

Vergaderjaar 2017–2018

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 84

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 april 2018

Hierbij informeer ik u over het spoorproject PHS Meteren-Boxtel. Ik heb onlangs besloten het ontwerpTracébesluit (OTB) voor dit project vrij te geven voor zienswijzen. De stukken liggen vanaf 16 maart ter inzage. Tijdens het recente AO Spoor is door uw Kamer aandacht gevraagd voor dit project, en voor de zorgen over de met het vervoer gepaard gaande omgevingshinder (Kamerstuk 29 984, nr. 760). In deze brief ga ik daar nader op in.

Projectbeschrijving

Het project PHS Meteren-Boxtel bestaat uit de aanleg van een verbindingsboog tussen de Betuweroute en de spoorlijn Utrecht – Eindhoven. Daarmee ontstaat een nieuwe verbinding voor spoorgoederenvervoer tussen Rotterdam en zuidoost-Nederland waardoor de Betuweroute intensiever benut zal worden door het spoorgoederenvervoer en de Brabantroute zal worden ontlast. Tussen Den Bosch en Vught worden een vierde spoor en een vrije kruising aangelegd. Daarmee wordt de spoorcapaciteit vergroot, en kan de dienstregeling op de corridors Utrecht – Eindhoven en Tilburg – Nijmegen worden ontvlochten. Verstoringen op de ene corridor werken dan niet langer door op de andere corridor, waardoor de betrouwbaarheid van de dienstregeling verbetert.

In Vught wordt het spoor tussen Utrecht en Eindhoven over een lengte van ongeveer 1.600 meter verdiept aangelegd. Hiermee worden nadelige omgevingseffecten zoals geluidhinder verminderd, en worden 5 overwegen opgeheven, wat een belangrijke verbetering is voor de veiligheid en de doorstroming van het wegverkeer. De Provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught betalen mee aan deze verdiepte ligging. Mijn ambtsvoorganger heeft u hierover in haar brief van 17 juni 2014 geïnformeerd (Kamerstuk 32 404, nr. 74). Volgens de huidige planning kunnen de nieuwe sporen in 2026 in dienst worden genomen.

Nut/noodzaak

Realisatie van de nieuwe verbindingsboog bij Meteren is om een aantal redenen nodig:

1. Beter gebruik van de Betuweroute. Na realisatie van de Meterenboog wordt de Betuweroute intensiever gebruikt. De Betuweroute is aangelegd en geschikt voor grote hoeveelheden goederentreinen.
2. Verminderen van omgevingshinder langs de Brabantroute. De vermindering van het aantal goederentreinen op de Brabantroute betekent ook een vermindering van de omgevingshinder in o.a. Dordrecht, Breda en Tilburg. De route via de Betuweroute en Meteren-Boxtel loopt door minder dicht bevolkt gebied.
3. Ruimte voor extra persontreinen op de Brabantroute. Goederentreinen tussen Rotterdam en zuidoost-Nederland rijden nu over de zogenaamde Brabantroute. Op de Brabantroute zijn binnen PHS extra persontreinen voorzien (2 extra intercity's en 2 extra stoptreinen per uur per richting). Om deze te kunnen laten rijden, moet de ruimte voor goederentreinen worden verminderd. Om de voorziene groei van het goederenvervoer te kunnen faciliteren, is een nieuwe route voor goederentreinen nodig.
4. Robuuster netwerk voor goederentreinverkeer. Na realisatie van de Meterenboog is het beter mogelijk om verstoringen in het netwerk op te kunnen vangen. Hierdoor kunnen goederenvervoerders een betrouwbaarder product leveren.

De keuze voor de toekomstvaste routing van goederentreinen van en naar Zuidoost-Nederland is gemaakt in de Voorkeursbeslissing PHS van 4 juni 2010 (Kamerstuk 32 404, nr. 1). Hier is een zorgvuldig proces van trechtering aan voorafgegaan met analyses van alternatieve routing en landsdekkend bestuurlijk overleg.

Omwonenden en gemeentebesturen vragen zich af waarom de goederentreinen niet over de Betuweroute naar Duitsland kunnen rijden, omdat op de Betuweroute nog voldoende capaciteit aanwezig is. Dit is om twee redenen niet mogelijk. De eerste reden is dat een deel van het voorziene vervoer over de Meterenboog een herkomst of bestemming heeft in zuidoost-Nederland (o.a. Geleen, Eindhoven, Venlo). Deze bestemmingen zijn via de Betuweroute niet bereikbaar. De tweede reden is gelegen in de recentste prognoses voor het railgoederenvervoer, vastgelegd in de NMCA, die u in mei 2017 is toegestuurd (Kamerstuk 31 305, nr. 229). Uit deze NMCA blijkt dat tussen 2030 en 2040 de capaciteit van de Betuweroute op het grenspunt bij Emmerich volledig wordt benut. Daarbij is al rekening gehouden met de uitbreidingen aan het spoor op het aangrenzende baanvak in Duitsland. Om de treinen toch van en naar Duitsland te kunnen laten rijden, is een alternatieve route nodig. Deze wordt geboden door de aanleg van de Meterenboog.

Omgevingshinder

Bij omwonenden van het traject Meteren-Boxtel heerst ongerustheid over de verwachte omgevingseffecten van het toenemende aantal goederentreinen, ondanks het feit dat er, na de hinderbeperkende maatregelen die in het OTB zijn opgenomen, bij Meteren-Boxtel geen normen worden overschreden. Ik wil over de zorgen die hierover bestaan met de omwonenden in gesprek gaan. Zoals tijdens het AO Spoor van 14 februari jl. aangegeven, breng ik dan ook een bezoek aan de regio.

Ook blijf ik in algemene zin stevig inzetten op beleid om de omgevingseffecten langs infrastructuurassen te beperken. Op dit gebied is al veel bereikt (geluidplafonds, ombouwregeling voor stillere goederentreinen,

Basisnet, Beleidsregel trillinghinder spoor, silent corridors), maar beleid op deze terreinen is en blijft volop in ontwikkeling. Ik zal uw Kamer daarover blijvend informeren; binnenkort specifiek over trillinghinder langs het spoor.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer