

De gemeenteraad van de gemeente Weert

Weert, 10 december 2024

Onderwerp: Stand van zaken IJzeren Rijn / 3RX en Antwerpen-Hamont-Weert
Uw kenmerk:
Ons kenmerk: 1283278 / 2726417

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeren wij u over de actuele stand van zaken rond de spoorprojecten IJzeren Rijn / 3RX en de verbinding Antwerpen-Hamont-Weert. Deze onderwerpen raken de gemeente Weert direct en vragen om een gezamenlijke strategische aanpak in samenwerking met de regio, provincie en het Rijk. De toezeggingen 94293 en 94291 worden hierbij als afgehandeld beschouwd.

Voor beide dossiers blijft de gemeente Weert een actieve en betrokken partner. Voor de IJzeren Rijn/3RX blijven wij het Limburgse standpunt steunen en volgen wij de ontwikkelingen op nationaal en internationaal niveau. Wat betreft Antwerpen-Hamont-Weert blijven wij ons inzetten om deze verbinding gerealiseerd te krijgen, met als doel economische en sociale verbindingen in de grensregio te versterken.

Wij lichten de achtergrond, de belangen en de vervolgstappen toe, zodat u een goed beeld heeft van de ontwikkelingen en de rol van de gemeente Weert hierin.

1. IJzeren Rijn / 3RX

De IJzeren Rijn is een historische goederenspoorlijn die Antwerpen met het Ruhrgebied verbindt via Nederlands grondgebied. Hoewel dit tracé in 1991 werd gesloten voor doorgaand vervoer, blijft er vanuit België regelmatig aandacht voor reactivering, met name vanuit geopolitieke en economische overwegingen. Recente Belgische regeringsswisselingen en militaire mobiliteit in de Europese Unie hebben het dossier opnieuw op de agenda geplaatst.

Vanuit Limburg is echter altijd een duidelijk standpunt ingenomen: de IJzeren Rijn, inclusief de 3RX-variant, wordt als onwenselijk beschouwd vanwege de impact op leefomgeving, natuur, en verkeersveiligheid. Gouverneur Roemer heeft deze visie krachtig verwoord als een "drie keer nee voor Limburg." Ook de gemeente Weert conformeert zich aan dit regionale standpunt.

Weert is samen met andere Midden-Limburgse gemeenten lid van het samenwerkingsverband IJzeren Rijn. Dit verband volgt actief de voortgang van het dossier en onderhoudt nauwe contacten met het Rijk, de Provincie Limburg, en andere belanghebbenden. Dit gezamenlijke optreden zorgt ervoor dat Limburgse belangen stevig worden vertegenwoordigd.

2. Verbinding Antwerpen-Hamont-Weert

De verbinding Antwerpen-Hamont-Weert richt zich op het realiseren van een passagiersverbinding. Deze spoorlijn, die historisch onderdeel is van de IJzeren Rijn, wordt momenteel enkel gebruikt voor goederenvervoer tot Budel en reizigersvervoer tot Hamont. De Vereniging Treinreizigers Vlaanderen (VTV), Provincie Limburg en de gemeente Weert zien het belang van deze spoorlijn. Op 19 december 2022 bracht staatssecretaris Heijnen een werkbezoek aan Weert. Daar heeft zij het belang van grensoverschrijdende verbindingen benoemd. Om dit belang kracht bij te zetten heeft het ministerie van I&W opdracht gegeven aan Rebel om een haalbaarheidsanalyse uit te voeren. Deze analyse is in 2023 uitgevoerd.

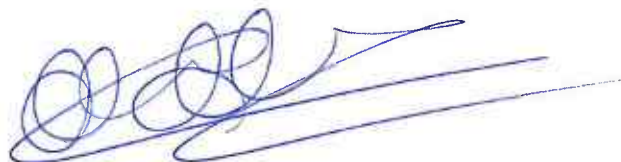
Het Rebel-rapport, dat op 5 oktober 2023 aan de Tweede Kamer is aangeboden, wijst op de meest kansrijke optie: de aanleg van een volledig Belgisch spoorstelsel tot aan Weert. Dit omvat elektrische tractie en beveiliging op 3kV en een nieuw geïsoleerd spoor inclusief een aparte spoorbrug over de Zuid-Willemsvaart. De geschatte kosten bedragen €39 tot €73 miljoen (prijsspeil januari 2023), exclusief eventuele inpassingsmaatregelen voor geluid en trillingen. Het rapport benadrukt dat deze optie technisch en financieel het meest haalbaar is en stabiliteit biedt in de dienstregeling.

Het rapport, samen met de Kamerbrief, is op 10 oktober 2023 overhandigd aan minister Gilkinet in Brussel door gedeputeerde Kuntzelaers, wethouder Steinbach, en staatssecretaris Heijnen. De Tweede Kamer zal uiteindelijk een besluit moeten nemen over verdere stappen. In voorbereiding daarop organiseren wij, samen met de Provincie Limburg en andere partners, in februari/maart 2025 een werkbezoek voor Tweede Kamerleden. Dit bezoek zal niet alleen de spoorverbindingen bespreken, maar ook het belang van infrastructurele aanpassingen aan de A2 onderstrepen. Het programma voor dit werkbezoek is in voorbereiding.

