

1

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Het College van Burgemeester en Wethouders
Gemeente Zevenaar
Postbus 10
6900 AA Zevenaar

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
F 070 351 7895
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon

P. Brugts

T 1466

peter.brugts@minvenw.nl

Ons kenmerk

VenW/BSK-2010/96549

Uw kenmerk

U.10.2061

Bijlage(n)

-

Datum 20 augustus 2010
Onderwerp Derde spoor te Zevenaar.

Geacht College,

In uw brief van 17 juni 2010 maakt u zich zorgen over de aanleg van een derde spoor ten oosten van Zevenaar. Ik begrijp de ongerustheid onder uw bewoners als er weer gewerkt gaat worden aan het Betuweroute spoor. Zevenaar neemt inderdaad een bijzondere positie in en de inpassing van een derde spoor verdient extra aandacht. Ik onderken uw verantwoordelijkheid als College en zeker ook die van mij als Minister om de leefbaarheid in uw gemeente te bewaken. Ik zal zo goed mogelijk ingaan op uw zorgen en u enige achtergrondinformatie over het project bieden.

Optimaliseren van de aansluiting Betuweroute - Duitsland

De aanleg van het derde spoor tussen Zevenaar en de grens is onderdeel van het project "optimalisering Betuweroute", dat is opgenomen in het Meerjaren infrastructuur plan Ruimte en Transport (MIRT) 2010. Meer goederentreinen over de Betuweroute maakt ruimte vrij op het Nederlandse spoornet voor reizigersverkeer. Dit is nodig om het programma "Hoog Frequent Spoorvervoer" (PHS), waarover het kabinet in juni 2010 heeft besloten, mogelijk te maken. Verbetering van de doorstroom van de goederentreinen van de Betuweroute tot in Duitsland is hierbij van belang.

Het project ten oosten van Zevenaar kan onderverdeeld worden in een drietal werkzaamheden:

1. Vervanging van treinbeveiliging systeem door ERTMS (European Rail Traffic Management system).
2. Vervanging van bovenleiding systeem door 25 kV.
3. Aanleg van een derde spoor.

Ad 1. De vervanging van de bestaande treinbeveiliging ATB door ERTMS past in de ambitie van VenW en de Europese Commissie om spoorcorridors in Europa onder één beveiligingssysteem te krijgen. ERTMS ligt al op de Betuweroute en internationaal is afgesproken de volledige corridor tussen Rotterdam en Italië te voorzien van ERTMS. Een goederenlocomotief kan dan met slechts ERTMS aan boord over deze gehele corridor rijden. ERTMS functioneert bij alle snelheden en biedt daardoor lokaal tussen Zevenaar en de grens een nog hogere veiligheid dan het bestaande ATB-EG systeem.

Ad 2. De vervanging van de bestaande 1500 V ten oosten van Zevenaar door 25 kV maakt het de goederenvervoerders mogelijk om met hun locomotieven onder hoog vermogen te blijven rijden. Op de Betuweroute ligt al 25 kV en door deze door te trekken naar het Duitse net kan een locomotief onder wisselspanning Rotterdam bereiken. De vervanging van 1500 V door 25 kV zal ertoe leiden dat de goederenvervoerders meer zullen kiezen voor inzet van elektrische locomotieven in plaats van diesellocomotieven. Het goederenverkeer over de Betuweroute zal de komende jaren fors toenemen en de vervoerders staan voor de noodzaak om nieuw materieel aan te schaffen.

Deze twee systeemwijzigingen werken een vlotter en veiliger verkeer tussen de Betuweroute en het Duitse spoor in de hand en stimuleren de inzet van modern elektrisch materieel. Het aantal diesellocomotieven en daarmee ook de overlast als gevolg van (diesel)stank zal naar verwachting zelfs in absolute zin afnemen.

