

Vergaderjaar 2019–2020

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 867

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 26 september 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over:

- de brief van 18 juli 2019 inzake voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute (Kamerstuk 29 984, nr. 858)
- de brief van 18 juli 2019 inzake stand van zaken beleidsintensivering spoortrillingen (Kamerstuk 29 984, nr. 859).

De vragen en opmerkingen zijn op 16 september 2019 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 24 september 2019 zijn de vragen beantwoord.

De 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	4

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 emplacement 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 – Bortel 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 – Bortel 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-Sienot/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-Sienot/Jetten (Kamerstuk 29 984, nr. 781) lezen deze leden dat de Staatssecretaris een praktijkproef op het traject Meteren – Boxel 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?

II Reactie van de Staatssecretaris

Inleiding

Alvorens ik tot beantwoording van de vragen van uw leden overga, hecht ik eraan te benadrukken dat het spoorgoederenvervoer (en het goederenvervoer over water) – zoals geduid in het Regeerakkoord – een belangrijke bijdrage kan leveren aan het beperken van toenemend goederenvervoer over de weg en het beperken van uitstoot. Vanuit deze ambitie is met de sector een maatregelenpakket overeengekomen om groei te realiseren en

tegelijkertijd de kwaliteit van de leefomgeving langs het spoor te versterken. Ik kan daarom de oproep van de GroenLinks-fractie onderschrijven om meer vracht van de weg te halen en meer over spoor (en water) te vervoeren zonder een forse toename van de overlast. Daarbij is in eerder overleg met uw Kamer ook gewisseld, dat dit op punten een ingewikkelde puzzel is. Over de voortgang rapporteer ik uw Kamer in beginsel elk half jaar.

Om deze ambitie te realiseren in combinatie met andere ambities als PHS en Toekomstbeeld OV, is het van belang om op het gehele spoorwegnet ruimte voor spoorgoederenvervoer te behouden en deze zo efficiënt en effectief mogelijk te benutten. De Betuweroute neemt daarin een belangrijke rol en de verbetering van de aansluiting van deze route op het Duitse spoorwegnet met een Derde spoor tussen Zevenaar/Emmerich en Oberhausen is dan ook van cruciaal belang. Het is overigens niet zo dat uiteindelijk al het goederenverkeer op het spoor over de Betuweroute kan worden afgewikkeld. Er zal altijd goederenverkeer over andere routes gaan vanwege het feit dat de herkomst of bestemming van goederen niet altijd via de Betuweroute bereikbaar is. In die gevallen zou omrijden via de Betuweroute zodanig kostbaar worden dat de weg een beter alternatief vormt en een risico voor een omgekeerde modal shift van spoor naar weg ontstaat. Voorts beperkt de situatie op het spoorwegnet in de buurlanden het enkel gebruik van de Betuweroute vanwege intensief verkeer aldaar, gepland onderhoud en/of calamiteiten.

Voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute

Oplevering Derde spoor niet voor 2026

De leden van het CDA, D66 en de SP stellen verschillende vragen over de vertragingen met betrekking tot de ingebruikname van het Derde spoor. In mijn voortgangsbrief van 18 juli 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 858) heb ik aangegeven dat de afronding van de aanleg niet voor 2026 wordt verwacht. Dat is een inschatting die is gebaseerd op informatie die mij door DB Netz is aangereikt: een bouwperiode van zes tot acht jaar en de afgifte van bouwvergunningen in 2020 en 2021. Een latere afronding is derhalve niet uit te sluiten. Zo lang DB Netz niet over alle bouwvergunningen beschikt, wil DB Netz geen preciezere planning voor de bouwwerkzaamheden afgeven.

In mijn besprekingen met het Duitse Bondsministerie – onder meer op 9 april jongstleden met mijn Duitse ambtgenoot – vraag ik herhaaldelijk aandacht voor het bespoedigen van procedures en de uiteindelijke aanleg. Dit ministerie is niet de instantie voor het afgeven van de bouwvergunningen, omdat de verantwoordelijkheid daarvoor bij wet is neergelegd bij het onafhankelijke Eisenbahn Bundesamt (EBA). EBA is daarbij wettelijk verplicht regionale en lokale overheden te raadplegen. Nadere afspraken, zoals de SP-fractie vraagt, met deze verantwoordelijke Duitse autoriteiten – ook inzake garanties en/of compensaties – kan ik niet maken. Ik vertrouw op de toezegging van mijn Duitse ambtgenoot dat hij er alles aan doet om procedures te bespoedigen; bij gelegenheid herinner ik hem daar steeds aan. In dat licht constateer ik dat recent de derde bouwvergunning (van de benodigde twaalf) door EBA aan DB Netz is afgegeven.

Gebruik gemengde net door goederentreinen

De leden van het CDA vragen of ik een alternatief zie voor het langere gebruik van het gemengde net door goederentreinen. Dat is niet het geval: goederentreinen zullen ook na afronding van het Derde spoor gebruik blijven maken van het gemengde net. De ruimte die voor

spoorgoederenvervoer op het gemengde net beschikbaar is, zal niet alleen moeten worden benut vanwege herkomst en bestemming van de goederen, maar zal ook nodig zijn voor de groei van het spoorgoederenvervoer. Wel zal na afronding van het Derde spoor relatief meer goederenverkeer via de Betuweroute worden afgewikkeld, omdat dit voor de meeste vervoerders een aantrekkelijkere route van en naar Duitsland zal zijn. In het kader van PHS wordt bezien in hoeverre de ambities om het reizigersvervoer te intensiveren in de toekomst zal conflicteren met de ruimte voor spoorgoederenvervoer.

De leden van het CDA vragen voorts hoeveel capaciteit op de Brabantroute onttrokken wordt voor treinen die eigenlijk via de Betuweroute zouden moeten gaan. Op de Brabantroute stelt ProRail vanuit zijn rol als onafhankelijke verdeler van de beschikbare capaciteit conform het Besluit capaciteitsverdeling ten tijde van buitendienststellingen op de Betuweroute als gevolg van werkzaamheden aan het Derde spoor bij overbelasting drie treinpaden per uur per richting extra beschikbaar voor goederentreinen. Daarbuiten is dat één pad per uur per richting. Omdat momenteel geen sprake is van overbelasting, gaat de extra capaciteit voor goederentreinen bij buitendienststelling op de Betuweroute niet ten koste van de capaciteit van het overige treinverkeer.

Om een beeld te geven van de verhouding tussen dag, avond en nacht, zoals de CDA-fractie vraagt, geef ik u een duiding van het totaal aantal goederentreinen die van de drie belangrijkste grensovergangen met Duitsland (Oldenzaal, Zevenaar en Venlo) in 2018 gebruik maakten. In de dagperiode (7.00–19.00 uur) reden in totaal 19550 goederentreinen van en naar Duitsland, waarvan 9550 via Zevenaar, 6650 via Venlo en 3350 via Oldenzaal. In de avond (19.00–23.00 uur) waren dat er in totaal 8600, waarvan 3750 via Zevenaar, 3550 via Venlo en 1300 via Oldenzaal. Gedurende de nacht (23.00–7.00 uur) bedroeg het aantal treinen in totaal 15200; de grensovergang bij Zevenaar verzorgde daarvan 7300, Venlo 6400 en Oldenzaal 1500.

Nulmeting imago spoorgoederenvervoer

Met betrekking tot de door de CDA-fractie genoemde nulmeting van het huidige imago wordt binnenkort daartoe aan een onderzoeksbureau opdracht gegeven. Dit onderzoek tracht zowel kwantitatief als kwalitatief bij omwonenden, verladers en havenbedrijven het imago van het spoorgoederenvervoer te duiden. Daarvoor hanteert het onderzoeksbureau verschillende methodieken. Enquêteering via internet en diepte-interviews zijn daarin de belangrijkste. Op basis van deze nulmeting zal de sector bepalen welke campagnes nodig zijn om het imago te versterken.

Overwegen tracé Heerlen-Herzogenrath

Met betrekking tot het door de leden van het CDA gevraagde moment van het wegnemen van de twee niet-actief beveiligde spoorwegovergangen op het tracé Heerlen-Herzogenrath kan ik u melden dat dit naar verwachting eind 2021 zal zijn. In goed overleg met de gemeente Kerkrade wordt gezocht naar alternatieve onderdoorgangen.

Kijfhoek

De leden van het CDA vragen ook naar de maatregelen om de bereikbaarheid voor hulpdiensten op Kijfhoek. Het maatregelenpakket om de bereikbaarheid voor de hulpdiensten op Kijfhoek verder te verbeteren wordt momenteel uitgewerkt door ProRail, de omgevingsdienst en de veiligheidsregio (zie ook mijn brief van 12 juni 2019: Kamerstuk 29 893, nr.

240). De planning is erop gericht in 2020 het besluitvormingsproces af te ronden en eind 2021 de calamiteitenwegen te hebben aangelegd.

Waalhaven Zuid

De leden van het CDA vragen voorts naar de ontstane situatie op het emplacement Waalhaven Zuid. Met mijn brief van 14 september jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 864) heb ik uw Kamer geïnformeerd over beperkingen aan het rangeren met gevaarlijke stoffen op het emplacementen Waalhaven Zuid. Op basis van het uitvoeren van een test op vrijdag 13 september jl. is geconstateerd dat de blusvoorzieningen nog niet aan de vergunningvereisten kunnen voldoen. Daarom is door ProRail besloten het rangeren met gevaarlijke stoffen stil te leggen. Dit betekent dat een aantal rangeeractiviteiten van Waalhaven Zuid uit zal wijken naar onder andere Kijfhoek. Vervoerders kunnen helaas hinder ondervinden in de vorm van omleidingen en vertragingen. Zij worden door ProRail goed op de hoogte gehouden en nauw betrokken bij de aanpak. Daarnaast werkt ProRail nu aan een voorstel om de beperkingen zo snel mogelijk op te heffen. Naar verwachting zal dit een aantal maanden gaan duren. Dit jaar worden de meest urgente vervangingswerkzaamheden uitgevoerd en afgerond.

Effect halvering gebruiksvergoeding

De leden van de D66-fractie vragen om een inschatting van de toename van het goederenvervoer die uit de verlaging van de gebruiksvergoeding te verwachten is. Op 30 juli 2019 is de Tijdelijke subsidieregeling stimulerende goederenvervoer per spoor met terugwerkende kracht tot 1 januari 2019 in werking getreden. Met deze regeling worden de kosten voor het spoorgoederenvervoer verlaagd met als doel de aantrekkelijkheid en daarmee de groei van het product spoorgoederenvervoer te vergroten. Het effect van deze regeling moet in samenhang worden gezien met de andere maatregelen in het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Tijdens de totstandkoming van het maatregelenpakket is deze samenhang getoetst in een globale analyse van maatschappelijke kosten en baten. Daarbij is – conform WLO-hoog-scenario – uitgegaan van een groei in het aantal tonkilometers op Nederlands spoor van ongeveer 200 miljoen in 2019 tot ongeveer 350 miljoen in 2023. Volgens deze analyse levert het pakket inclusief de subsidieregeling een positief maatschappelijk rendement op. Daarnaast is een positief effect te verwachten van de reeds in Duitsland ingevoerde halvering van de gebruiksvergoeding. In 2021 zal de tijdelijke subsidieregeling tussentijds worden geëvalueerd. De daadwerkelijke toename van het spoorgoederenvervoer is daarbij een belangrijke indicator.

Intentieverklaring / convenant

Met de publicatie van de hiervoor genoemde subsidieregeling geef ik invulling aan de afspraken die ik met de goederenvervoerders overeen ben gekomen om zowel de groei van het vervoer te stimuleren, als dit goed in te passen in de omgeving. In mijn brief van 19 juni 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 782) heb ik aangegeven dat de goederenvervoerders bereid zijn via pilots actief bij te dragen aan het verbeteren van het spoorproduct inclusief het verminderen van omgevingseffecten zoals geluid en trillingen. Ten aanzien van het afwegen van infrastructurele maatregelen gelden uiteraard de reguliere financiële kaders voor besluitvorming daarover. Bovengenoemde afspraken zijn vastgelegd in een intentieverklaring die ik op verzoek van de leden van de D66-fractie

samen met het in voornoemde brief aangekondigde convenant duurzaam spoorvervoer van verladende partijen als bijlage bij deze brief meestuur¹.

Internationale standaardtaal

Het invoeren van een internationale standaardtaal bij het spoorgoederenvervoer, zoals de leden van de D66-fractie bepleiten, is nog geen onderdeel van de Europese agenda. Wel wordt er gewerkt aan vereenvoudiging van de bestaande taaleisen. Op grond van Europese regelgeving is het in Nederland mogelijk gemaakt om op grensbaanvakken een eenvoudiger taalniveau te vereisen van de machinisten. Dit vereenvoudigde taalregime is vanaf 1 juli 2019 in gebruik genomen onder andere op het grensbaanvak Venlo. Verdere vereenvoudigingen kunnen aan de orde komen indien de Europese Commissie een voorstel zal doen ten aanzien van de richtlijn voor de vergunningen van machinisten.

Gevolgen buitendienststellingen

De leden van de SP-fractie vragen naar de buitendienststellingen van de Betuweroute en de gevolgen daarvan. Daarbij vragen zij specifiek in te gaan op Basisnet en op de effecten van 740m lange treinen voor woningen langs omleidingsroutes. Vooralsnog ga ik ervan uit dat het oorspronkelijk door DB Netz beschreven patroon van één week enkel-sporige buitendienststelling per vier weken met soms dubbelsporige buitendienststelling in weekenden zal worden voortgezet. ProRail houdt hierover nauw contact met DB Netz. Omvangrijkere buitendienststellingen, zoals oorspronkelijk beoogd in 2021, worden in nauwe samenwerking met ProRail ingepland. Bij buitendienststellingen worden treinen omgeleid via de Brabantroute en de routes door Oost-Nederland. Uitgangspunt daarbij is dat ook het omgeleide verkeer moet passen binnen grenzen voor geluid en externe veiligheid. Dit is ook zo besproken in de Stuurgroep Derde spoor. Voor Basisnet is dit een lastige opgave omdat ik met uw Kamer heb geconstateerd dat de invulling van het Basisnet nadere afstemming behoeft. Momenteel wordt daarover met regio's overlegd. De verdere inpassing van om te leiden treinverkeer wordt in het kader van de Stuurgroep Derde spoor bezien. Het benoemde uitgangspunt geldt overigens onverkort voor treinen met een lengte van 740 meter, zodat het effect op woningen niet anders zal zijn dan treinen met een andere, kortere lengte.

Beleidsintensivering spoortrillingen

Trillingshinder

De CDA-fractie is benieuwd of de Staatssecretaris kan aangeven hoe het komt dat het aantal meldingen over spoortrillingen toeneemt, maar qua relatieve omvang volgens ProRail beperkt blijft. Ten opzichte van het totaal aantal meldingen dat ProRail ontvangt, is het aantal meldingen over trillingen (enkele honderden per jaar), ondanks de toename in de afgelopen jaren, beperkt. Uiteraard betekent dit niet dat trillingshinder een onderwerp is dat niet serieus genomen moet worden. Op verschillende terreinen zijn acties in gang gezet om het vraagstuk van trillingen systematisch op te pakken. Zo wordt een praktijkproef langzamer rijden ingericht (zie hierna). Ook is een aantal concrete casussen opgepakt zoals de extra investeringen die zijn gedaan om hinder te beperken op het tracé Meteren-Boxtel en naar aanleiding van klachten van omwonenden op de Brabantroute. Na onderzoek van deze klachten bleek dit te komen door inzet van TRAXX-locomotieven voor reizigersmaterieel (IC Direct) in

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

combinatie met betonnen overwegen. In de nieuwe dienstregeling (vanaf 15 december 2019) zal NS, bij wijze van proef, voor drie maanden met dit materieel langzamer gaan rijden. Metingen en ervaringen van omwonenden moeten inzicht geven in wat het effect hiervan is. Tezamen met het effect op de punctualiteit zal na deze proef afgewogen worden of langzamer rijden doelmatig is.

De GroenLinks-fractie is benieuwd naar de mogelijkheden om via afspraken en vergunningen de overlast te verminderen. In het kader van het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer worden de mogelijkheden voor het verminderen van overlast verkend. Ik noemde reeds de praktijkproef langzamer rijden op het tracé Meteren-Boxtel. Ook zet de spoorgoederensector zich in voor duurzamer en stiller vervoer (zoals door gebruik van stiller materieel), waarbij het bij deze brief gevoegde convenant van verladingsmede relevant is.

De innovatieagenda trillingen beoogt de trillingen aan de bron (bij de trein of de infrastructuur) te verminderen. Aanpak aan de bron heeft een groter effect, dan het gebruik van het spoor te wijzigen. Groei van het spoorgebruik gaat hand in hand met de aanpak van hinder aan de bron.

Aanpassen bestaand spoorgoederenmaterieel

De CDA-fractie vraagt of de voortgang van het geluid- en trillingsarm maken van spoorgoederenvervoer kan worden gekwantificeerd. In mijn brief beschrijf ik het traject dat nodig is om tot onderbouwd beleid te komen voor trillingen. We staan nog aan het begin. Wat «trillingsarm» is, is nog niet gedefinieerd. Daarvoor is het nu ook nog te vroeg, onder meer omdat we nog wachten op een landelijk toepasbaar rekenmodel van het RIVM. Met betrekking tot de door het CDA gevraagde kritische factor heb ik in mijn brief aangegeven dat er sprake is van een complex samenspel van factoren (onder meer: materieel, het spoor, de ondergrond en de gebouwen). Wat op de ene plek trillingshinder geeft, doet dat niet op de andere plek. Een maatregel op de ene plek werkt niet op de andere. Dat is een wezenlijk verschil met de aanpak van geluid, waar maatregelen meer generiek toepasbaar zijn.

De GroenLinks-fractie vraagt naar het bestaand materieel en de mogelijke vervanging daarvan. Ik heb mij in de afgelopen tijd hard gemaakt voor aanpassing van de TSI Noise waardoor bestaand goederenmaterieel, dat niet aan de geluideisen voor nieuwe goederenwagons voldoet, niet meer overal ingezet kan worden. Deze TSI is op 16 mei 2019 vastgesteld. U bent hierover geïnformeerd in de voortgangsbrief spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 858). Vanaf 2024 wordt het verplicht om op routes met meer dan 12 goederenbewegingen in de nacht te gaan rijden met stil materieel. In Nederland zal dat naar verwachting in ieder geval gaan om de Betuweroute en de Brabanneroute. Indirect kan ook een effect uitgaan op andere trajecten door stille routes over de grens. Bestaand goederenmaterieel kan stiller worden door kunststof remblokken of schijfremmen toe te passen. Voor de financiering van deze aanpassing is al een aantal jaar een prestatieregeling van toepassing. Doel van deze regeling is het stimuleren van de ombouw van goederenwagons tot «stille wagons»; vervoerders krijgen daarvoor een tijdelijke korting op de gebruiksvergoeding. Samen met ILT ben ik nu bezig de implementatie van deze TSI vorm te geven. Onderdeel hiervan is ook het onderzoeken hoe de handhaving hierop kan worden vormgegeven.

Innovatieagenda trillingen

De SP-fractie vraagt naar de werkwijze van de aanleg van de trillingsreducerende ondergrond. In situaties waar sprake is van een tracébesluit worden, indien het project leidt tot een toename van trillingen, maatregelen zoals een ondergrondse trillingwerende constructie afgewogen. Maatregelen moeten effectief en doelmatig zijn. Het doel van de innovatieagenda trillingen is om de keuzemogelijkheden wat betreft trillingsmaatregelen verder uit te breiden, met name naar goedkopere maatregelen die trillingen aan de bron reduceren. Een trillingsreducerende ondergrond is relatief duur en daardoor in veel situaties niet doelmatig.

Handreiking Nieuwbouw en spoortrillingen

De SP-fractie vraagt 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. Bij de planning van woningbouw zijn meerdere publieke en private actoren betrokken. De afweging omtrent woningbouw wordt op lokaal niveau door het gemeentebestuur gemaakt. Private actoren, zoals projectontwikkelaars, aannemers, of de particuliere initiatiefnemer van een nieuwbouwproject hebben daarbij ook een eigen verantwoordelijkheid. Het streven naar een gezonde fysieke leefomgeving waarin prettig gewoond en gewerkt kan worden, ligt namelijk niet bij één actor.

Tijdens het algemeen overleg over ERTMS op 20 juni jongstleden (Kamerstuk 33 652, nr. 71, p. 30–31) heb ik de grote woningbouwopgave aan de ene kant en de groei van het personen- en goederenvervoer aan de andere kant benoemd. Zowel in afstemming met de Minister van BZK, als in bestuurlijk overleg met de regio's is hier volop aandacht voor. Tegelijkertijd heb ik aangegeven dat we een beperkt instrumentarium hebben en dat we met elkaar die puzzel moeten leggen.

In het kader van de beleidsintensivering spoortrillingen is in mijn opdracht de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen ontwikkeld. Uitgaande van de bestaande (bouw)regelgeving kunnen gemeenten, woningcorporaties, projectontwikkelaars, aannemers en andere bouwers, ook nu al maatregelen treffen om bij nieuwbouw of grootschalige innovatie langs het spoor trillingsoverlast zoveel mogelijk te voorkomen. Deze handreiking reikt concrete handvatten aan.

ILT mankementenonderzoek en Quo Vadis

De leden van de VVD-fractie vragen of de staatsecretaris op korte termijn kan toezeggen de Kamer te informeren over de voortgang van het ILT Mankementenonderzoek. Het ILT Mankementenonderzoek is op 27 november 2018 aan de Kamer gedeeld in de kamerbrief betreffende de stand van zaken spoorveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 224).

In vervolg op het onderzoek mankementdetectie heeft de ILT bij ProRail en de spoorwegondernemingen gevraagd welke maatregelen zij nemen naar aanleiding van de bevindingen uit het rapport.

1. Uit de reacties blijkt dat meer en beter wordt afgestemd met buitenlandse partijen. Als gevolg hiervan kan dus eerder worden ingegrepen indien er via Quo Vadis overschrijdingen van de normen worden geconstateerd.
2. ProRail heeft een document opgesteld voor buitenlandse spoorwegondernemingen, om hen te informeren over het systeem Quo Vadis en op welke wijze de informatie uit dit systeem kan worden benut.

3. Er zijn enkele spoorwegondernemingen die gebruik maken van tags op hun goederenwagens. Met behulp van deze tags worden meetgegevens direct doorgestuurd naar de spoorwegonderneming, zodat deze direct maatregelen kan nemen.
4. ProRail is gestart met de ontwikkeling van een nieuwe generatie Quo Vadis-maatstations. Dit moet de kwaliteit van de meetgegevens verbeteren

ILT gaat door met het volgen van spoorwegondernemingen om hen ertoe te bewegen om meer en beter gebruik te maken van de meetgegevens uit Quo Vadis.

Praktijkproef langzamer rijden goederentreinen in de nacht

De leden van de fracties van CDA, VVD en SP hebben verschillende vragen over de praktijkproef op het traject Meteren – Boxtel. De proef richt zich op het in kaart brengen van de effecten van langzamer rijden op trillingsniveaus. Ook wordt onderzocht wat de effecten zijn op aanpassingen aan de ProRail systemen (en de kosten daarvan), op juridische aspecten, op de capaciteit en op de bedrijfseconomische operatie van de vervoerders. De definitieve opzet van de proef en de wijze van uitvoering zijn nog onderdeel van lopend overleg met de betrokken vervoerders. Naar verwachting worden er metingen uitgevoerd bij 40 km/u, 60 km/u en de reguliere snelheid op dit baanvak. De periode gedurende welke de metingen zullen plaatsvinden, staat nog niet precies vast, maar zal wel in de loop van dit najaar gedurende de nacht zijn. Mogelijk wordt ook een speciale testtrein ingezet, indien het aantal metingen met de goederentreinen die in de nacht rijden (momenteel gemiddeld vier per nacht) te gering is om verantwoord conclusies te trekken. Het geluideffect wordt bepaald op basis van de wettelijke rekenmethodiek (die gebaseerd is op metingen). Hierin is ook het effect meegenomen van stillere goederenwagens.

De resultaten van de proef met langzamer rijden zijn begin 2020 beschikbaar en worden met de resultaten van onderzoek naar de andere, hiervoor genoemde effecten samengevoegd. Op basis hiervan wordt bezien of langzamer rijden in de nacht een effectieve en doelmatige maatregel is om omgevingshinder te verminderen.

Voor de praktijkproef betekent het ontbreken van een juridische basis dat vrijwillige medewerking van goederenvervoerders nodig is. Met de bijgevoegde intentieverklaring hebben deze vervoerders duidelijk hun medewerking aan de proef uitgesproken.

Geluid- en trillingsmaatregelen bij PHS Meteren-Boxtel

De D66-fractie vraagt in hoeverre de gemeenten en de provincie financieel bijdragen om het traject Meteren-Boxtel te verbeteren. En welke trillingsmaatregelen nu worden meegenomen in dit traject. Zoals ik u in mijn brief van 28 maart 2019 heb gemeld over het project PHS Meteren-Boxtel (Kamerstuk 32 404, nr. 91), heb ik onderzoek gedaan naar extra hinderbeperkende maatregelen op het traject Meteren-Boxtel. Op basis van de vanuit EU regelgeving (TSI Noise) vereiste analyse van treinaantallen (meer dan 12 goederenbewegingen in de nacht) heb ik besloten dit traject te zijner tijd aan te wijzen als zogenoemde «Quieter Route», waarna er alleen nog stillere goederentreinen over mogen rijden. Daarbij zal ik de geluidproductieplafonds verlagen om deze geluidswinst vast te leggen voor de omgeving. Hiermee wordt de toename van geluidhinder op Meteren-Boxtel beperkt. Daarnaast investeer ik € 11 mln. in extra trillingwerende maatregelen in Vught-noord. Er is op dit moment sprake

van toepassing van een ondergrondse trillingwerende constructie; als de komende jaren innovaties beschikbaar komen kan mogelijk voor een andere oplossing gekozen worden. Tenslotte heb ik middelen beschikbaar gesteld als medefinanciering voor extra hinderbeperkende maatregelen als andere overheden die alsnog willen laten realiseren. Dat aanbod staat nog steeds.

Schade als gevolg van spoortrillingen

De CDA- en SP-fracties stellen verschillende vragen over de schadeafhandeling, zoals waarom ProRail deze zelf uitvoert en wanneer het schadeprotocol wordt geëvalueerd. Bij de schadeafhandeling is sprake van civiel recht. In elk land geldt ditzelfde civiele recht. Elke burger die denkt dat iemand schade veroorzaakt, kan die verantwoordelijke aansprakelijk stellen. Daaruit voortvloeiende claims komen binnen bij ProRail die deze ook afhandelt. ProRail bekijkt middels het TNO protocol in welke gevallen er daadwerkelijk een kans is dat treinverkeer schade veroorzaakt. Hierbij speelt de afstand van de woning tot het spoor een rol, maar ook bijvoorbeeld het type woning. Indien die kans er is, neemt ProRail de bewijslast over en voert een diepgaand onderzoek uit of de schade echt wordt veroorzaakt door treinen. Vrijwel nooit kan er bij deze claims een relatie worden aangetoond tussen schade en spoortrillingen. Dat ProRail nu die werkwijze actualiseert, is aan ProRail vanuit hun verantwoordelijkheid als beheerder. Na de actualisatie van het protocol door ProRail zal ik een evaluatie van het proces van de toepassing van het protocol uitvoeren, zoals ook aangekondigd in de kamerbrief spoortrillingen. Daarbij wordt ook gekeken naar de positie die ProRail inneemt, die nu zelf de schadeclaims afhandelt, en de wijze van communicatie hierover met bewoners. ProRail heeft voor de actualisatie 4 tot 6 maanden nodig. Met het uitvoeren van de evaluatie wacht ik tot enkele gemeenten langs de Brabantroute een second opinion hebben afgerond bij enkele woningen, waarbij de schadebeoordeling door ProRail, op basis van het TNO protocol, opnieuw wordt beoordeeld. Deze second opinion is naar verwachting eind 2019 gereed.