Voor inhoudelijke vragen over deze onderwerpen kunt u contact opnemen met Ralph van den Waardenberg (beleidsadviseur mobiliteit) via 06-34111622 of via r.vanden.waardenberg@weert.nl.

Met vriendelijke groet,

Namens het College van Burgemeester en Wethouders,



Anouk Cramers - Haldermans

Teammanager Ruimte & Economie

Bijlagen:

1. Onderliggende beslisnota Kamerbrief Actualiteiten Internationaal Spoor Zuid
2. Kamerbrief met de stand van zaken van internationale spoorprojecten
3. Rebel-rapport over de haalbaarheid van Antwerpen-Hamont-Weert.



> 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

Kenmerk

IENW/BSK-2023/136754

Bijlage(n)

2

Datum 7 juli 2023
Betreft Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per
spoor

Geachte voorzitter,

Zoals uw Kamer bekend is, hecht ik veel belang aan het verbeteren van de internationale treinverbindingen van en naar Nederland. Door internationale reizigers betaalbare, duurzame en kwalitatieve verbindingen te bieden per spoor maken we Nederland groter. Het gaat daarbij om het slim verbinden van stedelijke en nationale netwerken; kort over de grens, maar ook verder in Europa. Dit in het besef dat de realisatie van internationale spoorverbindingen specifieke aandacht vraagt. Verschillen in systemen, capaciteitsverdeling, marktordening en financiering zorgen voor een noodzakelijke afstemming met buurlanden. Het uitbouwen van samenwerking over de grens is noodzakelijk om te komen tot de verbeteringen die we met z'n allen willen.

Met het werkprogramma Internationaal Spoor¹ heb ik u vorig jaar geïnformeerd over hoe we hier vorm aan geven. Ik werk met vervoerders, ProRail, provincies, andere lidstaten en de Europese Commissie aan de uitvoering van projecten om verbeteringen voor de reiziger tot stand te brengen. Sinds mijn laatste reguliere voortgangsbrief over het internationale personenvervoer per spoor op 12 september¹ heb ik uw Kamer meegenomen in een aantal relevante ontwikkelingen. Zo heb ik uw Kamer geïnformeerd over de intentieverklaring voor de Drielandentrein (3LT)², over de voortgang op het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)³, over het beveiligde vertrek van Amsterdam naar Londen⁴, over internationale verbindingen in de hoofdrailnet (HRN) concessie⁵ en over de verbinding Eindhoven-Heerlen-Aken⁶. In deze brief schets ik de belangrijkste ontwikkelingen en voortgang in samenhang. Daarna zal ik uw Kamer over enkele algemene thema's en specifieke verbindingen de relevante ontwikkeling inlichten. Met deze brief kom ik ook tegemoet aan mijn toezegging tijdens het commissiedebat Spoor van 8 juni⁷ om uw Kamer te informeren over de stand van zaken van grensoverschrijdende treinverbindingen.

¹ Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 994

² Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1093

³ Kamerstukken II, 2022/23, 22112, nr. 3532

⁴ Bijvoorbeeld Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1057

⁵ Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1090

⁶ Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1098

⁷ Tweede Kamer, Toezeggingen, 2022/23, TZ202306-128

Hoofdpunten

In de afgelopen periode heb ik uw Kamer geïnformeerd over het beveiligde vertrek van de Eurostar van Amsterdam naar Londen.^{8,9} Zoals ik ook in het Commissiedebat Spoor van 8 juni aangaf, ben ik teleurgesteld dat er voor een periode van 7 tot 11 maanden geen oplossing is gevonden voor beveiligd vertrek naar Londen. Om die periode te verkleinen, blijf ik in gesprek met NS, ProRail en Eurostar. Desondanks zijn er in het afgelopen halfjaar gelukkig ook stappen gezet. Zo heb ik in maart van dit jaar de intentieverklaring voor de Drielandentrein (3LT) ondertekend met de Belgische minister van Mobiliteit Gilkinet en de toenmalige Limburgse gedeputeerde van Mobiliteit en Infrastructuur Van Gaans-Gijbels. Als resultaat van de samenwerking tussen vervoerders, infrabeheerders en overheden is hierin afgesproken dat er vanaf december 2023 elk uur een trein rijdt tussen België, Nederland en Duitsland. Ik kom hier verderop in de brief nog op terug.

Daarnaast was ik verheugd met de goedkeuring van tien proefprojecten als stimulans van grensoverschrijdend treinvervoer eerder dit jaar door de Europese Commissie (EC) in het kader van het Action Plan 'Strengthening long-distance and cross-border passenger trains'. Deze proefprojecten zijn bedoeld om bestaande obstakels voor de ontwikkeling van internationale treinverbindingen te identificeren zodat deze kunnen worden opgeheven. Het is belangrijk dat de EC het belang hiervan onderkent, gelet op de aard van de thematiek. Met plezier deel ik met uw Kamer dat twee van de tien proefprojecten direct betrekking hebben op het internationaal personenvervoer van en naar Nederland, namelijk de verbinding richting Londen en richting Barcelona.

Daarnaast bericht ik uw Kamer graag over de start van de nachttrein Brussel-Amsterdam-Berlijn in open toegang. Op vrijdag 26 mei jl. vertrok de eerste rit van de Nederlands-Belgische spoorwegmaatschappij European Sleeper. Met de komst van deze nieuwe verbinding wordt opnieuw een stap gezet in de terugkeer van de internationale nachttreinen. Over deze ontwikkeling ben ik verheugd, omdat het een goede aanvulling op en alternatief voor het vliegtuig op de korte afstand biedt.

Strategie Internationaal Spoor

Zowel in het Werkprogramma Internationaal Spoor¹⁰ als in het Commissiedebat Internationaal Spoor op 15 september 2022 heb ik benoemd om dit jaar verder te werken aan een Strategie Internationaal Spoor. De strategie is in voorbereiding en ligt in het verlengde van het werkprogramma. Daarmee blikte de strategie verder vooruit naar de mogelijkheden om het internationale vervoer te verbeteren en vormt het een afstemmingstraject om tot een gedragen richting te komen voor onze ambities met buurlanden, beheerders en vervoerders.

Momenteel lopen een aantal onderzoeken die relevant zijn voor de strategie. Ik heb ProRail gevraagd de internationale corridors nader te bekijken wat betreft verbeteringsmogelijkheden. Daarnaast kijken we naar de ontwikkeling van de toekomstige reizigersvraag op basis van de eerdere Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA) en de uitwerking van nieuwe scenario's. Deze analyses vormen relevante input voor de strategie.

Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat

Kenmerk

IENW/BSK-2023/136754

⁸ Kamerstukken II, 2022/23, 2023D24476

⁹ Kamerstukken II, 2022/23, 2023D23944

¹⁰ Kamerstukken II, 2021/22, 29984, nr. 994

Ik streef ernaar in het najaar de eerste contouren van een visie gereed te hebben, waarna de strategie verder kan worden uitgewerkt. De uitdaging zal zijn een balans te vinden tussen ambities, waarmee we de internationale reiziger beter kunnen bedienen, en realisme in termen van geld en planning. De afstemming met buurlanden en buitenlandse partijen is een belangrijke randvoorwaarde.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IENW/BSK-2023/136754

Algemene thema's

Actieagenda trein-luchtvaart

Onder de vlag van de actieagenda Trein en Vliegtuig werken KLM, Schiphol, NS, ProRail en IenW samen aan het verbeteren van het internationale treinproduct voor (transfer)reizigers op 6 bestemmingen. Een relevante bestemming voor de actieagenda is daarbij Brussel, waar reeds goede en frequente verbindingen per trein mee zijn en waar reeds een AirRail-product aangeboden wordt. Het idee is dat wanneer er een goed werkend AirRail-product voor reizigers van/naar Brussel kan worden geboden, dit vervolgens naar andere bestemmingen kan worden uitgerold.

Als onderdeel van de samenwerking heeft KLM samen met Thalys afgelopen zomer een nieuw AirRail product geïntroduceerd voor de bestemming Brussel in de vorm van een pilot, aanvullend op het reisproduct dat al aangeboden werd. Het verschil tussen deze producten is dat bij de pilot KLM vóóraf stoelen inkocht bij Thalys, waar dat voorafgaand aan de pilot pas gebeurde nadat een reiziger een reis bij KLM geboekt had. In dat laatste geval kon de reis niet altijd gegarandeerd worden bij aankoop. Met het vooraf boeken van stoelen in de Thalys kon bovendien een betere overstap van vliegtuig naar trein en vice versa worden gegeven aan de reiziger, meer gelijkend op een overstap van vliegtuig naar vliegtuig. In het commissiedebat van 15 september 2022 heb ik toegezegd de evaluatie van de AirRail pilot met uw Kamer te delen.

Zoals uw Kamer is gemeld in de vierde rapportage van de staatsagent voor KLM¹¹, heeft ook deze pilot afgelopen zomer helaas last gehad van de beperkte operationele capaciteit op Schiphol. Hierdoor hebben minder reizigers gebruik gemaakt of kunnen maken van de pilot dan vooraf gedacht, ondanks mitigerende maatregelen als het beschikbaar stellen van de SkyPriority-lane voor de AirRail-reizigers. De reizigers die wél van de pilot gebruik hebben gemaakt, waren in algemene zin tevreden over het product. Wel is naar voren gekomen dat vooral de informatieverstrekking naar de reiziger zowel voor als tijdens de reis beter moet. KLM heeft naar aanleiding van de pilot een aantal stakeholderworkshops georganiseerd, waarin vanuit alle betrokkenen verbeterpunten en acties zijn geïnventariseerd om het product verder te verbeteren, zodat het product succesvol uitgebreid kan worden. Het gaat dan om:

- Verbeteren van de klanten communicatie gedurende de gehele reis.
- Verbeteren van de airport transfer op Schiphol, maar ook op Brussel Zuid.
- Het ontwikkelen van een Roadmap bagage met zowel kortetermijnoplossingen als een lange termijnvisie.

