

Uit SpoorPro, vakblad voor de spoorsector
Geubliceerd 22 juli 2019

Het duurt nog minimaal zeven jaar voordat het Duitse deel van de Betuweroute er ligt. Dat zegt staatssecretaris Stientje van Veldhoven (Infrastructuur en Waterstaat) na overleg met haar Duitse ambtsgenoot.

Al jaren wacht de Nederlandse spoorgoederensector op het gereed komen van het Duitse stuk dat aansluit op de Betuweroute. Het gaat om de aanleg van een derde spoorlijn tussen Zevenaar en Oberhausen, naast de twee al aanwezige sporen.

Daardoor hinderen passagiers- en goederentrein elkaar niet meer en wordt de capaciteit van het traject vergroot. De aanleg moet zorgen voor een betere aansluiting van de Rotterdamse haven op het Ruhrgebied. De nog aan te leggen spoorlijn wordt ook wel 'het Derde Spoor' genoemd.

Vrees

Ooit was het de bedoeling dat dit deel tegelijkertijd klaar zou zijn met het Nederlandse stuk, in 2007. Maar de Duitsers doen er veel langer over dan gedacht. Dat het nog enkele jaren ging duren, was al bekend. Nu zegt de staatssecretaris in een brief aan de Tweede Kamer dat het sowieso niet eerder wordt dan 2026. De vrees bestaat dat het zelfs nog langer duurt.

Van Veldhoven sprak in april met haar Duitse collega Enak Ferlemann. 'Hij heeft mij verzekerd dat ook hij zich inzet voor spoedige voortgang in de bouw. In de procedures voor het verkrijgen van bouwvergunningen wordt aangedrongen bij de verantwoordelijke autoriteiten op versnelling. Niettemin blijft men afhankelijk van een zorgvuldige afwikkeling van de inbreng van belanghebbenden in het besluitvormingsproces', schrijft de bewindsvrouw.

Vergunningen

Eind 2018 is de bouwvergunning voor het gedeelte Rees-Haldern afgegeven. Ook is vorig jaar de vergunning voor Oberhausen onherroepelijk geworden. DB Netz verwacht eind dit jaar nog twee van de twaalf bouwvergunningen te ontvangen. De overige worden verwacht in 2020 en 2021.

'Pas als alle vergunningen zijn afgegeven, kan DB Netz een reële inschatting maken van de uiteindelijke ingebruikname. DB Netz gaat echter uit van een bouwperiode van zes tot acht jaar, zodat te verwachten is dat de aanleg van het Derde spoor niet voor 2026 zal zijn afgerond', aldus Van Veldhoven.

De staatssecretaris vervolgt: 'Dit betekent dat een betere benutting van de Betuweroute langer op zich laat wachten, waardoor goederentreinen langer van het gemengde net gebruik blijven maken. Dit betekent ook dat het langer duurt voordat extra capaciteit voor reizigerstreinen vrijkomt.'

Goed nieuws

Toch had de bewindsvrouw ook goed nieuws. Aanvankelijk zou in 2021 het tracé tussen Emmerich en Oberhausen slechts enkelsporig en soms zelfs helemaal niet beschikbaar zijn, waardoor verkeer beperkt of niet over de Betuweroute zou kunnen rijden.

'Recent heb ik echter vernomen dat de langdurige buitendienststelling in 2021 niet door gaat. De annulering betekent dat in dat jaar veel verkeer over de Betuweroute kan blijven gaan en daarmee minder goederentreinen omgeleid hoeven te worden via de routes door Brabant-Limburg en Gelderland-Overijssel.'

Gebruik Betuweroute

Uit cijfers van ProRail blijkt dat de Betuweroute vorig jaar minder gebruikt is dan het jaar ervoor. De spoorbeheerder kijkt hierbij naar het aantal grensoverschrijdingen per traject. De overgang die hoort bij de Betuweroute, Zevenaar-Emmerich, werd vorig jaar 20.650 keer gepasseerd (beide richtingen samen). Dat was een jaar eerder nog 24.500. Dat betekende een daling van ruim 15%.

Bekijk de tabel van ProRail. Tekst loopt hieronder verder.

Tabel 2 Aantal goederentreinen per grensovergang met Duitsland 2017 – 2018.

Grensovergang	2017	2018	2019 1^e kwartaal
Oldenzaal – Bad Bentheim	5.850	6.100	1.500
Zevenaar – Emmerich	24.500	20.650	5.800
Venlo – Kaldenkirchen	12.500	16.550	4.500
Totaal	42.850	43.300	11.800

Toelichting: som beide richtingen samen, afgerond op 50-tallen

Bron: ProRail

Oorzaak van deze daling waren werkzaamheden. Daardoor moesten veel treinen worden omgeleid via de Brabante route en de bijbehorende grensovergang Venlo-Kaldenkirchen. Mede als gevolg hiervan steeg het aantal overschrijdingen daar met 32%. De derde grensoverschrijding die het Nederlandse spoorgoederenvervoer kent, is bij Oldenzaal-Bad Bentheim. Daar nam het aantal passages ook toe, zij het slechts zeer beperkt.

Totaal

Het totale aantal grensoverschrijdingen steeg vorig jaar. Ook hier was sprake van slechts een geringe stijging, van 42.850 naar 43.300. In het eerste kwartaal van dit jaar gingen of kwamen 11.800 treinen de grens tussen Duitsland en Nederland over