

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1036

Vragen van de leden **Vedder** (CDA) en **Grinwis** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het spoortraject Emmen-Rheine* (ingezonden 12 december 2024).

Antwoord van Staatssecretaris **Jansen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 januari 2025).

Vraag 1

Ziet u het belang en deelt u de ambitie om vanaf december 2026 met het project Emmen-Rheine een goede verbinding tussen regio's aan beide zijden van de grens te realiseren?

Antwoord 1

Ja, ik zet mij hiervoor in en ik wil ook een stap zetten met deze internationale verbinding. Deze ambitie heeft mijn ambtsvoorganger onderschreven in een intentieverklaring uit 2022. Vanuit het Ministerie van I&W wordt dan ook substantieel financieel bijgedragen aan deze verbinding. In het BO MIRT van 2020 is € 10 miljoen vrijgemaakt voor deze verbinding. Afgelopen jaar is nog eens € 5,2 miljoen extra vrijgemaakt. Daarnaast vinden er uitvoerige gesprekken plaats tussen het Ministerie van IenW en betrokken partijen over een aantal vraagstukken op het gebied van wetgeving, infrastructuur en materieel.

Vraag 2

Bent u bekend met de brief met als onderwerp «Materieel Coevorden-Bad Bentheim in kader project Emmen-Rheine»¹ die de Provincie Drenthe op 11 november 2024 aan u heeft verzonden, en zou u willen reageren op de brief?

Antwoord 2

Ja, ik ben bekend met deze brief. Deze gaat onder andere in op het hebben van voldoende zekerheid dat het treinmaterieel van de Bentheimer Eisenbahn ook op Nederland (tot aan grensstation Coevorden) kan en mag worden ingezet. Ik ben en blijf in goed contact met de provincie Drenthe over alle aspecten van het project. Met provincie Drenthe vinden reeds uitvoerige

¹ Provincie Drenthe aan Staatssecretaris van Openbaar Vervoer en Spoor, 11 november 2024

gesprekken plaats over de inhoud van deze brief. De voorliggende schriftelijke vragen gaan op hetzelfde in, dus bij dezen ook een openbare schriftelijke reactie.

Vraag 3

Bent u bekend met het feit dat het regionale grensoverschrijdende spoorproject Emmen – Rheine zo goed als gereed is om gerealiseerd te worden, maar alleen nog wacht nog op instemming om de Duitse treinen, die beschikken over een Duitse voertuigvergunning, te laten rijden op de laatste 0,5 km in Nederland tot in station Coevorden?

Antwoord 3

De inzet is dat deze treindienst zonder vertraging van start gaat. Binnen dit project zijn er een aantal randvoorwaarden die dienen te zijn ingevuld om het project te laten slagen. Dit omvat generieke randvoorwaarden die altijd bij dergelijke projecten gelden, maar er is ook een aantal randvoorwaarden specifiek voor deze verbinding. Er is een aantal specifieke uitdagingen rondom de infrastructuur, wetgeving en het materieel. De betrokken partijen hebben allen hun eigen verantwoordelijkheid in het invullen van de randvoorwaarden.

Om op het Nederlandse spoor te mogen rijden moeten de Duitse treinen worden toegelaten. Het uitgangspunt is dat het spoorvervoer veilig geschiedt. Wanneer het materieel is toegelaten kan het integrale projectbesluit worden genomen, waarna de aanbesteding van start kan gaan.

De voertuigtoelating kan op verschillende wijzen geschieden. Een mogelijkheid is het uitbreiden van het gebruiksgebied van de huidige voertuigvergunning. Op de vergunning(en) staat in welke landen een spoorvoertuig mag rijden. Wanneer het voertuig in een extra land gaat rijden, moet het gebruiksgebied worden uitgebreid en moet de vergunning aangepast worden. Hiervoor moet de Bentheimer Eisenbahn een aanvraag indienen bij het Europese Spoorwegbureau (ERA).