De deelnemers van de actieagenda Trein-Luchtvaart hebben onderling afspraken gemaakt welke verbeterpunten en acties door welke partij worden opgepakt. Vanuit IenW is daarbij aangegeven dat we de samenwerking van de actieagenda blijven faciliteren. De reizigers die vanaf 26 maart gebruik maken van het uitgebreidere aanbod van het AirRail-product voor Brussel dat KLM heeft aangekondigd, kunnen hier gelijk van profiteren. Ondertussen blijven de

¹¹ Kamerstukken II, 2022/23, 29232, nr. 57

deelnemers van de actieagenda oog houden voor andere maatregelen om het internationale treinproduct te verbeteren.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Met deze toelichting heb ik mijn gedane toezegging van 15 september jl. op dit onderwerp ingevuld.

Kenmerk

IENW/BSK-2023/136754

Trans-Europees transportnetwerk (TEN-T)

Ik begin met goed nieuws. Recent is de uitkomst van de Connecting Europe Facility (CEF) oproep van september 2022 bekend geworden. Via het CEF zal ruim € 80 miljoen beschikbaar worden gesteld voor medefinanciering aan een drietal door Nederland ingediende spoorprojecten: de capaciteitsversterking van de spoorinfrastructuur op Amsterdam CS (€ 70 miljoen), het verwijderen van de spoorwegovergang op de spoorlijn Venlo-Kaldenkirchen (€ 9 miljoen) en de ontwikkeling van het grensoverschrijdend spoor in het havengebied North Sea Port (€ 2 miljoen). Ik ben blij met deze toekenning voor een verdere versterking van het Europees spoornetwerk.

Over het herzieningsvoorstel voor het trans-Europees transportnetwerk (TEN-T) heeft het Europees Parlement (EP) half april zijn positie vastgesteld. Onderdeel van deze positie is de toevoeging van de trajecten Zwolle-Münster en Emmen-Rheine aan het uitgebreide TEN-T netwerk. Op deze trajecten wordt de inzet van Nederland nog bepaald. Ik zal daarbij onder andere gebruikmaken van de actualisering van de TEN-T uitvoeringstoets¹² die ProRail op mijn verzoek uitvoert. Hierover zal ik uw Kamer na het zomerreces informeren.

Daarnaast steunt het EP de toevoeging van de Lelylijn (Amsterdam – Groningen – Bremen) aan het TEN-T netwerk. De Raad had hier eerder bij de vaststelling van zijn positie in december jl. ook toe besloten. Anders dan de Raadpositie wil het EP een hogere status aan de Lelylijn inclusief de verbinding van Groningen naar Bremen binnen het TEN-T netwerk toekennen (i.e. uitgebreid kernnetwerk). Zoals ik heb aangegeven in de beantwoording van de Tweede Kamervragen van 6 juni jl.¹³ over TEN-T, is het mijn inzet dat de Lelylijn deel zal uitmaken van het uitgebreide kernnetwerk van de TEN-T als eindresultaat van de komende onderhandelingen over het herzieningsvoorstel TEN-T tussen EP, EC en Raad. Deze inzet is in lijn met de motie van de leden Van der Molen en Minhas¹⁴, alsook de gewijzigde motie van de leden Van Ginneken en Alkaya¹⁵.

In het commissiedebat Spoor van 8 juni jl. is gevraagd welke acties hiertoe worden ondernomen. In september 2022 heb ik reeds met mijn Duitse ambtsgeenoot over de Nederlandse inzet gesproken en het onderwerp is ook aan de orde gekomen tijdens de regeringsconsultatie van maart 2023. De minister-president heeft het onderwerp ook aan de orde gesteld tijdens zijn gesprek met Nedersaksen in februari 2023. Op hoogambtelijk niveau is in mei gesproken over de internationale dimensie van de Lelylijn en daar is de Nederlandse inzet toegelicht. Als vervolg daarop zal verdere informatie worden uitgewisseld en wordt gezien waar kan worden samengewerkt bij de voorziene studies voor de internationale dimensie van de Lelylijn. Ook is het project ambtelijk gepresenteerd aan het Deense ministerie. Op ambtelijk niveau blijft er daarnaast contact met de verschillende deelstaten. Met name het contact tussen Nederland en Nedersaksen

¹² Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 994

¹³ Kamerstukken II, 2022/23, 2023Z08510

¹⁴ Kamerstukken II, 2021/22, 35925-A-57

¹⁵ Kamerstukken II, 2021/22, 35925-A-68

is intensief. Op politiek niveau zal ik de komende maanden zelf (opnieuw) contact hebben met mijn ambtgenoten van het Bondsministerie, van Nedersaksen, Bremen, Hamburg en Sleeswijk Holstein. Ambtelijk is er ook contact met de Europese Commissie over de Nederlandse inzet in de TEN-T trilogie.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IENW/BSK-2023/136754

Indien de Lelylijn wordt toegevoegd aan het TEN-T uitgebreid kernnetwerk is er hogere kans op financiering uit Europese middelen via de CEF. Echter, de Lelylijn zal daarbij concurreren met andere grensoverschrijdende projecten die in vergevorderd stadium zijn. Het budget voor CEF waar Nederland uit kan putten in de begrotingsperiode 2021-2027 bedraagt € 11,2 miljard. Hiervan resteert momenteel voor dergelijke infrastructuurprojecten nog € 2,9 miljard. Dit resterende budget zal naar verwachting worden opengesteld in de CEF-oproep van september 2023 met sluitingsdatum in januari 2024. Ik ben voornemens om, waar mogelijk, in deze CEF-oproep een aanvraag in te dienen voor de voorbereidingskosten van de Lelylijn. De omvang van de CEF-budgetten voor de EU-begrotingsperiode 2028-2034 en 2035-2042 zal afhangen van de besluitvorming door Raad, Europees Parlement en Europese Commissie over de meerjarenbegroting van de Europese Unie.

Ticketing Roadmap en MDMS

Vicepresident Frans Timmermans heeft de Europese spoorsector nadrukkelijk opgeroepen om voor de zomer van 2023 een Europees ticketsysteem werkzaam te hebben. In het verlengde hiervan verzoekt de motie van Ginneken c.s.¹⁶ om een ticketing roadmap uit te werken, zodat internationale treintickets via alle verkoopkanalen van Nederlandse vervoerders te boeken zijn. Uw Kamer is geïnformeerd per brief van 18 november 2022¹⁷ over de ticketing roadmap die is opgesteld door de Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), waaronder NS.

Naast de vrijwillige sectorinitiatieven bereidt de EC in de tweede helft van 2023 een wetgevend voorstel voor over Multimodale Digitale Mobiliteitsdiensten (MDMS). Eurocommissaris Frans Timmermans heeft dit wetgevend initiatief in mei opnieuw aangekondigd in EenVandaag. De Kamer heeft mij per Commissiebrief om een reactie verzocht en daar geef ik op deze wijze invulling aan¹⁸. In het voorstel zal de EC naar verwachting inzetten op het bevorderen van innovatie en eerlijke concurrentie in het domein van multimodaal vervoer door het stellen van kaders voor het reserveren, boeken, betalen en uitgeven van tickets door derden. De EC wil hiermee het plannen en boeken van een (Europese) multimodale reis gemakkelijker maken. Door het delen van multimodale mobiliteitsdata dient ook de vindbaarheid en beschikbaarheid van internationale treintickets te verbeteren. Ik verwelkom een dergelijk initiatief en beschouw het als een belangrijke bijdrage aan de EU Green Deal. In de bijlage van deze brief stuur ik u ter informatie een informele reactie van mij en de minister van Infrastructuur en Waterstaat op de Europese consultatie over dit wetsvoorstel. Tevens ben ik een impact analyse gestart ter voorbereiding van het Nederlands standpunt, zoals ik ook heb genoemd in het commissiedebat Spoor op 8 juni. Ik zal u via de gebruikelijke BNC-procedure informeren over het kabinetsstandpunt, nadat het voorstel door de EC is gepubliceerd.

¹⁶ Kamerstukken II, 2021/22, 29984, nr. 963

¹⁷ Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1075

¹⁸ Commissiebrief 84968 van 31 mei 2023

Nachttreinen

Binnen Europa wordt het gebruik van nachttreinen steeds populairder. Op 26 mei jl. kwam een nieuwe nachttreinverbinding tot stand van European Sleeper tussen Brussel-Amsterdam-Berlijn. Om de verdere ontwikkeling van nachttreinen te stimuleren, heeft Nederland eind april een workshop over nachttreinen georganiseerd in het kader van het Platform International Rail Passenger Transport (IRP). Hierin is kennis uitgewisseld tussen lidstaten, vervoerders en infrabeheerders over onder andere beschikbaarheid van materieel, capaciteitsindeling, problemen met interoperabiliteit, en het dekken van kosten. Als potentiële oplossingen voor de obstakels is onder meer gesproken over timetable redesign (TTR), een Europese definitie van nachttreinen met Europese prioriteringsregels en het subsidiëren van de energie- en gebruikskosten voor nachttreinen (zoals de Belgische overheid van plan is). In de uitwerking van de strategie Internationaal Spoor zal de opbrengst van deze workshop meegenomen worden voor nachttreinen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IENW/BSK-2023/136754

Marktordening internationale verbindingen

Naar aanleiding van mijn voorstel voor de marktordening internationale verbindingen in open toegang¹⁹ heeft uw Kamer de motie Alkaya c.s.²⁰ en de motie van het lid Madlener²¹ aangenomen om de internationale verbindingen in de nieuwe HRN-concessie op te nemen. In mijn reactie²² op hoe ik omga met die moties heb ik aangegeven de moties uit te voeren voor de kortgrensoverschrijdende verbindingen Maastricht-Luik en Roosendaal-Antwerpen, als ook de IC Brussel en de IC Berlijn in de middagspits richting Berlijn. Voor de langeafstandsverbindingen naar Parijs, Londen en Frankfurt alsmede de IC-verbinding naar Berlijn (buiten de middagspits) is uitvoer van de moties vooral juridisch naar verwachting niet houdbaar. Het is aannemelijk dat deze verbindingen in open toegang worden aangeboden door bijvoorbeeld NS en partners²³. Tot 14 juni 2023²⁴ hadden vervoerders de tijd om een melding te doen bij de ACM om internationale treindiensten in open toegang aan te bieden voor de dienstregeling van 2025. Inmiddels zijn diverse meldingen gedaan. Ik bekijk op dit moment hoe ik omga met deze meldingen in relatie tot de ontwerp-HRN-concessie. Daarover verwacht ik u na de zomer te informeren, wanneer de ontwerpconcessie met de Tweede Kamer gedeeld wordt. De beslissing hierover zal van invloed zijn op de keuzes binnen de Strategie Internationaal Spoor die ik eerder in deze brief heb geadresseerd.

Ontwikkelingen op specifieke verbindingen

ICE Amsterdam-Frankfurt/Basel

NS heeft gemeld dat vanaf eind 2024 de eerste nieuwe ICE3-neo treinen op de route naar Frankfurt/Basel zullen gaan rijden. Volgens NS wordt het vanaf dat moment eenvoudiger om treinen langer te maken. Op de middellange termijn behoren een frequentieverhoging en het doortrekken van de verbinding richting München tot de mogelijkheden. Dit zou een mogelijkheid kunnen zijn zodra het

¹⁹ Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1002

²⁰ Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1013

²¹ Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1020

²² Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1090

²³ Dit blijkt uit de Marktverkenning internationale verbindingen in open toegang van Berenschot (Kamerstukken II, 2021/22, 29 984, nr. 95).

²⁴ Per abuis is eerder 1 juli 2023 gecommuniceerd, dat moet 10 juni 2023 zijn. Op basis van de Europese regels moet een vervoerder uiterlijk 18 maanden voorafgaand aan de start van de dienstregeling een melding doen bij de ACM en spoorcapaciteit aanvragen bij ProRail. De start van de dienstregeling is de tweede zondag van december.

derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen (aan de Duitse zijde van de grens) gereed is. Of het eventueel doortrekken naar München realistisch is, wordt onderzocht door Eurolink, een samenwerkingsverband van verschillende Europese spoorpartners. De resultaten van het innovatieproject Eurolink zijn gericht op het internationaal faciliteren van marktontwikkelingen van alle vervoerders. ProRail is hier één van de initiatiefnemers van, met steun vanuit IenW. Hoewel het onderzoek nog loopt, zijn er de eerste signalen positief. De ideeën uit EuroLink betrek ik ook in de door mij geïnitieerde werkgroep Amsterdam – Wenen – Boedapest met ministeries en infrabeheerders uit Duitsland, Oostenrijk en Hongarije. In de multilaterale werkgroep kunnen deze beelden worden verdiept en met spoorvervoerders en andere belanghebbenden verder worden verkend en uitgewerkt.

Tegelijkertijd heeft onder andere de ICE richting Frankfurt/Basel te maken met een toenemende reizigersvraag en problemen rond de betrouwbaarheid van de dienstverlening. Om problemen in de aankomende zomer te voorkomen hebben NS en DB maatregelen getroffen waarover uw Kamer vragen heeft gesteld. Ik heb u recent geïnformeerd over de zomermaatregelen van NS op deze verbinding voor komende zomer in reactie op vragen uit uw Kamer²⁵.

IC Amsterdam-Berlijn

Op de intercity (IC) Amsterdam-Berlijn is per 2024 een versnelling van de verbinding aanstaande, door wijzigingen in de dienstregeling aan de Duitse zijde van de grens. Momenteel werkt ProRail aan een aantal infrastructurele verbeteringen die daarvoor nodig zijn, onder meer rond station Oldenzaal. Voor de werkzaamheden staat vanaf het begin een krappe planning, maar worden de beoogde tussenmijlpalen dankzij gezamenlijke inzet gehaald.

