

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1181

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 maart 2024

Uw Kamer heeft tijdens het CD Spoorveiligheid van 7 februari jl. verzocht aanvullende informatie te ontvangen over verschillende onderwerpen, ik heb toegezegd deze voor het CD Spoor van 7 maart de delen. Daarnaast zijn er in deze brief onderwerpen opgenomen waarover ik eerder heb toegezegd informatie te delen.

Het betreft de volgende onderwerpen: het gebruik van kwartshoudende spoorballast, in het bijzonder een ballastdepot in Apeldoorn, de toeslag op de Hogesnelheidslijn, het project derde perron Amsterdam Zuid, de frequenties op stations rondom Utrecht¹, de prestatiebrief van NS en ProRail, de binnengekomen bezwaarschriften n.a.v. de nieuwe hoofd railnetconcessie (2025–2033) en de Drielandentrein.

1. Kwartshoudende spoorballast

Het Kamerlid Van Kent (SP) heeft tijdens het CD Spoorveiligheid om informatie verzocht met betrekking tot kwartshoudende ballast, in het bijzonder met betrekking tot het ballastdepot dat nabij een woonwijk in Apeldoorn heeft gelegen. In deze brief ga ik in op de gevraagde informatie.

Overlast voor omwonenden van werkzaamheden en voor medewerkers van aannemers door gebruik van kwartshoudende ballast vind ik uitermate onwenselijk. Medewerkers en omwonenden mogen verwachten veilig en schoon te kunnen werken en wonen. Ik heb ProRail dan ook gevraagd om alles te doen wat mogelijk is om het gebruik van kwartshoudende ballast te elimineren en in de tussentijd kwartshoudende ballast zorgvuldig en veilig toe te passen. ProRail werkt hier hard aan en ik word periodiek geïnformeerd over de voortgang.

¹ TZ202402-046.

Beschikbaarheidsonderzoek kwartsloze ballast

De Nederlandse Arbeidsinspectie heeft ProRail in 2022 een eis opgelegd², die ProRail opdraagt toe te werken naar het volledig elimineren van kwartshoudende spoorballast. ProRail heeft daarop onderzocht of en hoe kwartshoudende ballast op korte termijn geëlimineerd kan worden³.⁴ Door dit onderzoek kan ProRail steeds meer kwartsloze ballast toepassen, maar er is voorlopig nog niet voldoende kwartsloze ballast beschikbaar om kwartshoudende ballast volledig te vervangen. Het aanbod van kwartsloze ballast is nog beperkt, omdat kwartsloos als productspecificatie nieuw is. ProRail geeft aan dat zij de eerste partij is die dit type ballast zoekt. Stenen zonder kwarts zijn schaars. Daarnaast heeft kwartsvrij gesteente een kans op de aanwezigheid van andere, nog schadelijkere stoffen zoals asbest en zware metalen. ProRail hanteert daarom een zorgvuldig proces om mogelijke geschikte groeves te onderzoeken.

Werken met beschermingsmiddelen

Het is de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever (ProRail) en opdrachtnemers (aannemers) om te zorgen voor een veilige en gezonde werkomgeving. Onderdeel daarvan is, voor de opdrachtnemer, het verstrekken van de juiste beschermingsmiddelen en het verzekeren van gebruik hiervan. Als opdrachtgever ziet ProRail hierop toe. In de praktijk blijkt echter dat er niet altijd gebruik wordt gemaakt van de verstrekte middelen. Dat is zorgelijk en de signalen dat in Apeldoorn gewerkt is zonder beschermingsmiddelen heb ik aan ProRail voorgelegd. ProRail geeft aan steekproefsgewijs te toetsen op het gebruik van beschermingsmiddelen, zo ook in Apeldoorn. ProRail is geschrokken van de signalen en beelden van de omwonenden van het depot in Apeldoorn. ProRail geeft aan dit onder de aandacht van aannemers gebracht te hebben en dit te blijven doen.

Onderzoeken naar gezondheidsrisico's omwonenden in Apeldoorn

Van maart 2023 tot en met augustus 2023 heeft er spoorballast opgeslagen gelegen in de nabijheid van de woonwijk Kanaal Zuid in Apeldoorn. Over het ballastdepot, en de overlast die deze voor bewoners heeft veroorzaakt is uw Kamer in oktober en november⁵ geïnformeerd. De bewoners hebben zich grote zorgen gemaakt over de aanwezigheid van kwartshoudende ballast in het depot. Om de bewoners duidelijkheid te bieden, heeft ProRail opdracht gegeven tot het uitvoeren van twee onderzoeken.

Het eerste onderzoek was bedoeld om uit te wijzen of er na het verwijderen van het depot nog gezondheidsrisico's voor omwonenden bestonden. Een voorlopige versie van dit rapport is meegezonden met de stukken die in oktober met uw Kamer zijn gedeeld. Het definitieve rapport, opgeleverd op 30 oktober, zend ik hierbij aan uw Kamer. Het onderzoek heeft aangetoond dat er op het moment van meten (medio augustus 2023) geen sprake was van risico's voor de gezondheid. Dat betekende dat de bewoners veilig in hun huizen konden wonen.

² https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/nieuws/documenten/eis_arbeidsinspectie_aan_prorail.pdf

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 25 883, nr. 457

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 948.

⁵ Aangangsel Handelingen II 2023/24, nr. 158

Omdat de metingen gedaan zijn nadat het depot was verwijderd, kan op basis van het eerste onderzoek geen conclusie getrokken worden over de gezondheidsrisico's die bewoners hebben gelopen tijdens de aanwezigheid van het depot. Daar is een ander soort onderzoek voor nodig. In augustus 2023 heeft ProRail daarom een extern bureau opdracht gegeven tot een tweede onderzoek. De uitkomsten van dit onderzoek ontvangt u als bijlage bij deze brief.

Gezondheidsrisico's door kwartsstof worden bepaald door de mate en duur van blootstelling aan de stof. Een onderzoek gebaseerd op metingen is betrouwbaar maar vereist dat er gedurende de aanwezigheid van het depot doorlopend metingen worden uitgevoerd. Dit was in Apeldoorn niet mogelijk omdat zorgen over eventuele gezondheidsrisico's pas later gesignaleerd zijn. Daarom is voor een andere onderzoeksopzet gekozen.

Het onderzoeksbureau heeft op basis van rekenmethodes bepaald wat de impact van de aanwezige ballast is geweest. Het onderzoeksrapport stelt dat «de werkzaamheden op het tijdelijke depot aan de Mezenweg in Apeldoorn voor aanzienlijke overlast hebben gezorgd, dat de blootstelling aan kwarts op meerdere momenten te hoog kan zijn geweest, maar dat de gezondheidsrisico's voor de omwonenden als verwaarloosbaar moet worden beschouwd. In het geval van het depot in Apeldoorn is de duur van de blootstelling te gering geweest om negatieve gezondheidsrisico's tot effect te kunnen hebben.

Compensatie bewoners in Apeldoorn

Zoals toegezegd⁶ ben ik opnieuw in gesprek gegaan met ProRail over de stappen die zij hebben gezet om omwonenden in Apeldoorn te compenseren voor de overlast van het ballastdepot. ProRail en BAM geven aan excuses te hebben gemaakt voor de situatie die in Apeldoorn is ontstaan. In augustus 2023 hebben zij de buurtbewoners aangeboden hun woningen en auto's professioneel te laten schoonmaken. Een aantal bewoners heeft hier gebruik van gemaakt. Daarnaast geeft ProRail aan dat er intensief contact is geweest met de bewoners over de ontwikkelingen in het dossier. Verder stelt ProRail dat naar aanleiding van de situatie in Apeldoorn het beleid rondom ballast depots is aangepast en maatregelen zijn aangescherpt om herhaling te voorkomen.

Ik vind het belangrijk dat ProRail, BAM en de gemeente Apeldoorn de ontstane overlast netjes met de omwonenden afhandelen. Ik heb begrepen dat er tijdens een bewonersavond op 23 januari 2024 verschillende opties ter sprake zijn gekomen voor eventuele compensatie van de veroorzaakte overlast. Naar ik heb begrepen, hebben de bewoners aangegeven nog niet eerder met elkaar over dit onderwerp gesproken te hebben en dat op een later moment graag nog te willen doen. Met de bewoners en andere partijen is afgesproken dat de gemeente Apeldoorn het initiatief neemt tot het maken van een vervolgspraak, deze zal in maart 2024 plaatsvinden. Ik verwacht dat de gesprekken tussen de bewoners, de gemeente, BAM en ProRail tot een voor alle partijen acceptabel resultaat zal leiden. In periodieke gesprekken die het Ministerie van IenW met ProRail voert wordt de voortgang van de afhandeling besproken.

⁶ TZ202402-094

2. Toeslag hogesnelheidslijn

Tijdens het CD Spoorveiligheid van 7 februari jl. heb ik uw Kamer toegezegd⁷ u te informeren over de financiële gevolgen van het afschaffen van de toeslag op de hogesnelheidslijn (HSL) voor de periode tot en met eind 2025, het moment waarop ProRail verwacht dat er weer 300 kilometer per uur gereden kan worden. De reden dat de HSL-toeslag wordt gehanteerd op de verbinding tussen Schiphol en Rotterdam is dat de reiziger extra (maximaal 2,90 euro extra) betaalt voor een snellere verbinding. Ook met de huidige, tijdelijke snelheidsbeperking blijft de reistijd over de HSL aanzienlijk korter (ongeveer 25 minuten) dan via het conventionele spoor. Tussen Amsterdam centraal en Rotterdam Centraal is de reistijd zonder snelheidsbeperkingen 41 minuten. Met de huidige snelheidsbeperking is dat in vrijwel alle gevallen nog onder de 45 minuten terwijl dat via de Oude Lijn 1 uur en 10 minuten is.

De directe financiële gevolgen van het afschaffen van de HSL-toeslag bedragen volgens NS naar verwachting ongeveer 27 tot 32 miljoen euro tot eind 2025. Indirect zullen er ook extra kosten optreden. De HSL-toeslag is namelijk ook bedoeld om reizigers te spreiden over het conventionele spoor en over de HSL-Zuid. Deze spreiding is noodzakelijk omdat het aantal reizigers over de HSL-Zuid bij het afschaffen van de HSL-toeslag toeneemt. Dat leidt tot extra kosten voor bijvoorbeeld extra inzet van personeel en materieel. Deze capaciteitskosten zijn niet meegerekend in de verwachte financiële gevolgen. Daarnaast zal de zitplaatskans dalen en de kwaliteit van de dienstverlening afnemen als geen extra treinen in worden gezet om de reizigersgroei op te vangen.

3. Project derde perron Amsterdam Zuid

Als bijlage van deze brief zend ik u ook de voorkeursbeslissing voor het project derde perron Amsterdam Zuid. Met deze beslissing is de MIRT-verkenning afgerond. Inmiddels is er opdracht verleend aan ProRail voor de volgende MIRT-fase, de planning- en studiefase. De MIRT-verkenning is gestart in 2018. De Tweede Kamer is geïnformeerd over de voortgang van de verkenning in brieven over de gemaakte afspraken in het jaarlijkse BO-MIRT overleg met overheden. De voorkeursbeslissing is in november en december 2023 vastgesteld door het Rijk, de gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam met medewerking van ProRail en NS.

Besluit

De scope van het project is:

- realisatie van een nieuw, derde perron aan de zuidkant van het station;
- ombouw van het perron in het midden voor treinen die gebruikmaken van de hogesnelheidslijn;
- aanleg van keerspooren met alle benodigde logistieke voorzieningen tussen de stations Amsterdam Zuid en Amsterdam RAI;
- bouw van een internationale treinterminal aan de zuidzijde van het station onder de sporen voor hogesnelheidstreinen naar het Verenigd Koninkrijk.

Uiterlijk in 2027 dient er een besluit genomen te worden over de bouwfasering van het project derde perron in relatie tot Zuidasdok. De verwachting is dat een integratie van werkzaamheden voordelen heeft voor het project en programma. Realisatie is nu voorzien na 2030. Verdere concretisering van de planning is afhankelijk van de voortgang van

⁷ TZ202402-095

Zuidasdok. In 2024 zal worden gestart met de ruimtelijk-juridische procedure op basis van de Omgevingswet.

Zoals ik u op 24 november heb gemeld⁸ wordt op Amsterdam Centraal een (tijdelijke) terminal gerealiseerd voor hogesnelheidstreinen naar Londen. Deze terminal geeft onderkomen aan reizigers, totdat de terminal op Amsterdam Zuid gereed is. De verwachting is dat de terminal op Amsterdam Centraal tot 2034–2036 zal blijven functioneren. Met het project derde perron Amsterdam Zuid worden mogelijkheden geschapen voor aanzienlijke groei van het internationale treinverkeer.