Ad 3. De aanleg van het derde spoor tussen Zevenaar en de grens optimaliseert de aansluiting aan Nederlandse kant met het Duitse derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen in de toekomst. De bestaande twee sporen in Duitsland zijn namelijk niet toereikend voor de groei op termijn van het goederenverkeer over de Betuweroute. Het derde spoor ten oosten van Zevenaar is voor de capaciteit weliswaar niet direct van belang, omdat maar weinig personentreinen zich daar mengen tussen de goederentreinen van de Betuweroute. Het maakt echter wel een vloeiender afwikkeling van het treinverkeer tussen Duitsland en de Betuweroute mogelijk. Dankzij het derde spoor zijn er minder kruisende bewegingen en vermindert de noodzaak voor goederentreinen om te wachten in Zevenaar.

In eerste instantie beoogde ProRail de aanleg van een extra spoor tussen Betuweroute en de grens in aanvulling op de bestaande configuratie. Dit had betekend dat in Zevenaar, waar reeds een wachtspoor ligt, 4 sporen parallel zouden komen. Tijdens de informatie avond op 1 april 2010 te Zevenaar was daar nog sprake van. Inmiddels heeft ProRail afgezien van de wens van 4-sporigheid en wordt in de voorkeursvariant het bestaande wachtspoor doorgetrokken tot aan Duitsland. De functie van het bestaande wachtspoor wijzigt dus in een doorgaand spoor. De ongerustheid onder uw bewoners over de komst van een vierde (wacht)spoor is daarmee weggenomen.

In Zevenaar ligt dus feitelijk al deels een derde spoor aan de Noordzijde van de twee doorgaande sporen (nl. het huidige wachtspoor). Doortrekken van dit derde spoor langs Babberich aan de Noordzijde van de bestaande sporen ligt daarmee voor de hand. Niettemin wordt in het kader van de milieueffect rapportage naast de Noord-variant ook een Zuid-variant onderzocht.

MER

De aanleg van het derde spoor verloopt via de verkorte tracéwet procedure. Hoewel een milieueffect rapport (MER) voor een spooruitbreiding over een lengte van minder dan 3 km ongebruikelijk is, wordt de uitgebreide m.e.r.-procedure doorlopen. Dit om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming bij de voorbereiding en vaststelling van het tracébesluit mee te nemen. In het MER zullen de zuidelijke en de noordelijke variant van het derde spoor op hun milieugevolgen worden onderzocht. Hierdoor wordt een keus van een uit te voeren tracé niet alleen gedragen door tracétechnische motieven, maar maken ook ruimtelijke en milieutechnische aspecten onderdeel uit van de motivering. De aanvangbeslissing van de Ministers van VenW en VROM zal naar verwachting in het najaar 2010 worden genomen. Daarnaast zal het voornemen kenbaar

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Datum

Ons kenmerk
VenW/BSK-2010/96549

worden gemaakt, waarmee de mogelijkheid start voor omwonenden om formeel in te spreken op dit voornemen. Deze reacties bepalen mede de uiteindelijke MER.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het project "optimalisatie Betuweroute" kan naar mijn mening bijdragen aan vermindering van de overlast van het groeiende goederenverkeer.

Datum

Ons kenmerk
VenW/BSK-2010/96549

Fasering

De planvorming voor optimalisatie van de aansluiting van de Betuweroute met het Duitse spoor kent een lange geschiedenis. Al in 1992 hebben de Duitse en Nederlandse ministers ingezien dat capaciteitsuitbreiding van het bestaand spoor op termijn nodig zou zijn. In 2007 zijn op alle drie de onderdelen van de optimalisatie nadere afspraken gemaakt en ministerieel vastgelegd. De inframanagers van beide landen, ProRail en DB Netz, werken nu gezamenlijk de plannen uit. ProRail is nu in de laatste van fase van haar planvorming. Voor wijziging van de systemen op het bestaande spoor is geen tracé besluit en geen MER procedure nodig. ProRail voorziet de 25 kV en ERTMS in gebruik te nemen voor 2015.

De aanleg van het derde spoor begint, zoals aangegeven, aan de Duitse kant tussen Oberhausen en Wesel. De oplevering in Duitsland zal stapsgewijs verlopen en een derde spoor wordt het eerst opgeleverd tussen Oberhausen en Wesel. Het derde spoor ten oosten van Zevenaar komt samen met het tracé Emmerich-grens aan bod. ProRail en DB netz werken nu gezamenlijk de planvorming uit en nemen de uitkomsten van de MER procedure daarin op.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings