

Vergaderjaar 2020–2021

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

nr. 939

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 juli 2021

Hierbij informeer ik uw Kamer over een aantal recente ontwikkelingen en de voortgang op enkele spoordossiers. In het navolgende ga ik kort in op de volgende onderwerpen:

- Afspraken met Duitsland inzake langdurige buitendienststellingen nodig voor de bouw van het zogenoemde Derde spoor;
- Afspraken met Duitsland inzake de versnelling van de intercity Amsterdam-Berlijn;
- Gesprek met Duitsland en België inzake de mobiliteitsontwikkeling tussen de drie landen;
- De eerste bevindingen van onderzoek naar een ontspoorde trein te Groningen en de te nemen vervolgacties;
- Een brief van de Raad van Bestuur van ProRail met betrekking tot de nota van wijziging bij het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail.

Derde spoor Duitsland

In verschillende brieven aan uw Kamer – laatstelijk in mijn brief van december 2020 (Kamerstuk 29 984, nr. 918) – ben ik ingegaan op de geringe voortgang in de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegnet middels de bouw van een derde spoor op het tracé Zevenaar / Emmerich-Oberhausen. In mijn eerdere overleggen met de Duitse Staatssecretaris heeft hij mij steeds verzekerd er alles aan te doen om procedures binnen de wettelijke mogelijkheden te versnellen. Inmiddels zijn vijf van de twaalf benodigde vergunningen toegekend en worden dit jaar nog drie vergunningen verwacht. Dit stelt de Duitse infrastructuurbeheerder DB Netz in staat om delen van het tracé binnenkort op te pakken.

In dat kader heeft DB Netz eind vorig jaar aangegeven de bouw van spoorbruggen over enkele waterwegen op het tracé door middel van een snellere bouwmethode uit te voeren. Met deze methode kunnen de

bruggen ongeveer tweeënhalf jaar eerder opgeleverd worden, kan DB Netz omvangrijke kostenbesparingen realiseren en kan de overlast in de directe omgeving beperkt worden.

De versnelde bouwmethode omvat een reeks aan buitendienststellingen, waaronder een zeer langdurige enkelsporige buitendienststelling in de periode november 2024–mei 2026 (80 weken). De gevolgen hiervan heeft ProRail besproken in de Stuurgroep Derde spoor Duitsland.¹

DB Netz en ProRail hebben samen onderzocht hoe de gevolgen van de versnelde bouwmethode gemitigeerd konden worden. Gebleken is dat met enige beperkte infrastructurele maatregelen, met name tijdelijke wissels, substantieel meer capaciteit tijdens enkelsporige buitendienststellingen geboden kan worden, dan oorspronkelijk was voorzien. Met deze maatregelen kan, naast het reguliere grensoverschrijdende reizigersverkeer, ook het goederenverkeer grotendeels doorgang vinden. Zo is becijferd dat tijdens deze buitendienststellingen gemiddeld 80 goederentreinen per dag (in beide richtingen samen) gefaciliteerd kunnen worden (van de huidige 100); in de oorspronkelijke plannen was dit gemiddeld 30. Ook is geconstateerd dat voor een goede afstemming van zowel de bouwplanning als de verkeersafwikkeling op de drie grensovergangen de samenwerking intensivering behoeft.

Op 5 juli 2021 heb ik gesproken met mijn Duitse ambtgenoot, de Parlementaire Staatssecretaris bij het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur, de heer Ferlemann. In dit overleg hebben wij beiden het belang uitgesproken van een goede samenwerking tussen DB Netz en ProRail. Van Duitse zijde is bevestigd dat bij enkelsporige buitendienststellingen op het tracé capaciteit beschikbaar blijft voor het grensoverschrijdende reizigersverkeer en het merendeel van het goederenverkeer. Ik heb voorts bepleit dat beide infrastructuurbeheerders bezien hoe de gevolgen voor vervoerders en hun klanten (reizigers en verladers) geminimaliseerd kunnen worden. Mijn Duitse collega en ik hebben de beide beheerders gevraagd om hieraan de komende tijd gezamenlijk te blijven werken.

Met de gemaakte afspraken kan een belangrijke stap gezet worden in de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegnet. Dat betekent niet dat er de komende jaren geen additionele hinder zal ontstaan. Er moet goederenverkeer omgeleid blijven worden via de Brabantroute en via de routes door Oost-Nederland. Omwonenden langs deze routes zullen daardoor meer hinder blijven ervaren.

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 omleidingsroutes. Na de zomer zal uw Kamer in de volgende voortgangsbrief spoorgoederenvervoer nader geïnformeerd worden over deze aanpak.

¹ In deze stuurgroep hebben – naast ProRail (als voorzitter) en het ministerie – sectorpartijen (vervoerders, verladers, havenbedrijven en terminals) en gedeputeerden van Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg zitting (als vertegenwoordigers van omwonenden in aan de omleidingsroutes gelegen gemeenten).

Versnelling IC Amsterdam-Berlijn

Tijdens ons gesprek op 5 juli jl. hebben de Duitse Staatssecretaris en ik ook opnieuw onze ambitie uitgesproken om de verbinding tussen Amsterdam en Berlijn per 2024 met een half uur te versnellen. Dat dit een complexe puzzel is, heb ik u eerder gemeld (Kamerstuk 29 984, nr. 905). Het vergt namelijk maatregelen in de dienstregeling en aan de infrastructuur en het materieel. De maatregelen die nader worden uitgewerkt, zijn voornamelijk gericht op het realiseren van een snelheidsverhoging. Binnen Nederland vergt dit bijvoorbeeld aanpassingen aan het spoor tussen Hengelo en Oldenzaal-grens en op enkele stations.

In een gezamenlijke brief met het Duitse ministerie (zie bijlage)² hebben wij aan de beide infrastructuurbeheerders (ProRail en DB Netz) gevraagd die complexe puzzel te leggen door de nauwe samenwerking te continueren en door de vervoerders te ondersteunen. Deze opgave is in lijn met de afgelopen najaar genomen startbeslissing (Kamerstuk 35 570A, nr. 45). In deze beslissing heb ik daarvoor al € 50 miljoen gereserveerd. Aangezien de huidige verbinding naar Berlijn aan beide zijden van de grens ook een nationale functie heeft, zijn de maatregelen «no-regret», ongeacht de toekomstige route. In de voortgangsbrief over internationaal spoor van dit najaar ontvangt uw Kamer een inhoudelijke stand van zaken van de beoogde versnelling.

Bespreking met Duitse en Belgische ambtgenoten

Op 14 juli jl. heb ik met mijn ambtgenoten uit Duitsland, België en de deelstaten Vlaanderen en Noordrijn-Westfalen een constructief overleg gehad over de toekomstige mobiliteitsopgave tussen de Vlaams-Nederlandse Delta en het Duitse achterland. In dit overleg is ook de potentiële verbinding tussen de Antwerpse haven en het Duitse Roergebied, de zogenoemde 3RX-verbinding, aan de orde gekomen. In het gesprek is de voortgang gewisseld van de herijking van dat de in december 2017 opgeleverde haalbaarheidsstudie, inclusief de maatschappelijke-kosten-baten analyse. Bij deze herijking zullen niet alleen nieuwe inzichten mee worden genomen, maar zullen vooral ook bredere aspecten, zoals personenvervoer op deze route, mee worden gewogen. Daarnaast zullen ook de mogelijk externe effecten beter in kaart worden gebracht. We verwachten de resultaten van deze herijking eind 2022. U zult daar te zijner tijd over geïnformeerd worden.

Daarnaast heb ik met mijn collega's besproken dat we parallel aan deze herijking een werkgroep, onder leiding van Nederland, gaan opstarten om de bredere mobiliteitsopgave en wensen in beeld te brengen tussen onze betrokken landen.

Het doel hiervan is om in de trilaterale besluitvorming, waarbij de uitkomst van zowel de herijking als de bredere opgave en wensen betrokken zullen worden, te komen tot een aanpak waar alle drie betrokken landen (en deelstaten) iets aan hebben: een zogenoemde «triple-win». Hiervoor kijken we breed naar de ruimtelijke ontwikkelingen en de daarbij behorende (potentiële) toekomstige verbindingen tussen onze landen. We benutten de komende periode om dit nader te analyseren en daarbij te kijken naar toekomstige vervoersbehoeften en strategische aansluiting op het Europese spoornetwerk.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Ontsporing trein Groningen

Op 27 juni 2021 is bij vertrek vanuit station Groningen met bestemming Roodeschool een trein van Arriva ontspoord. Omdat de trein net was vertrokken en nog met lage snelheid reed, kwam de trein door de ontsporing zodanig tot stilstand dat het achterste gedeelte van de trein zich nog langs het perron bevond. Dit stelde de reizigers in staat om, begeleid door personeel van Arriva, veilig uit te stappen. Er waren gelukkig geen gewonden.

Zoals gebruikelijk bij dit soort incidenten vindt er direct onderzoek plaats. ProRail heeft op 5 juli jongstleden een feitenrapport afgerond over het incident. De ILT heeft een exemplaar van dit feitenrapport opgevraagd en ontvangen. De voorlopige conclusie van ProRail luidt dat de directe oorzaak van de ontsporing een te grote spoorwijdte is, waardoor het spoorstelsel niet meer in staat was de trein te dragen en te geleiden. Daarnaast heeft ProRail slijtage aan het spoor geconstateerd. ProRail gaat vervolgonderzoek doen naar de achterliggende oorzaken van de grote spoorwijdte en de slijtage aan het spoor. In het nader onderzoek betreft ProRail ook de vraag waarom de tekortkomingen niet eerder ontdekt waren. Dit onderzoek neemt enkele maanden in beslag. De ILT monitort dit onderzoek en heeft daartoe een aantal verdiepvragen gesteld die ProRail al had opgenomen in de onderzoeksopzet. Sanering van het betreffende stuk spoor was gepland voor 2022 als onderdeel van het project spoorzone Groningen.

Parallel aan het vervolgonderzoek voert ProRail ook inspecties uit om te bepalen of van dergelijke tekortkomingen ook elders sprake is. Zo zijn direct na het incident rondom station Groningen vergelijkbare sporen geïnspecteerd. Daarbij zijn geen tekortkomingen van dezelfde mate van ernst geconstateerd. In het omliggende gebied dat door dezelfde onderhoudsaannemer wordt onderhouden (contractgebied Wadden) zijn 24 vergelijkbare spoortakken geselecteerd waar ProRail de komende periode specifieke inspecties gaat uitvoeren. Op landelijk niveau voert ProRail steekproeven uit op vergelijkbare spoortakken. Ik houd de ontwikkelingen in de gaten en zal uw Kamer op de hoogte houden van de uitkomsten.

Wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail

Uw Kamer heeft het wetsvoorstel Publiekrechtelijke omvorming ProRail controversieel verklaard. Voor de volledigheid van uw dossier voor de plenaire behandeling van het wetsvoorstel na aantreden van het nieuwe kabinet zend ik u hierbij de brief van de Raad van Bestuur van ProRail inzake de nota van wijziging bij het wetsvoorstel Publiekrechtelijke Omvorming ProRail, die ik op 21 juni ontvangen heb³.

Tot slot

De voortgang op de internationale onderwerpen laat zien dat de samenwerking met Duitsland en België goed is. Wat betreft de samenwerking met Duitsland heb ik dat ook samen met mijn Duitse ambtgenoot geconstateerd tijdens de op 5 juli gehouden voortgangsbepreking met marktpartijen van de in april 2019 ondertekende Joint Declaration of Intent on Rail Freight. In dat kader lopen verschillende initiatieven om het grensoverschrijdend verkeer beter te faciliteren (zoals het mogelijk maken van het rijden met treinen van 740m lengte), om bilateraal innovatieve

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

projecten uit te voeren (zoals Automatic Train Operation (ATO)⁴ en Digital Automatic Coupling (DAC)⁵) en om gezamenlijk op te trekken in Europese dossiers (zoals technische standaarden en financieringsvraagstukken).

Na het zomerreces zal uw Kamer nader worden geïnformeerd over de voortgang van hiervoor benoemde onderwerpen via de voortgangsbrieven spoorgoederenvervoer en internationaal spoor.

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

⁴ Automatic Train Operation betreft het automatisch besturen van een railvoertuig door middel van digitale systemen in zowel de infrastructuur als in het materieel. De mate van automatisering loopt uiteen van ondersteuning van de machinist tot volledig automatisch rijden zonder machinist.

⁵ Digital Automatic Coupling betreft het automatisch koppelen en ontkoppelen van rollend materieel in een goederentrein, zowel fysiek (het mechanisch tot stand brengen van de verbinding) als digitaal (het verbinden van elektrische systemen en data uitwisseling).