
2025H	Restcap. 80	50%	Weesp	14
2030L	Restcap. 30	67%	IJssellijn	
2030H	Restcap. 0	100%		

ProRail, augustus 2021



Zevenaar/Venlo voldoende capaciteit bij ESP, onvoldoende bij TSP, ook voor huidige treinaantallen (1/2)

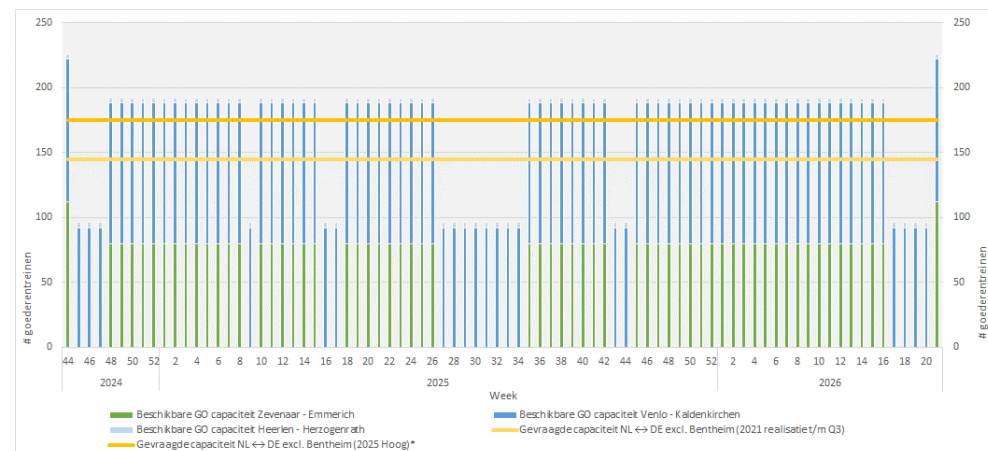


Zevenaar/Venlo voldoende capaciteit bij ESP, onvoldoende bij TSP, zelfs voor huidige treinaantallen (2/2)

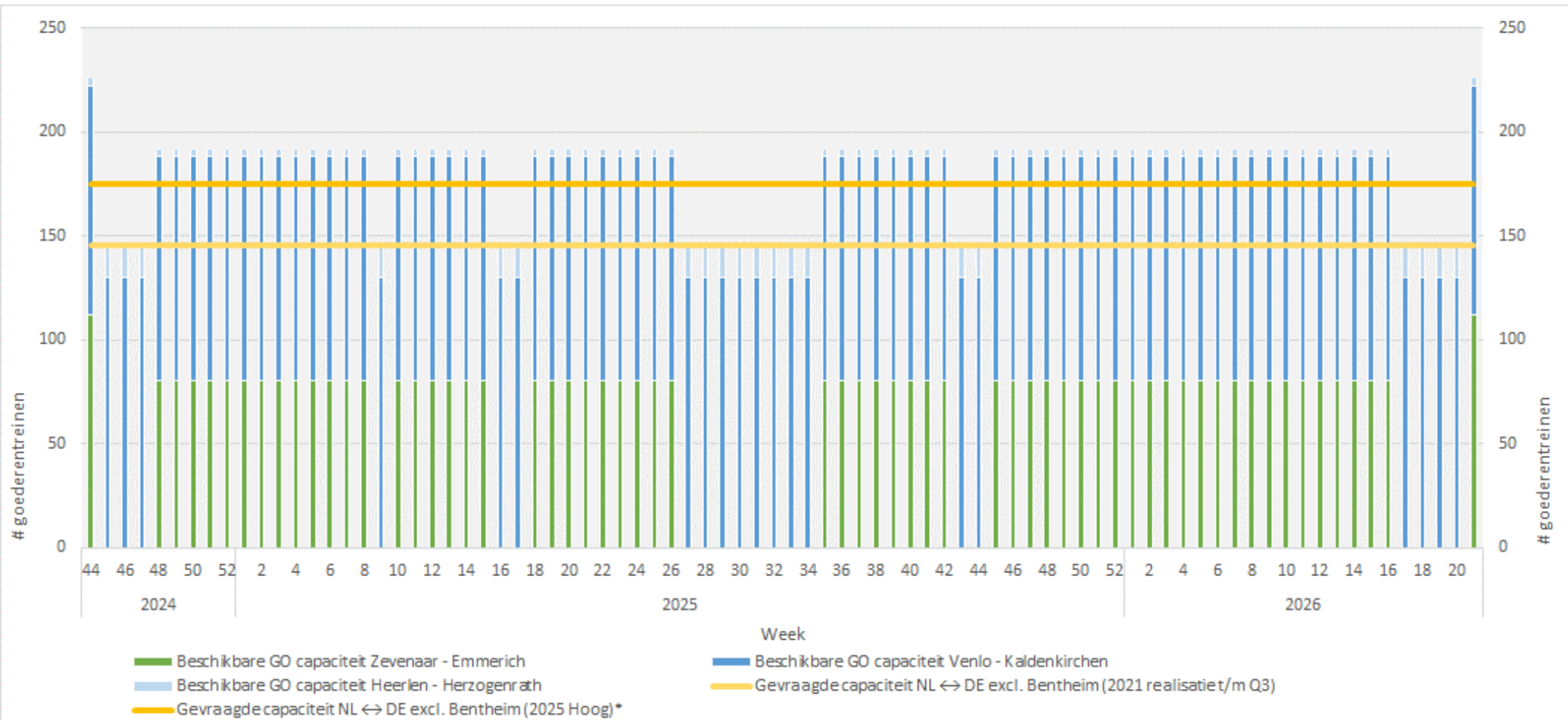
Tijdens 80-weekse is gedurende 20 weken (verdeeld over de 80 weken) geen treinverkeer mogelijk via Zevenaar – Oberhausen.

Voor het hoge scenario in 2025 is de vraag 175 goederentreinen → het capaciteitstekort loopt op tot ca. 80 goederentreinen per dag (cf. eerdere opgave).

Anno 2021 op drukke werkdagen ca. 145 goederentreinen via grensovergangen Zevenaar en Venlo* → bij capaciteit van ca. 95 een capaciteitstekort voor ca. 50 goederentreinen per dag (som beide richtingen). Zelfs de huidige treinaantallen kunnen dan dus niet geacommodeerd worden.



Zevenaar/Venlo aanvullende maatregelen verkleinen capaciteitsstekort TSP (1/2)



Zevenaar/Venlo aanvullende maatregelen verkleinen capaciteitstekort TSP (2/2)

Tijdens 80-weekse is gedurende 20 weken (verdeeld over de 80 weken) geen treinverkeer mogelijk via Zevenaar – Oberhausen. Het capaciteitstekort kan worden verkleind door:

- RE13 op te heffen tijdens deze periodes en een 5^e pad tussen Breda en Tilburg te creëren (ten koste van een binnenlandse reizigerstrein)
→ ca. 35 goederentreinen 'extra'
- Heerlen – Herzogenrath te gebruiken voor verkeer Chemelot ↔ Duitsland om ruimte te scheppen op Venlo: capaciteit moet van 4 naar ca. 15 goederentreinen per dag
→ ca. 15 goederentreinen 'extra'

Daarmee zijn huidige treinaantallen te accommoderen, voor 2025 hoog resteert tekort van ca. 30 goederentreinen.

Vraag naar capaciteit is niet het hele jaar gelijk en mogelijk deels te voorkomen:

- Traditioneel minder spoorgoederenverkeer (5-10% minder vraag) rond Pasen (in 2025 week 16/17) en tijdens de zomervakantie (in 2025 week 28 t/m 33).
- Transit via Montzen, zoals dat in najaar 2021 tijdens TSP Venlo -Viersen ook is gedaan.



Zonder maatregelen minimaal 30% minder goederenverkeer

Als geen extra capaciteit voor goederenverkeer via de grensovergangen Venlo– Kaldenkirchen en Heerlen – Herzogenrath gevonden wordt, zal het spoorgoederenverkeer een daling van 30% t.o.v. de huidige situatie laten zien (50 van de 175 treinen kunnen niet geacommodeerd worden).

Het is waarschijnlijk dat dit imagoschade veroorzaakt, waardoor ook op andere verbindingen het spoorgoederenverkeer zal afnemen; mogelijke gevolgen:

- Modal shift naar modaliteiten die minder veilig en duurzaam zijn dan spoor.
- Verslechtering concurrentiepositie Nederlandse havens en logistieke hotspots (zoals Venlo)

Omdat het 3^e spoor na de 80-weekse niet af is, zal ook in de jaren tot het 3^e spoor gereed is (na 2030?) regelmatig minder capaciteit beschikbaar zijn. Het verlies zal daarom niet op korte termijn kunnen worden gecompenseerd.

Dit staat haaks op de ambitie om van 40 naar 60 miljoen ton te groeien.

BIJLAGE III – Oplossing voor het capaciteitstekort

In de stuurgroep van 19 mei 2021 heeft ProRail de logistieke analyse toegelicht, waarin werd geconcludeerd dat er tijdens de weken met volledige stremming van het baanvak een capaciteitstekort van 75 à 80 treinen ontstaat.

Aanvankelijk werd er een capaciteitstekort verwacht in de weken met een enkelsporige stremming, maar door tijdelijke inframeatregelen en aanpassingen van het dienstregelingsmodel van DB Netz blijft er een restcapaciteit over van 80 internationale commerciële goederentreinen op het baanvak. Door deze aanpassingen is er op werkdagen in de weken met een enkelsporige stremming voldoende capaciteit om het treinverkeer te faciliteren.

Het capaciteitstekort heeft met name gevolgen voor goederenvervoer. In 2025 kunnen er – uitgaande van het hoge groeiscenario – circa 75 treinen per dag (dinsdag tot en met vrijdag) niet geaccommodeerd worden. Dit aantal kan verkleind worden door een tweetal maatregelen:

A) Creëren extra capaciteit van 35 goederentreinen per dag:

Door het opheffen van de Regional-Express 13 (verder: RE13) op het baanvak Venlo – Viersen en het creëren van een extra goederenpad op de Brabantroute ontstaat er ruimte voor 35 goederentreinen per dag. Voor het opheffen van de RE13 is medewerking van de concessieverlener Verkehrsverbund Rhein Ruhr (verder: VRR) benodigd. De meest kansrijke aanpak om de VRR bereid te krijgen de RE13 op te heffen is via politieke beïnvloeding vanuit het ministerie.

