

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/91871

Uw kenmerk
2022Z07675

Datum 13 mei 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over dreigende
capaciteitstekort voor spoorgoederenvervoer door
werkzaamheden aan het derde spoor

Geachte voorzitter,

Op 15 april 2022 heeft het lid Minhas (VVD) vragen gesteld inzake het dreigende capaciteitstekort voor spoorgoederenvervoer door werkzaamheden aan het Derde spoor Duitsland. Graag ga ik op de door hem gestelde vragen in.

Vraag 1

Bent u bekend met de voorgenomen dubbelsporige stremming van 20 weken bij de grensovergang Emmerich voor de Betuweroute door de werkzaamheden aan het derde spoor tussen het Duitse Wesel en Friedrichsfeld?

Antwoord 1

Ja. DB Netz en ProRail hebben in goede samenwerking gezocht naar een optimale afstemming van deze werkzaamheden in de periode tussen eind 2024 en medio 2026; zie ook de brief van mijn voorganger van 14 december 2021 (Kamerstuk 29984, nr. 953). Deze afstemming omvat inderdaad het voornemen van een dubbelsporige stremming van 20 (niet aaneengesloten) weken bij de grensovergang Zevenaar / Emmerich.

Vraag 2

Heeft u in beeld of de omleidcapaciteit van het goederenvervoer - dat zal worden omgeleid via de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal - volstaat om alle goederentreinen af te wikkelen?

Antwoord 2

Eerder heeft mijn voorganger ProRail gevraagd om in samenspraak met de Stuurgroep Derde spoor Duitsland een Plan van Aanpak op te stellen voor de langdurige werkzaamheden in 2024, 2025 en 2026. De Stuurgroep Derde spoor Duitsland adviseert mij binnenkort hierover. Dit advies zal ik met uw Kamer delen.

Vraag 3

Klopt het dat de goederentreinen met gevaarlijke stoffen bij voorkeur over de Betuweroute gestuurd zullen worden? Welke route zullen deze specifieke goederentreinen gaan rijden als dit niet mogelijk is?

Antwoord 3

Het klopt dat goederentreinen met gevaarlijke stoffen bij voorkeur over de Betuweroute rijden mits daarvoor ook aansluitende capaciteit beschikbaar is op het Duitse spoorwegnet. Als dit niet mogelijk is, rijden deze treinen de reguliere omleidingsroutes via de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/91871

Vraag 4

Klopt het dat de omleiding van het spoorgoederenvervoer meer geluid en trillingen zal veroorzaken in de omgeving van de omleidingsroute via de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal? Zo ja, welke inzet gaat u verrichten om overlast en hinder te voorkomen?

Antwoord 4

Het is onvermijdelijk dat extra verkeer door omgeleide treinen tot meer overlast en hinder zal gaan leiden. Het omgaan met omgevingshinder is onderdeel van het Plan van Aanpak waarover de Stuurgroep Derde spoor Duitsland mij binnenkort zal adviseren.

Vraag 5

Heeft u in beeld wat het capaciteitstekort zal betekenen voor de aan- en afvoer van goederen tussen Nederland en het Europese achterland en in welke mate dit de concurrentiepositie schaadt van de Nederlandse havens en inland terminals?

Antwoord 5

Voor zover het capaciteitstekort bij dubbelsporige stremmingen onvoldoende met maatregelen gemitigeerd kan worden, kan sprake zijn van gevolgen voor de aan- en afvoer van goederen tussen Nederland en het Europese achterland. Inzet is om dit zoveel mogelijk te beperken, mede daarom is aan ProRail gevraagd om tijdig een Plan van Aanpak op te stellen.

Vraag 6

In hoeverre kan alternatief busvervoer tijdens de omleidperiode het capaciteitsknelpunt verlichten zoals in de afgelopen jaren ook gebeurde tijdens werkzaamheden aan het spoor? Ben u bereid hierover afspraken te maken met de verantwoordelijke Duitse partijen? Zo ja, welke?

Antwoord 6

Grensoverschrijdende verbindingen zijn belangrijk. Ik wil daar niet licht mee omgaan. Voordat eventueel tot alternatief busvervoer overgegaan wordt, dienen alle opties goed afgewogen te worden. Als dan blijkt dat alternatief busvervoer een effectief middel is om uiteindelijk meer grensoverschrijdend spoorverkeer voor reizigers en goederen mogelijk te maken, dan kunnen daarover met de verantwoordelijke Duitse partijen afspraken gemaakt worden. Ook op dit punt wacht ik het Plan van Aanpak en het advies van de Stuurgroep Derde spoor Duitsland af.

Vraag 7

Heeft u in beeld of - en zo ja, hoeveel - reizigers extra reistijd kunnen verwachten als gevolg van deze voorgenomen stremming? Hoe gaat u deze reistijd minimaliseren?

Antwoord 7

Het lijkt onvermijdelijk dat ook het reizigersvervoer consequenties zal ondervinden van de voorgenomen stremming. Het Plan van Aanpak van ProRail zal aangeven in welke mate dat het geval is. Naar verwachting zal dat met name optreden bij de dubbelsporige stremmingen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/91871

Vraag 8

Kunt u aangeven of de spoorweginfrastructuur van de omleidingsroutes, de Brabantroute in het bijzonder, voldoende beschikbaar en betrouwbaar is om hinder door werkzaamheden te voorkomen?

Antwoord 8

Zoals aangegeven in mijn antwoord op de eerste vraag hebben DB Netz en ProRail in goede samenwerking gezocht naar een optimale afstemming van werkzaamheden. In het Plan van Aanpak dat door ProRail wordt opgesteld, zal daarom ook aan de orde komen in hoeverre omleidingsroutes beschikbaar zullen blijven voor spoorverkeer en welke maatregelen daartoe door ProRail worden genomen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen