

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over haar brief inzake de voortgang van het spoorgoederenvervoer en de Betuwe-route (Kamerstuk 29 984, nr. 858) en haar brief met de stand van zaken van de beleidsintensivering spoortrillingen (Kamerstuk 29 984, nr. 859).

Voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute	2
Beleidsintensivering Spoortrillingen	3

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg over de Betuweroute en de beleidsintensivering spoortrillingen. Zij hebben over de geagendeerde stukken nog één vraag.

De leden van de CDA-fractie hebben de geagendeerde stukken doorgenomen en hebben hierbij de volgende vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de voortgang van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer, maar ze hebben ook enkele zorgen betreffende hinder die ondervonden wordt door omwonenden. Ze hebben nog enkele vragen hierover.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier enkele vragen en opmerkingen bij.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben daarbij nog enkele vragen.

Voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd waar volgens de Staatssecretaris de kernoorzaak ligt van de latere ingebruikname van het Derde spoor. Welke concrete toezeggingen zijn er van Duitse zijde met betrekking tot planning, beschikbaarheid voor uitvoering, oplevering en het verlenen van vergunningen? Met of aan welk Duits overheidsorgaan worden afspraken gemaakt c.q. toezeggingen gedaan en is dit lokaal, regionaal, op deelstaatniveau of federaal? In hoeverre acht de Staatssecretaris de schatting juist dat de aanleg van het Derde spoor niet voor 2026 gereed zal zijn? Waar is deze schatting op gebaseerd? Gaat de Staatssecretaris zich ervoor inspannen dat dit eerder zal worden? Ziet de Staatssecretaris een alternatief voor het feit dat goederentreinen langer van het gemengde net gebruik moeten blijven maken en het nu langer duurt voordat extra capaciteit voor reizigerstreinen vrijkomt? Hoeveel capaciteit wordt er momenteel onttrokken aan de Brabantroute die eigenlijk via de Betuweroute zou moeten gaan, maar gehinderd wordt door het Derde spoor? De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd hoeveel van de capaciteit van het spoorgoederenvervoer overdag, in de avond en 's nachts wordt vervoerd? Deze leden lezen dat er wordt gewerkt aan een nulmeting om het huidige imago van het spoorgoederenvervoer te bepalen. Hoe wordt dit precies gemeten en aan welke campagnes vanuit de sector wordt gedacht?

Deze leden zijn verder benieuwd wanneer de Staatssecretaris verwacht dat de twee niet-actief beveiligde spoorwegovergangen op het tracé Heerlen – Herzogenrath kunnen worden weggenomen.

Deze leden zijn ook benieuwd hoe het staat met het maatregelenpakket om de bereikbaarheid voor de hulpdiensten op Kijfhoek verder te verbeteren. In het verlengde hiervan begrepen deze leden dat het rangeren met gevaarlijke stoffen op het emplacement Waalhaven Zuid per direct tijdelijk is stilgelegd. Kan de Staatssecretaris aangeven of het gaat om los van elkaar staande incidenten of dat er een structureel probleem bestaat rond de veiligheid op het spoor? Deze leden willen weten hoe ProRail erachter kwam dat de bluswatervoorzieningen op het empla-

cement niet voldoen. Welke mate van hinder kan het vervoer met gevaarlijke stoffen van en naar de haven van Rotterdam ondervinden door omleidingen en vertragingen? ProRail heeft aangegeven rekening te houden met een langdurige buitengebruikstelling. Aan welke termijn moet dan ongeveer worden gedacht?

De leden van de D66-fractie lezen dat er een verlaging van de gebruikersvergoeding plaatsvindt, zodat deze in de pas loopt met de buurlanden (met name Duitsland). Kan de Staatssecretaris ook een inschatting maken van de verwachte toename van het goederenvervoer vanwege deze maatregel? Zijn hierbij ook extra verplichtingen meegenomen voor de gebruikers om trillings- en geluidshinder tegen te gaan voor omwonenden? Zo ja, welke zijn dit?

Deze leden zien dat er een intentieverklaring zal worden ondertekend door alle spoorgoederenvervoerders en de Staatssecretaris. Kan deze intentieverklaring worden gedeeld met de Kamer? Ook lezen deze leden dat er een convenant wordt ondertekend betreffende duurzaam vervoer en bijvoorbeeld de inzet van stil materiaal. Kan ook dit convenant met de Kamer worden gedeeld? Zo ja, wanneer kunnen deze beide stukken verwacht worden?

De leden van de D66-fractie zien dat een betere benutting van de Betuweroute langer op zich laat wachten dan in eerste instantie is gecommuniceerd en maken zich zorgen om eventuele overlast voor omwonenden. Hoe denkt de Staatssecretaris de komende jaren te overbruggen?

Deze leden hebben met interesse kennisgenomen van de inzet van de Staatssecretaris op Europese en internationale samenwerking. Ziet de Staatssecretaris mogelijkheden om richting de agenda van het spoorgoederenvervoer bij de Europese Commissie een internationale standaardtaal in te voeren zoals is voorgesteld in het internationaal Spoorplan («2040: met de trein door Europa») van de leden van de D66-fractie?

De leden van de GroenLinks-fractie willen benadrukken dat zij groot voorstander zijn van transport via het spoor. We moeten veel meer vracht van de weg halen en veel meer over water en spoor vervoeren, maar dat mag niet gepaard gaan met een forse toename van de overlast. De balans zoeken en mitigerend beleid is dan cruciaal.

De leden van de SP-fractie zijn blij te lezen dat de langdurige buitendienststelling van het tracé tussen Emmerich en Oberhausen in 2021 niet doorgaat. Echter blijft het feit dat er wel buitendienststellingen zullen zijn. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer en hoe lang er buitendienststelling zal zijn en wat dit voor gevolgen heeft voor de alternatieve routes door Brabant en Limburg, en Gelderland en Overijssel? Kan de Staatssecretaris daarbij specifiek ingaan op de overschrijdingen van het Basisnet? En kan zij bij de beantwoording ook meteen meenemen wat de effecten zijn van de 740-metertreinen voor woningen langs de alternatieve routes? Daarnaast willen de leden van de SP-fractie hun teleurstelling uitspreken dat oplevering van het Derde spoor niet voor 2026 zal plaatsvinden. Vertragingen in dit proces zorgen aan Nederlandse zijde al jarenlang voor overschrijdingen van de veiligheidswaarden die zijn vastgesteld. Kan de Staatssecretaris zeggen hoe hard zij de garanties inschat dat 2026 gehaald gaat worden? Heeft zij daarover met de Duitse regering of de deelstaatregering afspraken gemaakt? En zo ja, zijn in die afspraken ook bepalingen opgenomen over compensatie wanneer 2026 niet gehaald wordt?

Beleidsintensivering Spoortrillingen

De leden van de VVD-fractie constateren dat er maatregelen worden genomen om een balans te vinden tussen de belangen van omwonenden en vervoer over spoor. In het algemeen overleg Spoor van 4 april 2019

(Kamerstuk 29 984, nr. 284) werd het Mankementenonderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aangehaald. De Staatssecretaris geeft nu aan dat de actie om te bezien hoe het Quo Vadis-meetsysteem van ProRail bij kan dragen aan optimalisering van onderhoud van het goederenmaterieel in samenhang moet worden gezien met de follow-up van het ILT Mankementenonderzoek. Kan de Staatssecretaris toezeggen de Kamer op korte termijn te informeren over de voortgang in dit proces?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Staatssecretaris de mogelijkheden bekijkt voor langzamer rijden in de nacht voor goederenvervoer. Hoe gaat de praktijkproef op het traject Meteren – Boxtel precies in zijn werk? Hoe lang gaat de proef duren en wanneer zullen de resultaten bekend zijn?

Deze leden zijn verder benieuwd of de Staatssecretaris kan aangeven hoe het komt dat het aantal meldingen over spoortrillingen toeneemt, maar qua relatieve omvang volgens ProRail beperkt blijft? Kan de Staatssecretaris de voortgang kwantificeren van het geluids- en trillingsarm maken van spoorgoederenvervoer? Hoeveel is er al gedaan en hoeveel moet er nog gebeuren? Wat is de kritische factor die de voortgang bepaalt?

Deze leden zijn voorts benieuwd wat de achterliggende gedachte is dat ProRail zelf de schadeclaims afhandelt bij meldingen van hinder en schade. Is dit in andere landen ook zo geregeld?

De leden van de D66-fractie lezen dat de praktijkproef bij Meteren – Boxtel komend najaar gaat starten. Hoeveel treinen gaan hieraan meedoen en wat is het percentage hiervan op het totaal aantal treinen dat rijdt over dit traject, gedifferentieerd naar goederenvervoer en personenvervoer?

Hoeveel goederentreinen rijden er gemiddeld 's nachts over dit traject?

Worden in deze proef ook de stillere remsystemen meegenomen? Op grond van welke parameters gaat deze test getoetst worden? Deze leden hebben eerder vernomen dat de Staatssecretaris de wens heeft dat gemeenten en de provincie met een financiële bijdrage komen om dit traject te verbeteren. In hoeverre is hier nu sprake van?

Deze leden zijn verheugd dat de Staatssecretaris uitvoering geeft aan de motie van de leden Sienot en Jetten (Kamerstuk 29 984, nr. 781). Worden hierbij ook de maatregelen zoals een ondergrondse trillingwerende constructie en betonplaat meegenomen zoals eerder is geopperd?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn tevreden over de toegenomen aandacht voor het onderwerp. Lawaai en trillingen zorgen voor hinder en overlast bij omwonenden van het spoor en dit kan 's nachts tot slaapverstoring leiden, wat weer gezondheidsgevolgen heeft. Bovendien zorgen de trillingen voor schade aan gebouwen waardoor kosten ontstaan. Onderzoek naar oplossingen en het toepassen van preventieve en mitigerende maatregelen is daarom van belang.

Deze leden lezen in de stukken over het grote onderzoek van ProRail. Verschillende oorzaken en oplossingsrichtingen worden bekeken. Deze leden zijn van mening dat actief beleid op drie «sporen» nodig is: stille sporen, stil-rollend materiaal en afspraken omtrent gebruik. Het eerste spoor duurt het langst, wisselrails en bruggen aanpassen of vervangen is een kwestie van lange adem. De leden van de GroenLinks-fractie willen benadrukken dat we bij elk nieuw traject of renovatieproject maximale aandacht voor geluid en trillingen moeten hebben en de best beschikbare technieken moeten toepassen. Niet de normen opvullen met maximaal toegestane hinder, maar hinder maximaal beperken. Met het tweede spoor: stil-rollend materieel is veel gemakkelijker en sneller winst te behalen. Omwonenden van het spoor klagen zelden over de trein, maar dat ene vierkante wiel dat je 's nachts wakker maakt, had wel voorkomen kunnen worden. Deze leden zijn van mening dat meer inzet en handhaving veel overbodige overlast kunnen voorkomen. Er worden veel stillere draaistellen ontwikkeld. Hoe zorgen we ervoor dat we deze in Nederland het bestaand materieel kunnen laten vervangen? Wat zijn de

minimale eisen? Kunnen die omhoog? Welke middelen hebben we om overlast door bestaand materieel te voorkomen? Betere handhaving met controles en boetes? Andere sancties? Andere acties? Het derde spoor is afhankelijk van afspraken, richtlijnen en vergunningen. De leden van de GroenLinks-fractie zijn benieuwd naar de mogelijkheden om via afspraken en vergunningen de overlast te verminderen. Lagere snelheden, andere rijtijden, andere routes? Wat is er mogelijk?

De leden van de SP-fractie lezen dat de Staatssecretaris de aanleg van een trillingreducerende ondergrond een relatief dure oplossing vindt en dat daarom ProRail gevraagd is een innovatieagenda op te stellen. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat, tot het moment dat er beproefde alternatieven zijn, de werkwijze van de aanleg van de trillingsreducerende ondergrond in de huidige vorm gehandhaafd blijft?

Deze leden horen ook graag hoe de effecten van trillingen de komende jaren meegenomen worden in de afweging rondom enerzijds de noodzakelijkheid om woningen te bouwen en anderzijds het groeiende aanbod van goederenvervoer op het spoor. Hoe worden deze ontwikkelingen op elkaar afgestemd om toekomstige trillingsschade te voorkomen? Met betrekking tot de uitvoer van motie van de leden Sienot en Jetten (Kamerstuk 29 984, nr. 781) lezen deze leden dat de Staatssecretaris een praktijkproef op het traject Meteren – Boxtel gaat starten met het gedifferentieerd rijden. Los van het feit dat deze leden liever zien dat de omwonenden gecompenseerd worden voor de trillingsschade die zij aan hun huizen hebben, juichen zij de proef toe. De Staatssecretaris stelt echter even verderop in haar brief dat er op dit moment in de Spoorwegwet geen juridische basis is om vervoerders op grond van omgevingseffecten verplicht langzamer te laten rijden. Kan de Staatssecretaris toelichten wat dit betekent voor de praktijkproef? Hoeveel vervoerders gaan op vrijwillige basis meedoen en wordt gecontroleerd hoeveel van hen ook daadwerkelijk langzamer rijden?

Ten slotte willen de leden van de SP-fractie weten wanneer de Staatssecretaris verwacht de evaluatie en actualisatie van het schadeprotocol bij trillingen afgerond te hebben. Deze leden willen dit graag weten, omdat pas daarna over de positie en de dubbele pet van ProRail (immers veroorzaker en afhandelaar van trillingsschade) in de afhandeling van trillingsschade wordt gesproken. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom zij het beter acht om eerst ProRail nog volledig mee te laten praten en bepalen in de evaluatie en actualisatie, hoewel nog niet vast is gesteld of een meerderheid van de Kamer het wel wenselijk vindt dat ProRail een dubbele pet op heeft in deze kwestie?