4. Frequenties stations rondom Utrecht

In het notaoverleg MIRT van 22 januari 2024 (Kamerstuk 36 410 A, nr. 46) is stilgestaan bij de frequentieverlagingen op een aantal stations in de omgeving van Utrecht. Door het Kamerlid Grinwis (ChristenUnie) is de vraag gesteld hoe het kan dat er momenteel slechts twee keer per uur een trein op een aantal stations op het traject Woerden – Utrecht stopt. Het gaat daarbij om de stations Vleuten, Utrecht Terwijde en Utrecht Leidsche Rijn. Dit terwijl de hiervoor genoemde stations ontworpen zijn voor zes keer per uur een trein. Ik heb toegezegd dat ik hierover met NS in gesprek zou gaan.⁹ Door middel van deze brief informeer ik u over de uitkomsten van dit gesprek.

Voor wat betreft stations rondom Utrecht heeft NS aangegeven voornemens te zijn om de frequenties op deze stations te verhogen. Met de ingang van dienstregeling 2025 zal de sprinter Woerden-Utrecht ook in de dal vier keer per uur rijden, waardoor de bediening van Terwijde, Vleuten en Leidsche Rijn terugkeert op het eerdere niveau. Dit is onderdeel van de adviesaanvraag voor Dienstregeling 2025. Momenteel ligt deze adviesaanvraag nog wel ter consultatie voor aan consumentenorganisaties en decentrale overheden.

5. Brief NS en ProRail over prestaties op het Hoofdrailnet

Eind vorig jaar traden NS en ProRail naar buiten met het nieuws dat hun gezamenlijke prestaties op het hoofdrailnet in 2023 achterbleven. De achterblijvende prestaties zijn aanleiding voor mij geweest om, in aanvulling op de jaarrapportages die ik standaard van NS en ProRail ontvang, te vragen om een brief die dieper ingaat op de punctualiteitscijfers. Ik heb NS en ProRail gevraagd om in die brief nader uiteen te zetten wat de oorzaak was van de achterblijvende prestaties in 2023 en om een doorkijk te geven naar de situatie in 2024. Ik heb daarbij hun expliciete aandacht gevraagd voor verbetermaatregelen in 2024.

De brief in de bijlage bevat de analyse van NS en ProRail. Ondanks de zeer uitdagende omstandigheden verwacht ik, in het belang van de reiziger, dat NS en ProRail er alles aan doen om de prestaties in 2024 te verbeteren. Mijn formele oordeel over de prestaties in 2023 zal ik vellen op basis van de jaarrapportages van NS en ProRail.

6. Bezwaarschriften HRN-concessie

Op 21 december 2023 heb ik de nieuwe hoofdrailnetconcessie (2025–2033) onderhands aan NS gegund. Ik heb uw Kamer hierover geïnformeerd.¹⁰ Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunnen belanghebbenden

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1178

⁹ TZ202402-046.

¹⁰ Kamerstukken II, vergaderjaar 2023–2024, 29 984, nr. 1176

binnen zes weken een bezwaarschrift indienen tegen dit besluit. Deze bezwaartermijn is inmiddels verstreken. Er zijn vier pro-forma bezwaarschriften ontvangen, waarin is gevraagd om meer tijd om de inhoudelijke gronden voor bezwaar aan te vullen. Inmiddels is aangegeven dat partijen hiervoor extra tijd krijgen. Na ontvangst van de inhoudelijke bezwaren zullen deze door mijn ministerie worden beoordeeld en zal daarop worden beslist. Tegen een besluit op bezwaarschriften staat beroep open bij de gespecialiseerde bestuursrechter, het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBB). Ik zal uw Kamer nader informeren over de uitkomst van de (bezwaar)procedure nadat deze is afgerond.

7. Drielandentrein

Tot slot wil ik met deze brief informeren over de ontwikkelingen rond de Drielandentrein. Op 5 oktober 2023 heb ik u geïnformeerd over de voortgang de werkzaamheden die noodzakelijk zijn voor de start van de Drielandentrein¹¹. De Drielandentrein is een langgekoesterde wens van betrokken overheden, vervoerders en natuurlijk de reizigers. Met deze trein kunnen reizigers comfortabel reizen tussen Aken en Luik, via onder meer Heerlen, Valkenburg en Maastricht. Ik ben daarom blij dat de betrokken vervoerders, Arriva, NS en NMBS aangeven dat deze treindienst op 9 juni 2024 wordt geïntroduceerd op het spoor. Daarmee behoort de overstap in Maastricht van en naar Luik straks tot de verleden tijd. Ook wordt geborgd dat de reiziger handig in- en uit kan checken met de Nederlandse OV-chipkaart op stations langs de lijn in België. Dit betekent een flinke vooruitgang voor met name reizigers in de regio.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

¹¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 29 984, nr. 1157