Pas als de RE13 is opgeheven heeft het zin om aan de Nederlandse zijde, dus op de Brabantroute, één extra goederenpad te creëren. Dit goederenpad is alleen mogelijk ten koste van één reizigerstrein op de Brabantroute, zijnde:

1 - Eén van de twee bestaande intercity's Breda-Eindhoven opheffen

Vanaf dienstregeling 2025 is de productstap 3e en 4e intercity Breda – Eindhoven voorzien. Met deze extra treinen blijven vier goederenpaden op de Brabantroute mogelijk. Om een vijfde goederenpad mogelijk te maken dat aansluit op de omliggende baanvakken, is het nodig dat één van de twee bestaande intercity's wordt opgeheven tussen Breda en Eindhoven.

In dit geval is het aan het ministerie om te besluiten tot introductie van de productstap met tijdelijk opheffen IC Breda-Eindhoven (er rijden dan 3 van de 4 IC's). NB. dit is alleen nodig in de weken met volledige stremming van het baanvak Emmerich-Oberhausen.

2) De introductie van de IC Eindhoven – Düsseldorf

Ook deze productiestap staat in de planning voor de dienstregeling van 2026 en is feitelijk de verlenging van de RE13. Ook in het geval de RE13 niet wordt opgeheven, kan deze trein in Nederland niet rijden, omdat het pad gebruikt wordt voor de – via Venlo om te leiden – ICE Amsterdam Frankfurt. Inmiddels bekend dat deze productstap naar 2027 verschuift en daarmee niet conflicteert met de 80-weekse.

B) Additioneel creëren extra capaciteit van 15 goederentreinen per dag:

Een tweede maatregel is de capaciteit voor goederentreinen via Heerlen – Herzogenrath vergroten. Door het vergroten van de capaciteit voor goederentreinen op deze grensovergang kunnen goederentreinen van/naar Chemelot (nabij Sittard) via Heerlen-Herzogenrath rijden in plaats van via Venlo grens. Daardoor ontstaat er ruimte voor een extra 15 goederentreinen per dag.

Door het opheffen van het ATB-NG eiland op de route naar de grensovergang – waarvan de uitvoering ruim voor de 80-weekse gereed is – wordt het voor goederenvervoerders makkelijker om vaker treinen die van en naar Chemelot rijden om te leiden via Heerlen – Herzogenrath. Er zijn wel aanpassingen aan de dienstregeling voor reizigerstreinen tussen Heerlen en Herzogenrath en Heerlen en Kerkrade nodig om deze extra goederentreinen in te passen.

Om dit te bewerkstelligen in ProRail afhankelijk van de medewerking van DB Netz. DB Netz zal de capaciteit op haar baanvak moeten verhogen, dan wel moet DB Netz meer ruimte reserveren in de dienstregeling voor deze treinen.

Conclusie:

Zelfs als beide maatregelen gerealiseerd worden dan leidt dit – op basis van de voorziene groei en in weken met een volledige stremming van het baanvak Emmerich – Oberhausen – tot circa 25 goederentreinen per dag die niet geaccommodeerd kunnen worden.

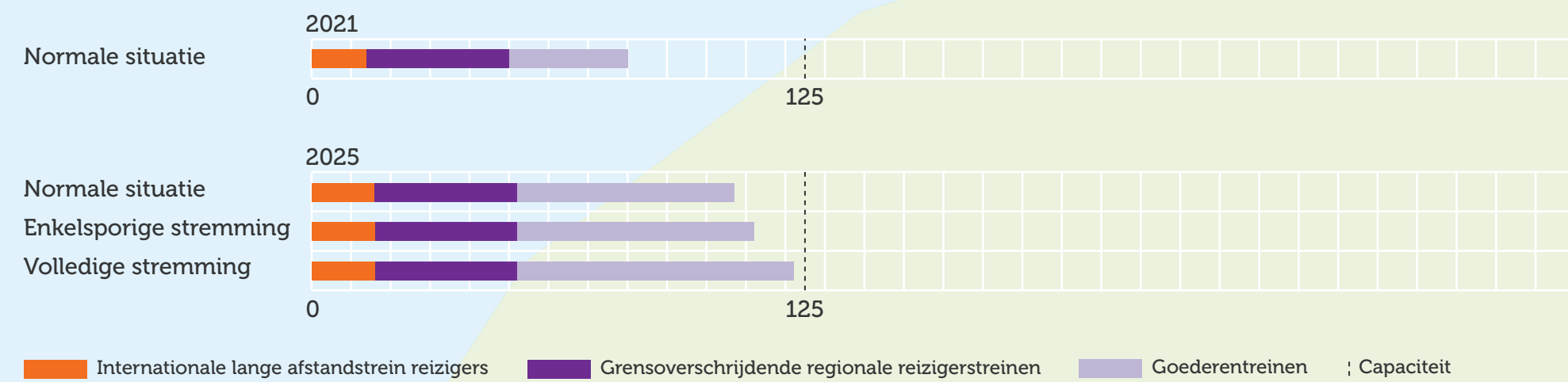
BIJLAGE IV – Infographic beschikbare spoorcapaciteit

Verwachte aantal treinen in Nederland als gevolg van de werkzaamheden

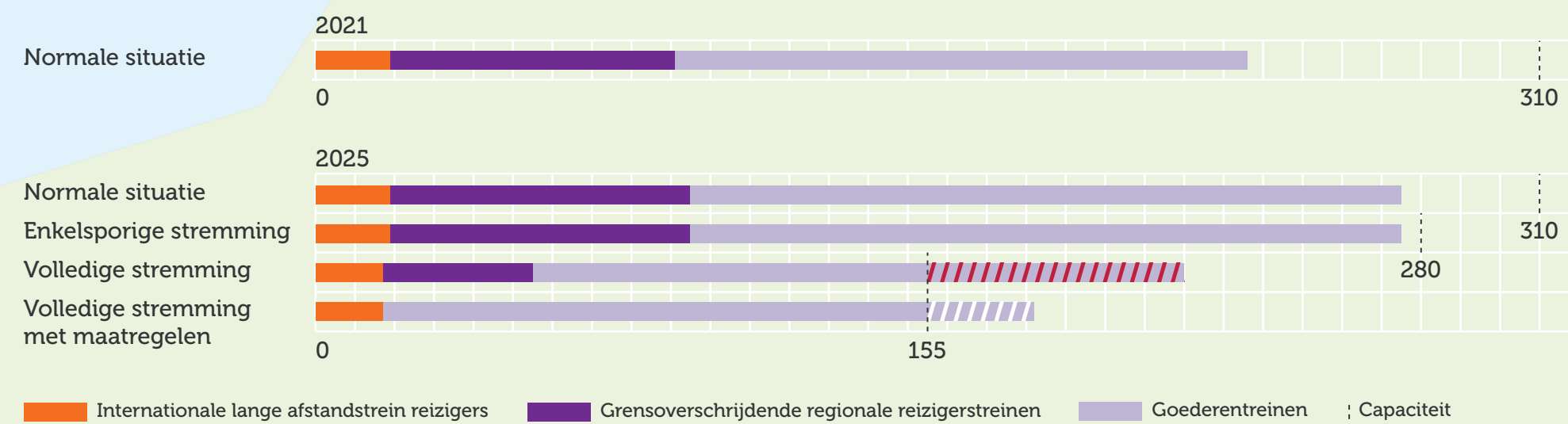
Tussen november 2024 en mei 2026 zal er ongeveer anderhalf jaar worden gewerkt aan de verbetering van de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwagennet (derde spoor). De Betuweroute is daardoor minder te gebruiken, waardoor goederentreinen deels zullen moeten worden omgeleid via de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal.



Grensovergang Oldenzaal - Bad Bentheim



Grensovergang Zevenaar en Venlo



//// Vraag overstijgt de capaciteit op de grensovergangen. Serieuze bedreiging voor duurzame modal shift naar het spoor.

//// Vraag overstijgt de capaciteit op de grensovergangen. Door de aanvullende maatregelen wordt het capaciteitsstekort beperkt, waardoor de duurzame modal shift naar het spoor nog binnen bereik is.

Legenda lijnvoering 2025

- Aantal goederentreinen op grensovergang**
- Bentheimroute**
Normale situatie: 50-55 per dag
Enkelsporige stremming: 55-60 per dag
Volledige stremming: 65-70 per dag
Volledige stremming met maatregelen: 65-70 per dag
 - Betuweroute**
Normale situatie: 105-110 per dag
Enkelsporige stremming: 75-80 per dag
Volledige stremming: 0 per dag
Volledige stremming met maatregelen: 0 per dag
 - Brabantroute**
Normale situatie: 65-70 per dag
Enkelsporige stremming: 90-95 per dag
Volledige stremming: 90 - 95 per dag
Volledige stremming met maatregelen: 130-135 per dag

Aantal Internationale lange afstandstrein reizigers

- Route internationale lange afstandstrein reiziger bij enkelsporige en volledige stremming - 16 treinen per dag
- Route internationale lange afstandstrein reiziger bij enkelsporige stremming - 19 treinen per dag
- Route internationale lange afstandstrein reiziger bij volledige stremming - 17 treinen per dag



Breda - Tilburg 2025

	Aantal goederentreinen	Aantal reizigerstreinen	Totaal
Normale situatie	85	360	445
Enkelsporige stremming	110	360	470
Volledige stremming	110	360	470
Volledige stremming met maatregelen	145	325	470

Amersfoort - Apeldoorn 2025

	Aantal goederentreinen	Aantal reizigerstreinen	Totaal
Normale situatie	40	110	150
Enkelsporige stremming	45	110	155
Volledige stremming	50	110	160
Volledige stremming met maatregelen	50	110	160

Voor meer informatie en of vragen kunt u terecht op:
 ProRail.nl. **Klik hier** om naar de website te gaan
 accountmanagement@prorail.nl (voor vervoerders en verladers)

De informatie is onder voorbehoud van wijzigingen. Aan de infographic kunnen geen rechten worden ontleend.

De getallen voor het goederenverkeer zijn gebaseerd op het hoge groeiscenario van de integrale Mobiliteitsanalyse 2021. Het verschil tussen het hoge en lage groeiscenario is circa 10 goederentreinen per dag. De aantallen zijn afgerond op 5-tallen. Het geeft daarmee een indicatie over het aantal treinen. Dit om schijnnaauwkeurigheid te vermijden.

BIJLAGE V – Beschikbare capaciteit goederenverkeer

Vooraf

Het aantal goederentreinen is gebaseerd op het hoge scenario uit de Referentieprognose uit 2021 (RPGV2021) voor het zichtjaar 2025. Deze RPGV is opgesteld t.b.v. de Integrale Mobiteitsanalyse (IMA) die in 2021 is gepubliceerd. De RPGV2021 heeft als zichtjaren 2030, 2040 en 2050. Om een prognose voor 2025 te verkrijgen, zijn de resultaten door ProRail terug geschaald o.b.v. de groeifactoren vanuit de prognose voor 2030.

De prognose (HB-matrix met daarin per herkomst-bestemming relatie het vervoerd gewicht, per goederensoort, per jaar) is toegedeeld met het verkeersmodel NEMO. NEMO vertaalt de tonnen naar treinen en paden. Achtereenvolgens zijn de volgende kaarten opgenomen voor verschillende situaties die zich kunnen voordoen tijdens de 80-weekse buitendienststelling vanwege bouwwerkzaamheden aan het 3^e spoor Zevenaar – Oberhausen:

1. Fictieve situatie zonder werkzaamheden
2. Situatie waarbij de restcapaciteit via Zevenaar – Oberhausen nog 80 goederentreinen is
3. Situatie met de minimale capaciteit dat nodig is tijdens enkelsporige stremmingen
4. Situatie met volledige stremming Zevenaar – Oberhausen, zonder aanvullende maatregelen
5. Situatie met volledige stremming Zevenaar – Oberhausen, met aanvullende maatregelen: opheffen RE13+5^e goederenpad Breda – Tilburg

Het aantal goederentreinen op de kaarten is afgerond op 5-tallen. Het geeft daarmee een indicatie over de orde grootte van het aantal treinen dat te verwachten is. Dit om schijnnaauwkeurigheid te vermijden.

Aanname m.b.t. de beschikbare capaciteit is o.b.v. de paden in het BUP 2022. Aangenomen is dat minimaal deze paden beschikbaar zijn (cf. studie april 2021). De maximale benutting van de goederenpaden is 75%. De resterende 25% kunnen niet op voorhand benut worden, o.a. om ruimte vrij te houden voor de bijsturing door VL in de uiteindelijke operatie. Zonder deze buffer komt de robuustheid van de gehele treindienst in gevaar. Deze buffer kan in de praktijk dus wel benut worden, waardoor het aantal treinen op specifieke dagen hoger uit kan vallen. Dit is in de realisatie bij eerdere omleidingen waargenomen.

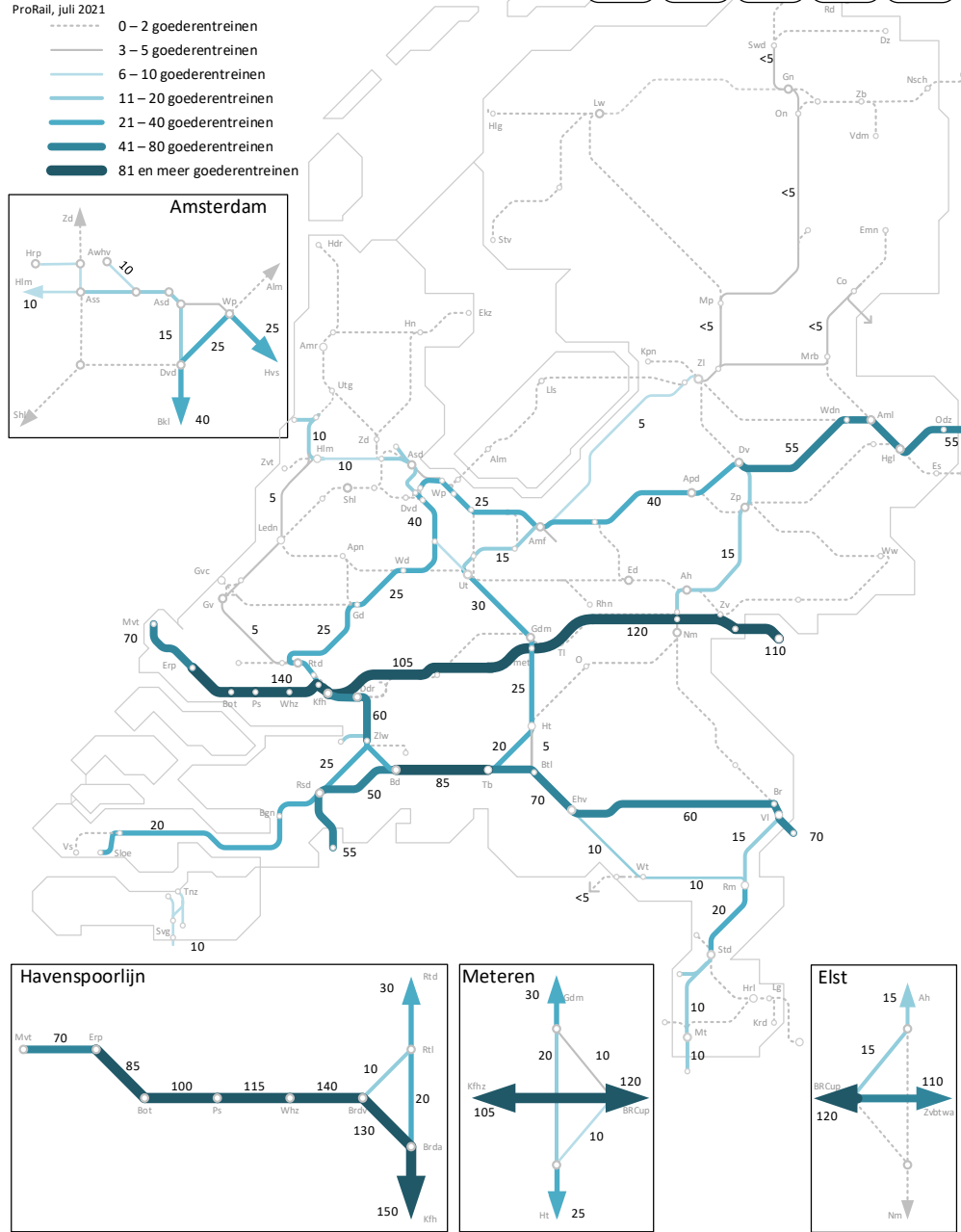
De kaart is geen blauwdruk voor de toekomst, maar de uitkomst van een uitwerking o.b.v. een set aannames en uitgangspunten. Een andere aanname m.b.t. routekeuze of omrekening ton → trein leidt tot andere kaartbeelden.

Treinen per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen, afgerond)
 Goederenrouting bij RPGV2021_2025H-M_LO20_740m (0%)
 Routing Oldenzaal: Rotterdam: 50% via IJssellijn, 50% via Weesp;
 Essen: 60% Utrecht-Amersfoort, 20% IJssellijn, 20% Weesp
 Capaciteit Emmerich: 110 treinen

Prognose	3 ^e spoor Zv-Obh	Aandeel 740m	Routing Odz-Bh	Treinen per pad
2025L	Normaal (Cap. 110)	0%	BUV 2022	18
2025H		50%	Weesp	14
2030L	Restcap. 80	67%	IJssellijn	
2030H	Restcap. 30	100%		

Fictieve situatie zonder werkzaamheden

Zolang het 3^e spoor Zevenaar – Oberhausen niet gereed is, is de capaciteit van de grensovergang Zevenaar begrenst tot ca. 110 goederentreinen per dag (som beide richtingen). Dat betekent dat een deel van de groei van het goederenverkeer naar het Ruhrgebied en verder in zuidoostelijke richting via Venlo wordt geleid. In noordoostelijke richting neemt het verkeer via Oldenzaal toe.



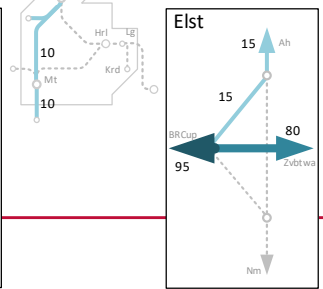
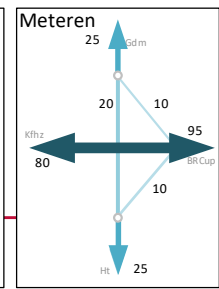
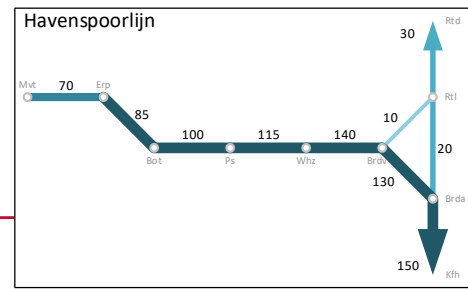
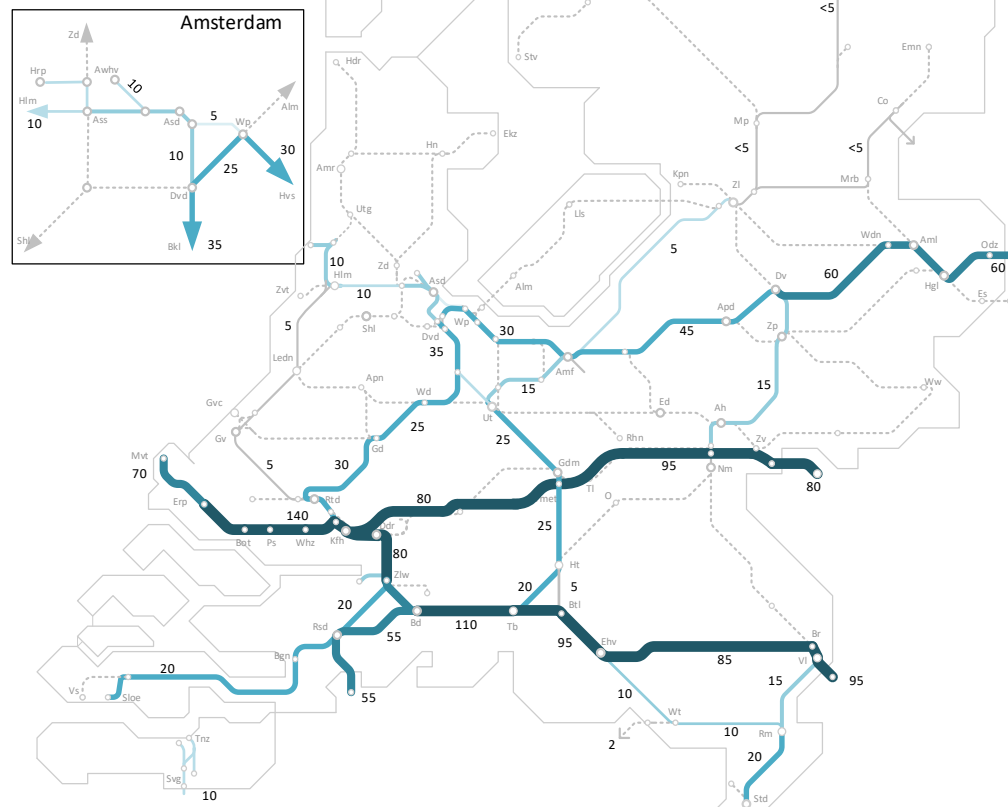
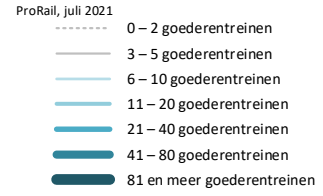
ProRail

Treinen per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen, afgerond)

Goederenrouting bij RPGV2021_2025H-M_LO20_740m (0%)

Routing Oldenzaal: Rotterdam: 50% via IJssellijn, 50% via Weesp;
Essen: 60% Utrecht-Amersfoort, 20% IJssellijn, 20% Weesp
Capaciteit Emmerich: 80 treinen

Prognose	3 ^e spoor Zv-Obh	Aandeel 740m	Routing Odz-Bh	Treinen per pad
2025L	Normaal (Cap. 110)	0%	BUP 2022	18
2025H	Restcap. 80	50%	Weesp	14
2030L	Restcap. 30	67%	IJssellijn	
2030H	Restcap. 0	100%		



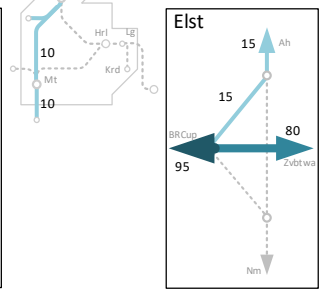
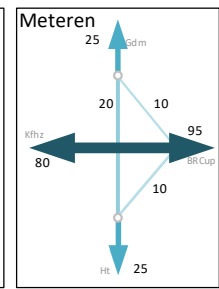
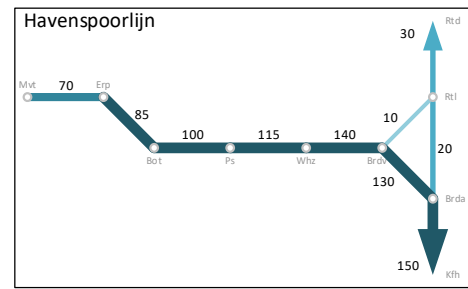
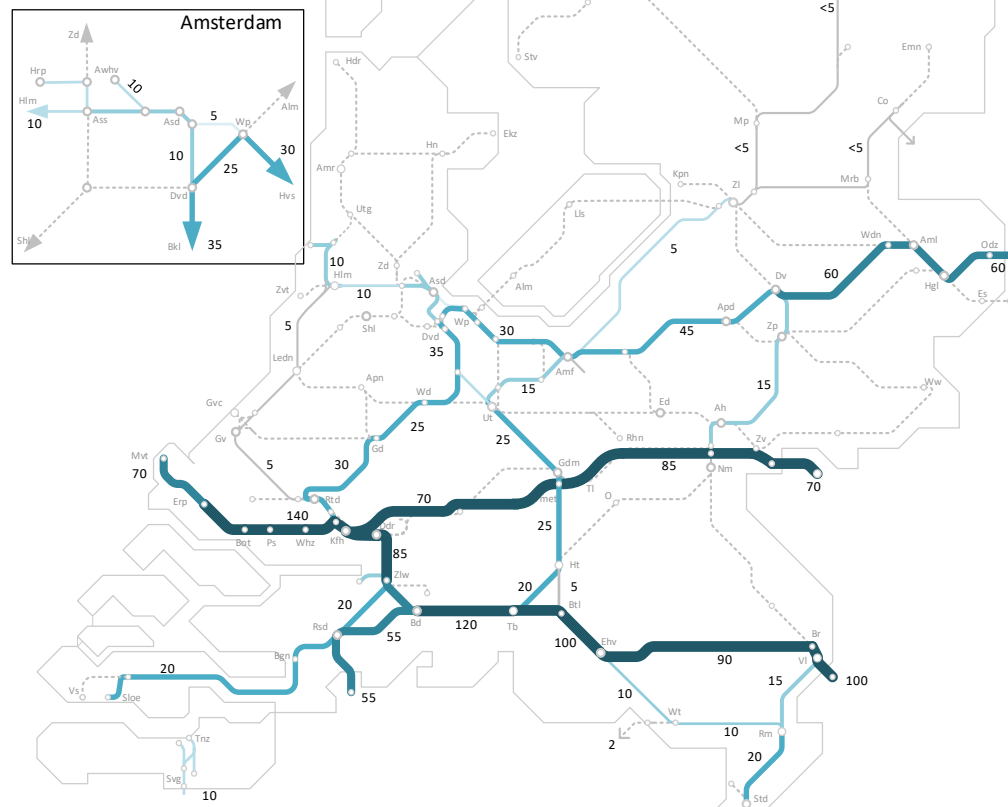
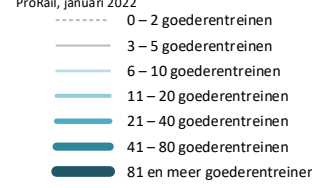
Enkelsporige stremming 80-weekse: restcapaciteit 80 goederentreinen

In juni 2021 heeft DB Netz aangegeven dat tijdens enkelsporige stremmingen tijdens de 80-weekse een restcapaciteit mogelijk zou zijn. Met deze restcapaciteit is het mogelijk het aantal goederentreinen dat verwacht wordt o.b.v. het hoge scenario uit de prognose te accommoderen.

Naast goederentreinen die moeten worden omgeleid, de meeste via Venlo, zijn geen aanpassingen in de voorziene treindienst (reizigers en goederen) nodig.



Prognose	3 ^e spoor Zv-Obh	Aandeel 740m	Routing Odz-Bh	Trains per pad
2025L	Normaal (Cap. 110)	0%	BUP 2022	18
2025H	Restcap. 80	50%	Weesp	14
2030L	Restcap. 80	67%	IJssellijn	
2030H	Restcap. 72	100%		
	Restcap. 0			



Enkelsporige stremming 80-weekse: minimaal nodige restcapaciteit

In juni 2021 heeft DB Netz aangegeven dat tijdens enkelsporige stremmingen tijdens de 80-weekse een restcapaciteit mogelijk zou zijn. Met deze restcapaciteit is het mogelijk het aantal goederentreinen dat verwacht wordt o.b.v. het hoge scenario uit de prognose te accommoderen. Echter, er zijn geluiden dat DB Netz dit aantal niet kan garanderen.

In deze kaart is het minimale aantal goederentreinen dat moet blijven rijden via Zevenaar – Oberhausen weergegeven. In dat geval zijn, naast de goederentreinen die moeten worden omgeleid, geen aanpassingen in de voorziene treindienst (reizigers en goederen) nodig.

Het minimale aantal goederentreinen dat moet blijven rijden via Zevenaar - Oberhausen ligt rond de 70. Dat komt neer op minimaal twee goederenpaden per uur, per richting.

Binnen Nederland is het aantal goederenpaden tussen Breda en Tilburg hierbij maatgevend. Via Venlo is qua capaciteit wel meer mogelijk (ca. 10 goederentreinen). Echter kunnen deze, door de vele samenlopen tussen Breda en Tilburg, cf. de geldende spelregels om treinen aan paden toe te wijzen niet geaccommodeerd worden.

Volledige stremming 80-weekse: geen aanvullende maatregelen

Tijdens de 80-weekse is in een aantal weken een volledige stremming van de lijn Zevenaar – Oberhausen noodzakelijk. Omdat ook de ICE Amsterdam – Keulen in deze weken via Venlo wordt omgeleid, is de beschikbare capaciteit via deze grensovergang lager dan bij enkelsporige stremmingen.

De situatie die nog wel mogelijk is tijdens een volledige stremming lijkt in dat geval op de situatie die bij een restcapaciteit van 80 goederentreinen via Zevenaar – Oberhausen ontstaat. In deze situatie is de beperking als eerste de capaciteit van de lijn Venlo – Viersen.

Alle goederentreinen die qua bestemming via Oldenzaal zouden kunnen rijden, rijden al via Oldenzaal. Met de nodige flexibiliteit kunnen mogelijk nog ca. 5 extra treinen (met bestemmingen in het noordelijke Ruhrgebied) via Oldenzaal omgeleid worden.

In totaal kunnen in deze situatie ca. 75 goederentreinen niet worden geacommodeerd. Het is niet aan te geven welke treinen niet geacommodeerd worden. In de kaart rijden alle treinen die niet omgeleid hoeven te worden 'normaal'. In deze kaart zijn het treinen uit Rotterdam die niet geacommodeerd worden. Bij andere aannames wijzigen de aantallen in het westelijke deel van Brabant. Vanaf Boxtel naar Venlo wijzigt niets.

ProRail

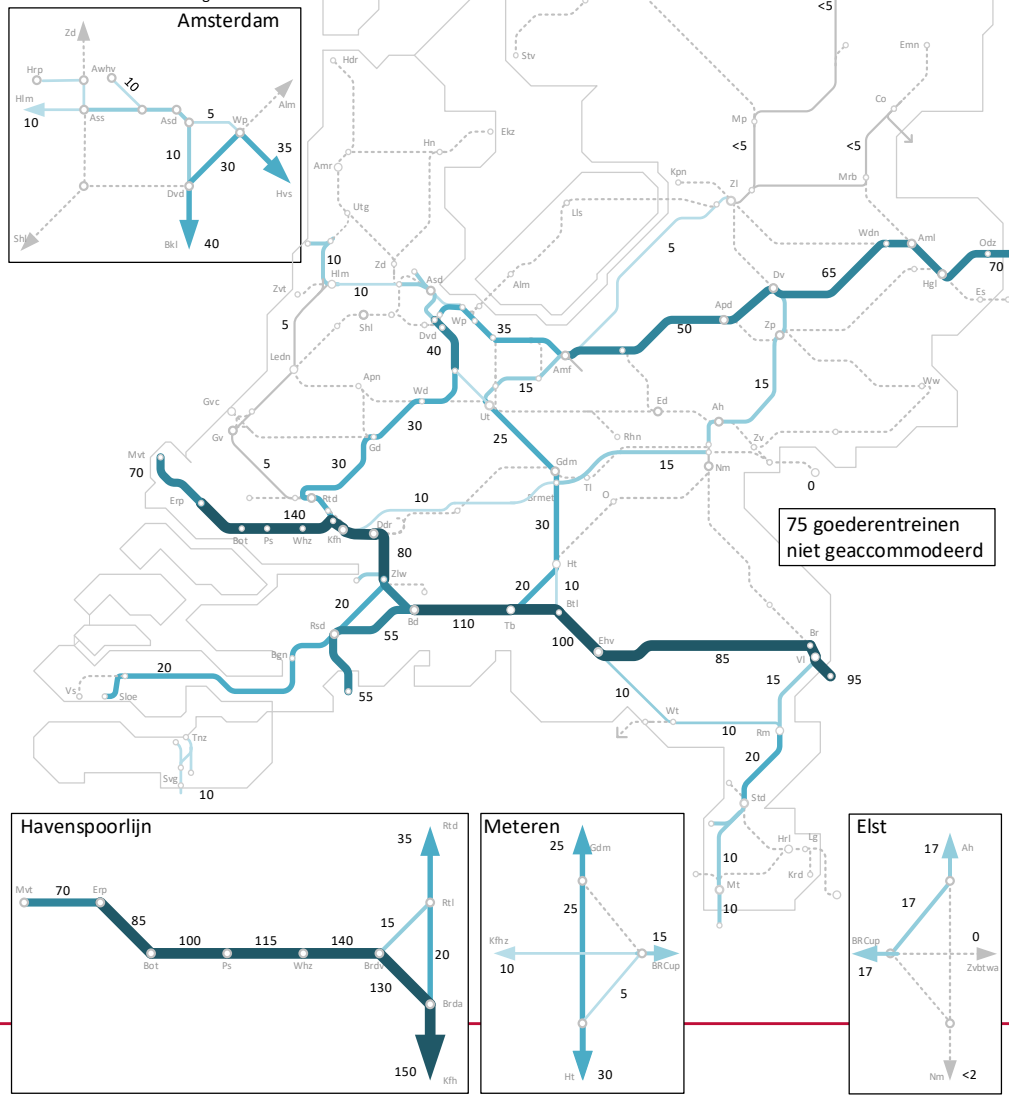
Treinen per gemiddelde werkdag (beide richtingen samen; afgerond)

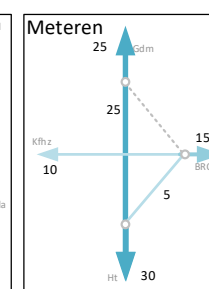
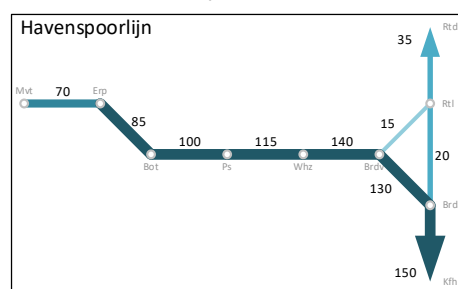
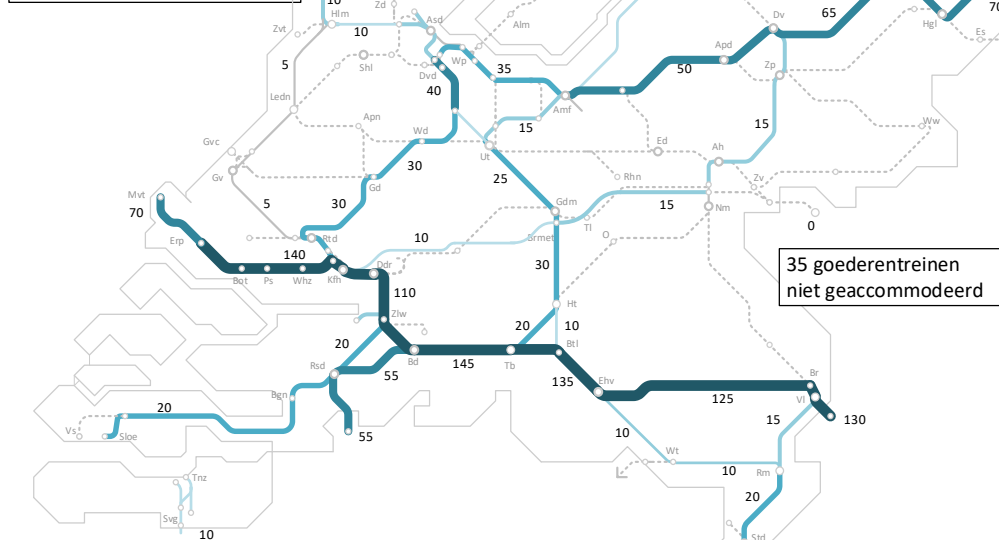
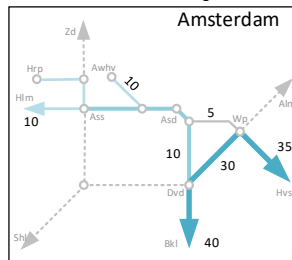
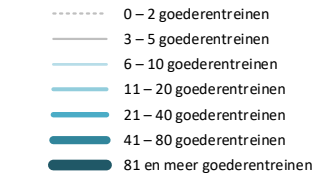
Goederenrouting bij RPGV2021_2025H-M_LO20_740m (0%)

Rotterdam: 50% via IJssellijn, 50% via Weesp;
Essen: 60% Utrecht-Amersfoort, 20% IJssellijn, 20% Weesp
0 treinen (volledige stremming)
maximaal gebruik beschikbare capaciteit, zonder aanvullende maatregelen

ProRail, januari 2022

- 0 – 2 goederentreinen
- 3 – 5 goederentreinen
- 6 – 10 goederentreinen
- 11 – 20 goederentreinen
- 21 – 40 goederentreinen
- 41 – 80 goederentreinen
- 81 en meer goederentreinen





Volledige stremming 80-weekse: opheffen RE13 plus 5^e pad Breda-Tilburg

Tijdens de 80-weekse is in een aantal weken een volledige stremming van de lijn Zevenaar – Oberhausen noodzakelijk. Omdat ook de ICE Amsterdam – Keulen in deze weken via Venlo wordt omgeleid, is de beschikbare capaciteit via deze grensovergang lager dan bij enkelsporige stremmingen.

Een mogelijke oplossing om het aantal goederentreinen dat niet kan worden geacommodeerd te verlagen is het opheffen van RE13. Daarmee wordt de beschikbare capaciteit van Venlo – Viersen anders verdeeld: meer ruimte voor goederentreinen. Omdat deze vrijgekomen capaciteit te benutten is een vijfde goederenpad nodig tussen Breda en Tilburg:

- Tussen Venlo en Viersen kunnen vier treinen per uur, per richting rijden. Normaal gesproken 3x goederen en 1x RE13.
- Tussen Breda en Tilburg zijn vier paden beschikbaar: 3x aansluitend op de paden via Venlo – Viersen en 1x voor de relatie Essen – Bentheim.
- Als de RE13 wordt opgeheven kunnen alle vier de mogelijkheden tussen Venlo en Viersen benut worden door goederen (minus de ICE). Daardoor ontstaat de noodzaak voor een 4^e pad tussen Breda en Tilburg, aansluitend op het 'extra' pad Venlo – Viersen. Per saldo is dit dus het 5^e pad. Dit gaat ten koste van een reizigerstrein.

Met deze combinatie van maatregelen halveert het aantal goederentreinen dat niet geacommodeerd kan worden.

BIJLAGE VI – Treinaantallen reizigers- en goederentreinen per corridor

Deze informatie en aantallen is enkel indicatief en is bedoeld is om inzicht te geven in de aantallen goederen- en reizigerstreinen per dag per corridor. De informatie is onder voorbehoud van wijzigingen. Aan deze informatie kunnen geen rechten worden ontleend. De getallen zien op het dienstregelingsjaar 2025 en zijn afgerond op 5-tallen om schijnnaauwkeurigheid te voorkomen.

Oostelijke routes

Elst - Arnhem

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	15	430	445
Omleiding enkel	15	430	445
Omleiding volledig	15	430	445
Omleiding volledig met maatregelen	15	430	445

Arnhem – Zutphen

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	15	145	160
Omleiding enkel	15	145	160
Omleiding volledig	15	145	160
Omleiding volledig met maatregelen	15	145	160

Zutphen - Deventer

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	15	70	85
Omleiding enkel	15	70	85
Omleiding volledig	15	70	85
Omleiding volledig met maatregelen	15	70	85

Deventer – Almelo

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	55	180	235
Omleiding enkel	60	180	240
Omleiding volledig	65	180	245
Omleiding volledig met maatregelen	65	180	245

Almelo – Hengelo

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	55	290	345
Omleiding enkel	60	290	350
Omleiding volledig	70	290	360
Omleiding volledig met maatregelen	70	290	360

Hengelo - Oldenzaal

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	55	145	200
Omleiding enkel	60	145	205
Omleiding volledig	70	145	215
Omleiding volledig met maatregelen	70	145	215

Amersfoort – Apeldoorn

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	40	110	150
Omleiding enkel	45	110	155
Omleiding volledig	50	110	160
Omleiding volledig met maatregelen	50	110	160

Apeldoorn – Deventer

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	40	180	220
Omleiding enkel	45	180	225
Omleiding volledig	50	180	230
Omleiding volledig met maatregelen	50	180	230

Brabantroute

Kijfhoek – Lage Zwaluwe

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	60	215	275
Omleiding enkel	80	215	295
Omleiding volledig	80	215	295
Omleiding volledig met maatregelen	105	215	320

Lage Zwaluwe – Breda

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	35	70	110
Omleiding enkel	55	70	125
Omleiding volledig	55	70	125
Omleiding volledig met maatregelen	90	70	140

Breda – Tilburg

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	85	360	445
Omleiding enkel	110	360	470
Omleiding volledig	110	360	470
Omleiding volledig met maatregelen	145	325	470

Tilburg – Boxtel

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	65	215	280
Omleiding enkel	90	215	305
Omleiding volledig	90	215	305
Omleiding volledig met maatregelen	125	215	340

Boxtel – Eindhoven

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	70	505	575
Omleiding enkel	95	505	600
Omleiding volledig	100	505	605
Omleiding volledig met maatregelen	135	505	640

Eindhoven – Deurne

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	60	145	205
Omleiding enkel	85	145	230
Omleiding volledig	85	145	230
Omleiding volledig met maatregelen	125	145	265

Deurne – Venlo

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	60	70	130
Omleiding enkel	85	70	160
Omleiding volledig	85	70	160
Omleiding volledig met maatregelen	125	70	195

Venlo – Kaldenkirchen

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	70	40	110
Omleiding enkel	95	40	135
Omleiding volledig	95	55	150
Omleiding volledig met maatregelen	130	20	150

A2 corridor

Tilburg – Vught

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	20	145	165
Omleiding enkel	20	145	165
Omleiding volledig	20	145	165
Omleiding volledig met maatregelen	20	145	165

Boxtel – Vught

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	5	290	295
Omleiding enkel	5	290	295
Omleiding volledig	10	290	300
Omleiding volledig met maatregelen	10	290	300

Vught – Geldermalsen

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	25	290	315
Omleiding enkel	25	290	315
Omleiding volledig	30	290	320
Omleiding volledig met maatregelen	30	290	320

Geldermalsen – Utrecht

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	30	430	460
Omleiding enkel	25	430	455
Omleiding volledig	25	430	455
Omleiding volledig met maatregelen	25	430	455

Utrecht – Amersfoort

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	15	360	375
Omleiding enkel	15	360	375
Omleiding volledig	15	360	380
Omleiding volledig met maatregelen	15	360	380

Randstad

Kijfhoek – Rotterdam

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	25	610	635
Omleiding enkel	30	610	640
Omleiding volledig	30	610	640
Omleiding volledig met maatregelen	30	610	640

Rotterdam – Gouda

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	30	215	245
Omleiding enkel	30	215	245
Omleiding volledig	30	215	245
Omleiding volledig met maatregelen	30	215	245

Gouda – Woerden

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	25	430	455
Omleiding enkel	25	430	455
Omleiding volledig	30	430	460
Omleiding volledig met maatregelen	30	430	460

Woerden – Breukelen

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	25	70	95
Omleiding enkel	25	70	95
Omleiding volledig	30	70	100
Omleiding volledig met maatregelen	30	70	100

Breukelen – Bijlmer

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	40	610	650
Omleiding enkel	35	610	645
Omleiding volledig	40	610	650
Omleiding volledig met maatregelen	40	610	650

Bijlmer – Weesp

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	25	360	385
Omleiding enkel	25	360	385
Omleiding volledig	30	360	390
Omleiding volledig met maatregelen	30	360	390

Weesp – Hilversum

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	25	360	385
Omleiding enkel	30	360	390
Omleiding volledig	35	360	395
Omleiding volledig met maatregelen	35	360	395

Hilversum – Amersfoort

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	25	215	230
Omleiding enkel	30	215	245
Omleiding volledig	35	215	250
Omleiding volledig met maatregelen	35	215	250

Betuweroute

Kijfhoek – Meteren

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	105	0	105
Omleiding enkel	80	0	80
Omleiding volledig	10	0	10
Omleiding volledig met maatregelen	10	0	10

Meteren – Valburg

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	120	0	120
Omleiding enkel	95	0	95
Omleiding volledig	15	0	15
Omleiding volledig met maatregelen	15	0	15

Valburg – Zevenaar

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	110	0	110
Omleiding enkel	80	0	80
Omleiding volledig	0	0	0
Omleiding volledig met maatregelen	0	0	0

Zevenaar – Emmerich

	Goederen	Reizigers	Totaal
Regulier	110	55	165
Omleiding enkel	80	55	135
Omleiding volledig	0	0	0
Omleiding volledig met maatregelen	0	0	0

BIJLAGE VII – Infographic beheer en onderhoud en nieuwbouw

Ruimte voor beheer, onderhoud en nieuwbouw tijdens buitendienststelling tussen november 2024 en mei 2026

Tussen november 2024 en mei 2026 zal er ongeveer anderhalf jaar worden gewerkt aan de verbetering van de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorweginet (derde spoor). Goederentreinen worden deels omgeleid via de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal. Deze kaart geeft aan wat de gevolgen zijn voor beheer, onderhoud en nieuwbouw.

Peildatum: september 2021

Legenda projecten

Type project	Omschrijving project	Uitvoering voor/tijdens/na buitendienststelling	
1	Beheer en onderhoud	Bovenbouwvernieuwing	Na
2	Beheer en onderhoud	Conserveren Brug over het Amsterdam-Rijnkanaal	Na
3	Beheer en onderhoud	Conserveren overkapping Diemen	Na
4	Beheer en onderhoud	Vervanging beveiliging	Na
5	Beheer en onderhoud	Vervanging beveiliging Rotterdam	Na
6	Beheer en onderhoud	Wisselvernieuwing Diemen-Weesp	Na
7	Beheer en onderhoud	Diverse werkzaamheden Amersfoort	Tijdens
8	Beheer en onderhoud	Keerwanden Baam	Tijdens
9	Beheer en onderhoud	Keerwanden Bussum Zuid	Tijdens
10	Beheer en onderhoud	Herstel kunstwerken	Tijdens
11	Beheer en onderhoud	Bovenbouwvernieuwing	Tijdens
12	Beheer en onderhoud	Conserveren Brug over de Maas bij Hedel	Tijdens
13	Beheer en onderhoud	Conserveren Brug over de Oude Maas	Tijdens
14	Beheer en onderhoud	Diverse werkzaamheden Dordrecht	Tijdens
15	Beheer en onderhoud	Diverse werkzaamheden HSL Zuid	Tijdens
16	Beheer en onderhoud	Renoveren perronkap Roosendaal	Tijdens
17	Beheer en onderhoud	Reviseren inspectiewagens Moerdijkbrug en Brug over de Oude Maas	Tijdens
18	Beheer en onderhoud	Tunneltechnische installatie Best	Tijdens
19	Beheer en onderhoud	Vervangen wisselstellers	Tijdens
20	Beheer en onderhoud	Vervanging wisselstellers	Tijdens
21	Beheer en onderhoud	Vervanging wisselstellers	Tijdens
22	Beheer en onderhoud	Bovenbouwvernieuwing	Tijdens
23	Beheer en onderhoud	Bovenbouwvernieuwing	Voor
24	Beheer en onderhoud	Bovenbouwvernieuwing	Voor
25	Beheer en onderhoud	Bovenbouwvernieuwing	Voor
26	Beheer en onderhoud	Bovenbouwvernieuwing	Voor
27	Beheer en onderhoud	Vervanging bovenleidingportalen	Voor en na
28	Beheer en onderhoud	Vervanging bovenleidingportalen	Voor, tijdens en na
A	Nieuwbouw	Aanpassen layout Weesp	Na
B	Nieuwbouw	Ijsselmonde integraal	Na
C	Nieuwbouw	Spoorzone Rijen	Na
D	Nieuwbouw	Behandelen en opstellen Rotterdam Noord Goederen	Tijdens
E	Nieuwbouw	Overweg Tongersestraat	Tijdens
F	Nieuwbouw	Verbindingsweg Ladonk Kapelweg Boxtel	Tijdens
G	Nieuwbouw	Verbreding kunstwerk verbindingweg A58-A2	Tijdens
H	Nieuwbouw	Intercity Eindhoven-Düsseldorf	Voor
I	Nieuwbouw	Behandelen en opstellen Roosendaal	Voor en tijdens
J	Nieuwbouw	ERTMS Kijfhoek - Belgische grens	Voor, tijdens en na
I	Omgevingswerken	Aanleg onderdoorgang Borne	Tijdens
II	Omgevingswerken	Overweg Vierpaardjes	Tijdens
III	Omgevingswerken	Verbreding A1/A28 (RWS)	Tijdens
IV	Omgevingswerken	Westelijke Ontsluiting Amersfoort	Tijdens
V	Omgevingswerken	Zevenbergen Viaduct Noordelijke Randweg	Tijdens

● Voor	● Voor en tijdens
● Tijdens	● Voor en na
● Na	● Voor, tijdens en na



Uitgangspunten

- Uitgangspunt is dat tijdens de buitendienststelling enkel de strikt noodzakelijke werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden*.
- Tijdens de buitendienststelling wordt er in Nederland enkel in de weekenden gewerkt.
- Werkzaamheden die langer duren dan een weekend zijn verplaatst naar een periode voor of na de buitendienststelling.
- De getallen op de kaart (bv. **6**) geven het aantal weekenden aan dat het baanvak tijdens de buitendienststelling gesloten wordt voor werkzaamheden. De begrenzing van een baanvak is aangegeven met: ○
- Op één route is het mogelijk om meerdere baanvakken gelijktijdig buitendienst te stellen, maar routes kunnen niet tegelijk buitendienst. Hierdoor blijft er voldoende capaciteit voor de afwikkeling van het goederenvervoer.

- Projecten die niet op de kaart staan, worden aangemerkt als nieuwe projecten.
- Een nieuw project was op de peildatum niet bekend.
- Nieuwe projecten waarvan de gewenste uitvoering samen valt met de buitendienststelling zijn alleen mogelijk als:
 - Ze gelijktijdig uitgevoerd kunnen worden met reeds geplande werkzaamheden op hetzelfde baanvak of;
 - Ze gelijktijdig uitgevoerd kunnen worden met werkzaamheden op een ander baanvak op dezelfde route (zeer beperkt mogelijk) of;
 - De prioritering van projecten moet opnieuw beoordeeld worden.

* Werkzaamheden die gecombineerd kunnen worden met de strikt "noodzakelijke werkzaamheden" kunnen wel doorgaan tijdens de 80-weekse.

Legenda routes

- Meer mogelijkheden voor onderhoud en projecten
- Elst - Deventer
- Rotterdam - Bad Bentheim
- Brabanneroute
- Roosendaal - Amersfoort
- Roosendaal - Lage Zwaluwe
- Boxtel - Den Bosch
- Overige corridors

* Speciaal (HemelvaartswEEKEND)

Disclaimer:
De informatie is indicatief en onder voorbehoud van wijzigingen. Aan de infographic kunnen geen rechten worden ontleend.

BIJLAGE VIII – Resultaten toets geluidproductieplafond

Route	Resultaten
Brabante route	Overschrijding op 1 punt bij Lage Zwaluwe van 0,7 dB. Overschrijding op 2 punten bij station Venlo van max 0,7 dB
Bentheimroute	Overschrijding tussen Hengelo en Oldenzaal van max 0,7 dB
Weesp – Rotterdam - Dordrecht	Past binnen gpp's
Weesp – Amersfoort – Deventer	Past binnen gpp's
Elst – Arnhem – Deventer	Overschrijding bij Dieren, max 2,8 dB
Lutterade - Herzogenrath	Overschrijdingen rond station Heerlen, Landgraaf en Eygelshoven – grens, maximaal 4 dB

Toelichting categorisering tabel:

- Brabante route: De 80-weekse past op het grootste deel van de route binnen de gpp's. Er zijn heel lokaal een aantal overschrijdingen. Aangezien dit geen cluster (meerdere puntjes dicht op elkaar) van overschrijdingen is, kan dit een inconsistentie in het systeem zijn. Geadviseerd wordt om nader onderzoek te doen om de oorzaak van de overschrijdingen vast te stellen.
- Bentheimroute: De 80-weekse leidt tot een overschrijding van de gpp's tussen Hengelo en Oldenzaal. Bij de toetsing van de prognose van 2027 heeft ProRail dit knelpunt reeds gesignaleerd. Dit is waarschijnlijk het gevolg van autonome groei van goederenvervoer. Als gevolg van de 80-weekse treedt de overschrijding nu eerder op. Geadviseerd wordt om een onderzoek te starten naar de benodigde maatregelen.
- Weesp – Rotterdam – Dordrecht: hier zijn geen echte gpp-overschrijdingen.
- Weesp – Amersfoort – Deventer: hier zijn geen gpp-overschrijdingen.
- Elst – Arnhem – Deventer: ter hoogte van Dieren is in de huidige dienstregeling een gpp-overschrijding. Er loopt een project om dit op te lossen.
- Lutterade – Herzogenrath: De 80-weekse leidt tot een gpp-overschrijding op verschillende locaties tussen Heerlen en de grens. Hier zijn de gpp's onlangs gewijzigd vanwege het Provinciaal Inpassingsplan Heerlen – Landgraaf. Bij deze wijziging is geen rekening gehouden met de goederenintensiteiten. Momenteel wordt onderzocht in welke mate deze corridor gebruikt kan worden in het omleidbedrijf. Vooralsnog geldt er een capaciteitsbeperking aan Duitse zijde die het goederenverkeer limiteert tot 4 per dag. Pas als deze capaciteitsbeperking wegvalt zijn aanvullende maatregelen nodig op geluid. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen en welke maatregelen dan doelmatig zijn.



BIJLAGE IX – Infographic omgevingseffecten

Gerealiseerde maatregelen en kansen voor het verminderen omgevingshinder

Tussen november 2024 en mei 2026 zal er ongeveer anderhalf jaar worden gewerkt aan de verbetering van de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegnet (derde spoor). Goederentreinen worden deels omgeleid via de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal. Deze kaart geeft aan welke maatregelen genomen zijn of genomen kunnen worden om de hinder voor de omgeving te beperken.

Legenda

- Meerjarenprogramma geluidsanering**
- Raildempers (versneld en gerealiseerd)
 - 📍 locaties waar geluidsmaatregelen zijn voorgesteld
 - ▶ Raildempers en/of
 - ▶ Geluidsschermen en/of
 - ▶ Gevelisolatie woning(en)
- Specials:
- ▶ Geluidsschermen Meteren - Boxtel
 - ▶ Geluidsschermen Geldermalsen
- Kansen Under Sleeper Pads**
Under Sleeper Pads zijn elastische lagen die onder dwarsliggers geplaatst kunnen worden. Dit moet de overlast van trillingen en geluid verminderen:
- Realisatie voor 80-weekse
 - Realisatie voor en na 80-weekse
- Kansen STRAIL-overweg**
Door de huidige betonnen vloer van de overweg te vervangen door een vloer met rubberplaten kan de overlast van trillingen en geluid voor omwonenden worden beperkt:
- ▶ Oisterwijk (3-stuks)
 - ▶ Breda - Oosterhoutseweg
 - ▶ Prinsenbeek – Galgendonkseweg
 - ▶ Wierden – De Marke
- Verwachte overschrijdingen geluidproductieplafonds**
- Hengelo - Oldenzaal
 - Lutterade - Herzogenrath
- Overig**
- Stille routes (TSI Noise Regulation)
 - Omleidingsroute
 - Geluidreductie door stiller goederenmaterieel



De maatregelen of kansen op deze kaart geven aan waar door middel van aanpassingen omgevingshinder kan worden verminderd. Of en welke maatregelen worden uitgevoerd is onder andere afhankelijk van doelmatigheid, planning en kosten. Het ministerie van IenW heeft nog geen besluit genomen over de daadwerkelijke realisatie.

Voor meer informatie en of vragen kunt u terecht op: [ProRail.nl](https://www.prorail.nl). **Klik hier** om naar de website te gaan
Meerjarenprogramma Geluidsanering. **klik hier** om naar de website te gaan

Disclaimer: De informatie is indicatief en onder voorbehoud van wijzigingen. Aan de infographic kunnen geen rechten worden ontleend.

BIJLAGE X – Plan van aanpak communicatie

Communicatieaanpak anderhalf jaar minder treinen over de Betuweroute

(Betere aansluiting Zevenaar - Oberhausen)



Januari 2021

Eerste concept

Inleiding

De Betuweroute, een spoorlijn speciaal voor goederentreinen, is een van de modernste in Europa. De aansluiting van de Betuweroute op het Duitse netwerk wordt aangepakt in opdracht van de Duitse infrabeheerder DB Netz. DB Netz heeft aangekondigd met een versnelde bouwmethode verschillende spoorbruggen aan te willen leggen om de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoortraject te verbeteren. Eén van de projecten wordt uitgevoerd tussen Wesel en Friedrichsfeld. Door de werkzaamheden aan Duitse zijde komt er een reeks aan buitendienststellingen, waaronder een enkelsporige buitendienststelling in de periode november 2024 – mei 2026 (ongeveer anderhalf jaar). Het traject tussen Wesel en Friedrichsfeld zal in deze periode 20 weken volledig gesloten zijn. Zestig weken is het spoor aan een zijde gestremd en negen losse weekenden zal het traject volledig gesloten zijn. Het grootste gedeelte tijdens deze periode blijft beperkt treinverkeer via de Betuweroute mogelijk. De buitendienststelling heeft zowel impact op goederen- als op reizigersverkeer, op lopende en geplande beheer- en onderhoudsprojecten, en op de omgeving. Een gedegen communicatie-aanpak is daarom belangrijk.

Communicatieaanpak beperkte beschikbaarheid Betuweroute 2024-2026

De communicatieaanpak richt zich op uiteenlopende doelgroepen met verschillende belangen. Waar de ene partij veel waarde hecht aan zoveel mogelijk treinen kunnen rijden, vrezen andere partijen voor de leefbaarheid in hun omgeving als het treinverkeer nog verder toeneemt. In dit plan wordt beschreven hoe we de verschillende groepen zo goed mogelijk informeren. De doelgroepen zijn:

- Omwonenden van de omleidingsroutes
- Omwonenden van de Betuweroute
- Gemeentes van de omleidingsroutes
- Provincies van de omleidingsroutes
- Vervoerders
- Verladers/terminals/operators, etc.
- Havenbedrijven
- Reizigersverenigingen
- Tweede Kamer
- Belangenorganisaties (zowel omwonenden als sectorpartijen)
- Medewerkers ProRail
- (DB Netz en Infrabel)

Doel van de communicatie

Doel van de communicatie is het actief informeren van de 'achterban' (zowel vervoerders, verladers, terminals als overheden en andere betrokkenen) en omwonenden over de maatregelen en effecten. Daarvoor worden o.a. sessies georganiseerd, communicatiemiddelen opgesteld, via websites informatie verstrekt en wordt een actief mediabeleid gevoerd.

Uitgangspunten

- Tijdig en zo volledig mogelijk informeren van de betrokken partijen
- Maximale transparantie over doelen, planning, maatregelen en rolverdeling
- Communicatie wordt afgestemd tussen ProRail en IenW en daarna gedeeld met alle betrokken partijen.
- Uitgangspunt is dat iedere deelnemende organisatie deze kernboodschap actief uitdraagt en als basis gebruikt voor de invulling van de 'eigen' communicatie-activiteiten.

Kernboodschap

Als gevolg van een aangekondigde langdurige buitendienststelling in Duitsland in 2024 – 2026 wordt veel impact verwacht op het treinverkeer in Nederland, zowel goederen- als reizigersverkeer. Goederentreinen die normaal gesproken over de Betuweroute rijden zullen moeten worden omgeleid over de sporen die leiden tot de andere Nederlands- Duitse grensovergangen (Venlo, Oldenzaal en Heerlen). Dit zal naar verwachting impact op de directe omgeving van de omleidingsroutes, zoals mogelijke toename van geluid en trillingen. Dat resulteert in de volgende kernboodschap:

Tussen november 2024 en mei 2026 zal er ongeveer anderhalf jaar worden gewerkt aan de verbetering van de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegnet (derde spoor). De Betuweroute is daardoor minder te gebruiken, waardoor goederentreinen deels zullen moeten worden omgeleid via de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal. Ook internationale reizigerstreinen kunnen hier hinder van ondervinden. Het treinverkeer heeft onvermijdelijk invloed op de leefomgeving van de mensen die langs het spoor wonen en werken.

Dialogoog met de stakeholders

Tot aan de buitendienststelling in 2024 zien we de mogelijkheid onze belangrijkste stakeholders (inter)actief te informeren. We willen uitleggen wat de gevolgen zijn van de buitendienststellingen wat de (informatie)behoefte is. Hierbij borduren we voort op de sessies die al in een eerder stadium zijn ingezet, toen er ook sprake was van een stevige omleidingsperiode (2016).

1. Achterbanssessies vervoerders en markt naar behoefte. We inventariseren de behoefte aan informatievoorziening over actuele ontwikkelingen en/of voor specifieke doelgroepen. Indien wenselijk organiseren we hiervoor (online) achterbanssessies.
2. Omgevings sessies rondom specifieke maatregelen of issues: we inventariseren per regio welke issues er leven en/of maatregelen een extra informatiebehoefte met zich meebrengen. Vervolgens gaan we na in welke mate een omgevings sessie in de informatiebehoefte kan voorzien.
3. Achtergrondinterviews over de omleidingen derde spoor, de gevolgen voor Nederland en een doorkijkje naar de periode als alle werkzaamheden zijn afgerond. Daarbij kunnen we onderscheid maken naar regio's en vakpers (o.a. Spoorpro).

4. Persexcursie Zevenaar/NRW: in samenspraak met onze Duitse partners bekijken we of het wenselijk en mogelijk is een persbezoek te organiseren aan de werkzaamheden aan het derde spoor in NRW.

Ter ondersteuning van bovenstaande ontwikkelen we tevens de volgende middelen:

- Q&A, zowel corporate als per omleidingsroute
- Diverse infographics, zoals:
 - Verkeersafwikkeling
 - Werkzaamheden tijdens en na de werkzaamheden
 - Omgevingsmaatregelen
- Informatie op de websites van IenW en ProRail
- Animatie over het hoe en waarom van het derde spoor

Werkwijze en organisatie

IenW en ProRail staan gezamenlijk aan de lat voor de communicatie en haken andere partijen aan indien relevant.

Overlegstructuren extern

Om externe partijen te betrekken bij de aanpak en te informeren over de voortgang wordt aansluiting gezocht bij de bestaande overlegstructuren die geformeerd zijn naar aanleiding van eerdere buitendienststellingen ten behoeve het derde spoor in Duitsland. De bestaande overlegstructuren zullen waar dit nodig is, qua deelnemers, worden uitgebreid, zodat alle belanghebbenden vertegenwoordigd zijn.

Stuurgroep Derde Spoor

Het doel van de stuurgroep is het bewaken van ongehinderd spoorgoederenvervoer ten tijde van de bouwwerkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. Waarbij zij ook letten op de impact op en langs het spoor. Deelnemers zijn: ProRail, DB Cargo, NS (Internationaal), Vertegenwoordiger vanuit de droge bulk sector, Intermodale terminals, EvoFendex, Port of Rotterdam, Sabic, VNCI, CTGG, RailGood, Provincie Gelderland, vertegenwoordigt ook provincie Overijssel, Provincie Noord Brabant, Provincie Limburg, Port of Amsterdam, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Via dit overleg worden deelnemers primair geïnformeerd over de actuele ontwikkelingen. Wanneer nodig volgt informatievoorziening naar de andere overlegstructuren.

Klankbordgroep Derde Spoor

De klankbordgroep Derde Spoor heeft tot doel de overleggen van de Stuurgroep Derde Spoor voor te bereiden. Deelnemers: ProRail, DB Cargo, NS (Internationaal), Vertegenwoordiger vanuit de droge bulk sector, Intermodale terminals, EvoFendex, Port of Rotterdam, Sabic, VNCI, Provincie Gelderland, vertegenwoordigt ook provincie Overijssel, Provincie Noord Brabant, Provincie Limburg, Port of Amsterdam, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Gemeente Venlo.

Rollen en verantwoordelijkheid in Communicatie en Public Affairs

Ministerie IenW	Landelijk	Regionale/Lokale overheden	Omwonend en spoor/publiek	Sector	Media
Rol/verantwoordelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> • Communicatie over politiek-bestuurlijke besluiten en maatregelen • Communicatie over wetgeving (bv Basisnet). 	Bestuurlijke contacten.	Samen met ProRail, ProRail in de lead	Input IenW	Woordvoering over politiek-bestuurlijke zaken. Woordvoering namens staatssecretaris.
Taken/middelen	Kamerbrieven, voortgangsrapportages TK www.rijksoverheid.nl	Bestuurlijk overleg			Woordvoering. Persberichten

ProRail	Landelijk	Regionale/Lokale overheden	Omwonenden spoor/publiek	Sector	Media
Rol/verantwoordelijkheid	<ul style="list-style-type: none"> • Communicatie over de omleidingen landelijk, planning werkzaamheden en de maatregelen. • Prestaties/voortgang transparant delen. • Regie op regionale en lokale communicatie • Grote verhaal nut en noodzaak spoorgoeder en vervoer actief voor het voetlicht brengen. • Informeren over aanpak 	Bestuurlijke en ambtelijke contacten.	Informeren over omleidingen derde spoor Duitsland en de gevolgen ervan. Informeren over te nemen maatregelen.	Informeren over de omleidingsperiodes. Actief betrekken bij de maatregelen om de omleidingen goed te laten verlopen.	Woordvoering over de omleidingen, de effecten en de maatregelen. Organiseren persbijeenkomsten en –excursies. Initiëren persinterviews, achtergrondartikelen, etc

	<p>omgevingsis sues (bv geluid/trilling en, vervoer gevaarlijke stoffen)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Issuemanag ement 				
<p>Taken/middele n</p>	<p>Website prorail.nl Kalender werkzaamheden. Communicatietoo lkit¹</p>	<p>Bestuurlijk en ambtelijke overleggen. Bijeenkoms ten provinciale en gemeentelij ke communicat ie- adviseurs.</p>	<p>Informatieavon den; Beantwoorden vragen/klachte n door Publiekscontac ten. Aanspreekpunt en informeren communicatiea dviseurs regionale/lokal e overheden</p>		<p>Woordvoerin g Nieuwsberich ten op prorail.nl Persbijeenko msten Persexcursie s</p>

¹ Een 'informatiepakket' met de buitendienststellingenkalender, Q&A's, infographic, etc.

Provincies	Landelijk	Regionale/Lokale overheden	Omwonend en spoor/publiek	Sector	Media
Rol/verantwoordelijkheid		Informereren en betrekken van de gemeenten			
Taken/middelen		Bijeenkomsten, e-mails, website, etc			
Wie		Beleidsmedewerkers, communicatieadviseurs			Woordvoering

Gemeentes	Landelijk	Regionale/Lokale overheden	Omwonend en spoor/publiek	Sector	Media
Rol/verantwoordelijkheid		Informereren van bewoners in eigen gemeente			
Taken/middelen		Website, brieven, beantwoording vragen bewoners			
Wie		Beleidsmedewerkers, Communicatieadviseurs			Woordvoering

Havenbedrijf	Landelijk	Regionale/Lokale overheden	Omwonen den spoor/publiek	Sector	Media
Rol/verantwoordelijkheid	Belang van spoorverbindingen Havens naar Europees achterland voor het voetlicht brengen.			Informeren over de (impact van) omleidingen en de maatregelen, zowel in Nederland als in buitenland	
Taken/middelen	Media, website, PA/lobby				
Wie					Woordvoerders havenbedrijven.

Vervoerders	Landelijk	Regionale/Lokale overheden	Omwonend en spoor/publiek	Sector	Media
Rol/verantwoordelijkheid	Belang van spoorgoederenvervoer voor BV NL voor het voetlicht brengen.				
Taken/middelen	Media, website, PA/lobby				
Wie					Woordvoerders vervoerders

Belangenvereniging	Landelijk	Regionale/Lokale overheden	Omwonend en spoor/publiek	Sector	Media
Rol/verantwoordelijkheid	Belang van spoorgoederenvervoer voor BV NL voor het voetlicht brengen.				
Taken/middelen	Media, website, PA/lobby				
Wie					

Coördinatie en afstemming

Bij de beantwoording van persvragen is het van groot belang dat er vooraf afgestemd wordt tussen de woordvoerders van de organisaties. Bij issues of crises op het gebied van operatie neemt communicatie ProRail de coördinerende rol op zich. Wanneer er issues zijn die meer op het politiek-bestuurlijke vlak spelen, ligt deze rol bij het ministerie van IenW.

Planning communicatiemiddelen

Middel	Inhoud	Planning	Wie
Website	Algemene informatie over 3e spoor en 80-weekse buitendienststelling voor marktpartijen en omgeving	On-going	ProRail, IenW, stuurgroeppartijen
Achterbansessies	Markt: havens, vervoerders, (lokale) overheden, accenten per doelgroep	Ad-hoc	ProRail, IenW (evt. Havenbedrijven)
Omgevingsessies	Omgevingsessies met algemene informatie over de omleidingen en/of specifieke maatregelen of issues	Ad-hoc	ProRail, IenW, gemeentes
BTD-kalender	Vervoerders, verladers, terminals, omwonenden	Start nieuw kalenderjaar	ProRail
Informatieverstrekking aan vervoerders	Bij omleidingen e-mail naar vervoerders, havens, verladers en terminals	On-going	ProRail
Informatiepakket (toolkit)	BTD-Kalender, infographics animatie, Q&A's (algemeen en regio specifiek) ten behoeve van gemeentes en provincies (omwonenden)	In ontwikkeling, Q1 gereed	ProRail, IenW
Aftelkalender	Zie uitwerking	Tijdens 80-weekse	ProRail

Aftelkalender

Als je in België of Duitsland langs wegwerkzaamheden rijdt, zie je soms langs de kant van de weg bordjes met hoeveel kilometer de wegwerkzaamheden beslaan. Je wordt tijdens de rit geïnformeerd en bedankt voor je geduld. Soms staan er smileys bij de informatie die steeds blijer gaan kijken naar mate de werkzaamheden vorderen. Kijkt de smiley bij de eerste kilometer nog wat bedroeft, twee kilometer verder is ie neutraal, weer twee kilometer verder begint de smiley langzaam blij te kijken en na de laatste kilometer is de smiley lachend afgebeeld. Dit gegeven zou ik willen doorvertalen naar de communicatie tijdens de 80-weekse buitendienststelling.

Met een vaste frequentie verschijnt een artikel op ProRail.nl over de buitendienststelling. Steeds komt een andere stakeholder aan het woord. Alle stakeholders dienen aan bod te komen, van Havenbedrijf tot omwonenden, van verlader tot vervoerder, van ministerie tot (Duitse) aannemer. De stakeholders die overlast ervaren vertellen hier over, de aannemer vertelt over de werkzaamheden, etc. Het zou mooi zijn als gedurende de periode de verhalen langzaam van negatief naar neutraal naar positief worden ingestoken. Op deze wijze ontstaat er consequent aandacht voor alle stakeholders en de gevolgen van de btd.