Er is ook een procedure die erin voorziet dat een voertuigvergunning ook geldt op buitenlands grondgebied als er een klein stukje doorgereden wordt naar een buurland (artikel 21, achtste lid, van de interoperabiliteitsrichtlijn (EU) 2016/797). De Duitse voertuigvergunning zou daarmee ook voor het Nederlandse stukje van de Bentheimer Eisenbahn kunnen gelden. Hiervoor is afstemming tussen de Duitse en Nederlandse voertuigverlener vereist. Voor de toepassing van deze procedure moet aan twee voorwaarden zijn voldaan: er moet sprake zijn van soortgelijke netwerkenmerken (zodat er veilig gereden kan worden en er geen schade aan de spoorinfra ontstaat) en ILT velt hier een oordeel over. ProRail heeft een adviserende rol bij het aantonen van soortgelijke netwerkenmerken.

De Duitse veiligheidsinstantie moet de Nederlandse veiligheidsinstantie (ILT) om dit advies vragen en deze vraag om advies is (formeel) nog niet gesteld. Tot slot verwijst u naar dit project als «Emmen – Rheine», maar de toelating van het materieel gaat over het baanvak Coevorden – Duitse grens. In het geval de wens bestaat om met het materieel naar Emmen door te rijden kan niet langer gesproken worden over dicht bij de grens gelegen stations op grensbaanvakken en moet de Bentheimer Eisenbahn voor materieeltoelating alsnog bij het Europese Spoorwegbureau zijn.

Vraag 4

Bent u ook bekend met het feit dat er vanwege het ontbreken van die instemming nog geen gebruik kan worden gemaakt van de Duitse treinen die nu al op een deel van het traject in Duitsland rijden? Hoe luidt uw reactie hierop?

Antwoord 4

Ja, daarmee ben ik bekend. De Duitse treinen hebben een Duitse materieelvergunning. Deze is niet automatisch geldig in Nederland. Binnen grensoverschrijdende spoorprojecten is het hebben van een materieelvergunning een gegeven. Dit is dus niet uniek voor dit project. Bentheimer Eisenbahn wist dit al van het begin van het project en is verantwoordelijk voor het tijdig in gang zetten van dit proces zodat er genoeg ruimte is in de planning.

Zoals hierboven beschreven kan de Bentheimer Eisenbahn voor het traject Coevorden – Duitse grens een aanvraag tot uitbreiding van het inzetgebied

doen bij de ERA of kan de Duitse veiligheidsinstantie het inzetgebied van het materieel tot Coevorden uitbreiden, nadat ILT positief heeft geoordeeld.

Vraag 5

Kunt u bevestigen dat zowel de Europese regelgeving, met de Interoperabiliteitsrichtlijn², als de Nederlandse regelgeving, met de Spoorwegwet³, voorziet in een vereenvoudigde procedure voor het veilig toelaten van voertuigen die juist bedoeld is om de drempels voor kort grensoverschrijdende spoorvervoer weg te nemen? Zo ja, bent u bereid deze vereenvoudigde procedure toe te passen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Ik bekend met deze procedure en deze heb ik reeds beschreven in het antwoord op vraag 3.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beoordeelt en besluit uiteindelijk over het al dan niet toekennen van een Nederlandse voertuigvergunning. ILT is een onafhankelijk toezichthouder. De verantwoordelijkheid voor vergunningen ligt bij ILT. Daar wil en kan ik niet intreden. Ik maak dus niet de keuze om de procedure wel of niet toe te passen.

Vraag 6

Klopt het dat Nederland nog geen bevestiging heeft gegeven van de toepassing van deze vereenvoudigde procedure?

Antwoord 6

De procedure is opgenomen in de Nederlandse spoorwegwet. Het is te voorbarig om te zeggen dat Nederland geen bevestiging geeft van de toepassing van deze procedure in dit project, aangezien overleg hierover momenteel gaande is en er nog geen definitieve uitkomst is. Zie ook voorgaande antwoorden.

Vraag 7

Deelt u de opvatting van onder meer de Bentheimer Eisenbahn en andere deskundigen dat de traditionele procedures te risicovol, tijdrovend en kostbaar zijn waardoor deze procedures een afbreukrisico vormen voor de haalbaarheid van het gehele project?

Antwoord 7

De procedures zijn door de Europese Commissie uit oogpunt van veiligheid voorgeschreven. Nederland en Duitsland moeten zich daaraan houden. Zoals eerder gezegd is materieeltoelating een vast gegeven bij grensoverschrijdende spoorprojecten. Voor de toezichthouder gaat het erom dat aangetoond is dat de voertuigen veilig zijn en hiervoor bestaan verschillende procedures. De traditionele procedure waar u naar verwijst betreft waarschijnlijk die waarbij bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie (ERA) een voertuigvergunning wordt aangevraagd. Zoals beschreven in het antwoord op vraag 3 is er een andere, eenvoudiger procedure, maar hier zijn wel een aantal voorwaarden aan verbonden. Uiteindelijk is het aan de onafhankelijk toezichthouder, die de vergunning verleent, om te bepalen welke procedure moet worden gevolgd. Het is de keuze geweest van de Provincie Drenthe als opdrachtgever en Bentheimer Eisenbahn als infrabeheerder en exploitant om er van uit te gaan dat de eenvoudiger procedure zou volstaan.

Vraag 8

Klopt het dat er een positief advies nodig is van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) om de vereenvoudigde procedure toe te passen?

Antwoord 8

Vooropstaat dat in dit soort gevallen buitenlandse voertuigen veilig over de Nederlandse spoorinfrastructuur moeten kunnen rijden. Daarom moet er sprake zijn van soortgelijke netwerkenmerken. ILT velt hier een oordeel over.

² Interoperabiliteitsrichtlijn EU 2016/797, artikel 21, lid 8

³ Spoorwegwet, artikel 26k lid 8

Bij het vaststellen hiervan heeft ProRail een adviserende rol. Bij een positief oordeel kan dit worden vastgelegd in een Grensbaanvakovereenkomst.

Vraag 9

Deelt u de opvatting dat uitsluitel over het toepassen van die vereenvoudigde procedure zo snel mogelijk, maar in uiterste geval halverwege februari 2025, nodig is om te voorkomen dat dit spoorproject strandt?

Antwoord 9

Het belang om in februari 2025 meer duidelijk te hebben over de procedure met het oog op het integrale projectbesluit wordt onderkend. In gesprekken tussen ProRail, ILT en het Ministerie van IenW wordt gewerkt om tijdig uitsluitel te kunnen geven. Aan de hand van de uitkomst besluit de projectorganisatie en Bentheimer Eisenbahn of dit in een «go» of «no go» van het project uitmond.

Vraag 10

Wat gaat u, indachtig de onafhankelijke rol van het ILT, eraan doen om zo snel mogelijk, maar uiterlijk voor halverwege februari, ervoor te zorgen dat de vereenvoudigde procedure wordt toegepast, zodat er in februari 2025 duidelijkheid is?

Antwoord 10

Zoals gezegd ligt de verantwoordelijkheid voor vergunningen bij ILT. Daar wil en kan ik niet intreden. Aangezien hier sprake is van een bijzondere situatie die zich niet eerder zo heeft voorgedaan, wordt vanuit het Ministerie van IenW wel maximaal meegedacht, zodat ILT de juiste kaders heeft. In de gesprekken met ILT is de noodzaak om dit dossier met urgentie op te pakken duidelijk naar voren gebracht. Er vinden ook gesprekken met Europa (EC en ERA) plaats om meer duidelijk te krijgen op de regelgeving en specifiek het aantonen van soortgelijke netwerkenmerken.

Zoals gezegd moet de Duitse veiligheidsinstantie eerst een aanvraag om advies indienen bij ILT en dit is naar mijn weten nog niet gedaan. Overigens kost de vereenvoudigde procedure ook tijd.

Vraag 11

Zou u de Kamer op de hoogte willen houden van uw inspanningen op het gebied van de vereenvoudigde procedure?

Antwoord 11

Ja, daartoe ben ik bereid.

Vraag 12

Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan het Tweeminutendebat spoorveiligheid en ERTMS?

Antwoord 12

Deze termijn is niet haalbaar gebleken gezien de noodzakelijke zorgvuldigheid en afstemming over de antwoorden op uw vragen.