Zwolle-Münster

Ik ben zeer tevreden met de stappen die we gezet hebben richting elektrificatie en doorkoppeling op de spoorverbinding Zwolle-Twente-Münster. Tijdens de bestuurlijke overleggen over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) in november 2022 zijn er afspraken gemaakt om deze grensoverschrijdende verbinding te behouden en verbeteren.²⁶ Duitsland heeft eerder besloten de verbinding Gronau-Münster te elektrificeren met 2028 als streefjaar. Omdat er momenteel dieseltreinen rijden tussen Enschede, Gronau en Münster/Dortmund betekent dit dat er, zonder aanpassingen aan de infrastructuur in Nederland, na 2028 geen rechtstreekse grensoverschrijdende treinverbinding meer mogelijk zou zijn. Met de toegezegde middelen uit afgelopen BO MIRT start ProRail binnenkort de verkenning voor zowel de elektrificatie als een eventuele latere doorkoppeling met het Nederlandse net op station Enschede, zodat deze internationale treinverbinding ook na 2028 kan blijven voortbestaan. In januari heb ik deze verbinding conform de motie Minhas c.s.²⁷ besproken met minister Krischer van Nordrhein-Westfalen en hebben we beiden de goede samenwerking op dit dossier onderstreept. We verkennen op dit moment de mogelijkheden voor medefinanciering vanuit het CEF in de periode 2021-2023 voor in ieder geval het Nederlandse deel van de verbinding (dat reeds is opgenomen in het TEN-T netwerk).

²⁵ Kamerstukken II, 2022/23, 2023D22301

²⁶ Kamerstukken II, 2022/23, 36200-A-9

²⁷ Kamerstukken II, 2021/22, 35925-A-48

IC Aken-Heerlen-Eindhoven

Recentelijk heb ik in een brief²⁸ aan uw Kamer aangegeven dat ik met provincie Limburg, provincie Noord-Brabant, nationale voertuigregister (NVR), vervoerders en infrabeheerders al enige jaren werk aan de totstandkoming van een robuuste intercityverbinding naar Aken vanuit Eindhoven via Heerlen. Het is voor mij belangrijk om deze economische centra op een duurzame manier met elkaar te verbinden. Om dit voor elkaar te krijgen, heeft de stuurgroep IC Aken met alle betrokken stakeholders in 2020 tot een tweeledige strategie besloten. De stip op de horizon waar naartoe wordt gewerkt is een volwaardige IC-verbinding naar Aken. In opdracht van IenW wordt hierover momenteel een onderzoek uitgevoerd. Tegelijkertijd bekijk ik op verzoek van uw Kamer (motie Geurts/Minhas)²⁹ samen met de regionale partijen en ProRail de mogelijkheden om op korte termijn een IC-verbinding tussen Eindhoven en Aken te laten rijden. Uit onderzoek blijkt dat een decentralisatie van deze verbinding in de dagranden het meest kansrijk lijkt. Om de mogelijkheden van decentralisatie nader in beeld te brengen heb ik daarom afgesproken in een werkgroep de decentralisatievariant nader te verkennen. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van rijk, provincie Limburg en provincie Noord-Brabant. Bij de verkenning worden de verschillende voors en tegens van een decentralisatie helder in beeld gebracht.

Drielandentrein Luik-Aken-Maastricht

Zoals reeds vermeld in het begin van deze brief zal de Drielandentrein in december 2023 door kunnen rijden van Luik naar Aken via Maastricht. In de aanloop naar de start van de verbinding is er al veel werk verricht. Zo zijn er afspraken gemaakt over de inzet van zowel Nederlands als Belgisch personeel op het traject. Daarnaast werken betrokken vervoerders, België en de provincie Limburg samen op zaken zoals kaartverkoop en tarifiering. De formele toelating van het materieel zal komende maanden door de vervoerder in overleg met de Belgische veiligheidsautoriteiten geregeld moeten worden. Verder zullen voor de start van de Drielandentrein nog proefritten met reizigers plaatsvinden om niet alleen de technische aspecten, maar de gehele reiservaring te testen.

Hamont-Weert

In december 2022 heb ik tijdens mijn werkbezoek in Weert met mijn Belgische collega's, de Limburgse gedeputeerde en vertegenwoordigers van reizigersorganisaties gesproken over de verbinding Weert-Hamont. Ook kan ik delen dat het onderzoek naar de haalbaarheid van een spoorverbinding tussen Hamont en Weert in de afrondende fase zit. Er wordt ter afronding momenteel een sessie georganiseerd waarbij de betrokkenen van het onderzoek worden geïnformeerd over de resultaten. Ik zal uw Kamer hierover informeren zodra de definitieve resultaten bekend zijn.

Eindhoven-Düsseldorf

De IC Eindhoven-Düsseldorf gaat per december 2026 rijden. Begin 2023 is een besluit genomen over de voorkeursvarianten voor de benodigde aanpassingen in de infrastructuur. Het gaat daarbij om de alternatieven voor aanpassingen op het emplacement Eindhoven en het emplacement Venlo, gecombineerd met te nemen maatregelen op het baanvak Eindhoven-Venlo. ProRail werkt aan de verdere planuitwerking waarbij de kostenstijgingen en de bredere logistiek rond Eindhoven, Venlo en de Duitse grens worden betrokken.

²⁸ Kamerstukken II, 2022/23, 2023D17480

²⁹ Kamerstukken II, 2020/21, 29984, nr. 933

Roosendaal-Antwerpen

Met regionale partijen, ProRail, NS en met Belgische partijen wordt gewerkt aan verbetering van de verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen in de vorm van een frequentieverhoging dan wel een snelheidsverhoging. Vanwege verschillende beveiligingssystemen in Nederland en België kan deze ambitie pas worden gerealiseerd na de invoering van ERTMS. Deze is op dit baanvak op zijn vroegst voorzien in 2028. Momenteel wordt met de regio uitwerking gegeven aan een grensoverschrijdende en gebiedsgerichte aanpak voor Roosendaal-Antwerpen. De inzet is om dit tijdig gereed te hebben voor bespreking op het BO MIRT van najaar 2023. Met de Belgische overheid wordt daarbij gesproken over het opzetten van een onderzoek naar de vervoerswaarde (het potentieel) van deze verbinding.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IENW/BSK-2023/136754

Wunderline Groningen-Bremen

Voor de Wunderline wordt hard gewerkt aan het realiseren van bouwstap 1 waardoor een reistijdwinst van 17 minuten wordt gerealiseerd per 2024. Daarnaast werken de Duitse partners aan het herstel van de Friesenbrücke. Verwachting is dat deze projecten op tijd gereed zijn om per dienstregeling 2025 de treindienst tussen Groningen en Leer weer te kunnen hervatten en wel met 17 minuten minder reistijd dan voorheen. In 2022 heb ik met uw Kamer gewisseld dat er tekorten speelden rondom zowel bouwstap 1 als bouwstap 2, onder meer vanwege de ontwikkeling van bouwkosten en de bodemgesteldheid. Waar de provincie Groningen het tekort op bouwstap 1 heeft weten op te lossen door een aanpassing in de scope, wordt er rondom de tekorten voor bouwstap 2 nog steeds onderzoek gedaan en discussie gevoerd over hoe verder te gaan, bijvoorbeeld door alternatieve of goedkopere invulling van bouwstap 2. Daarbij is onder andere gekeken naar een mogelijke alternatieve invulling van bouwstap 2 met de directe trein Groningen-Bremen. De resultaten van dat onderzoek zijn 15 juni jl. naar buiten gebracht door de provincie Groningen als trekker van het project.

Emmen-Rheine

Voor de spoorverbinding Emmen-Rheine, via Coevorden, Neuenhaus en Bad Bentheim, is in september 2022 een intentieovereenkomst gesloten tussen alle betrokken partners, waaronder IenW, provincie Drenthe, ProRail, het land Niedersachsen, de Landkreis Grafschaft Bentheim en de Bentheimer Eisenbahn AG. Het project Emmen-Rhine bevindt zich op dit moment in de planuitwerkingsfase, waarin onder andere nader wordt gekeken naar de kostenraming. Indien dit als gevolg van onder andere de huidige inflatie tot hogere kosten leidt, zullen de betrokken partijen met elkaar in gesprek gaan. Daarnaast heeft onlangs het Europees Parlement een voorstel aangenomen over de opname van traject Emmen-Rheine in het uitgebreide Trans-Europees Transport Netwerk (TEN-T). In de loop van 2023 zal hierover een definitief besluit worden genomen, waarbij risico's en kansen zorgvuldig tegen elkaar afgewogen moeten worden.

Arnhem-Düsseldorf (RE19)

Om in de continuïteit van de succesvolle treinverbinding RE19 tussen Arnhem en Düsseldorf ook na 2028 te kunnen voorzien, heb ik besloten samen met de provincie Gelderland extra te investeren in deze verbinding. Het betreft een extra impuls vanuit het Rijk van ongeveer €4 mln. om de exploitatie van het Nederlandse deel van het traject van 2028 tot en met 2035 te dekken. Arnhem-Düsseldorf vormt een belangrijke schakel tussen Oost-Nederland en het Duitse Ruhrgebied. Deze grensoverschrijdende verbinding is in 2017 mede tot stand gekomen door een tegemoetkoming vanuit IenW in een deel van de

exploitatiekosten. Het Duitse VRR is concessieverlener en heeft de provincie Gelderland als Nederlandse partner gevraagd om ook na 2028 deze verbinding te continueren tot en met 2035. Het benodigde budget voor de exploitatiebijdrage van IenW is afkomstig uit de verkoop van het materieel op de Valleilijn, waarvan bij de gezamenlijke aanschaf destijds tussen het rijk en de provincie Gelderland is overeengekomen dat bij verkoop het vrijgevalen budget in onderling overleg wordt besteed aan een ander spoorproject in de provincie Gelderland. Ook de provincie is voornemens om voor de continuïteit van de treindienst extra budget vrij te maken.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Kenmerk

IENW/BSK-2023/136754

Ter afsluiting

Ik constateer dat steeds meer reizigers de internationale trein weten te vinden. Tegelijk zien we dat groeiambities een goede planning vragen. Niet zomaar is de capaciteit, de infrastructuur en het personeel aanwezig om extra reizigers goed te kunnen bedienen, nog los van de benodigde afstemming over de grens. Ik hoop met de strategie Internationaal Spoor in een passend antwoord op deze uitdagingen te gaan voorzien. Samen met infrabeheerders en buurlanden is het zaak om goede en gerichte inzet voor internationale verbindingen te creëren, zodat bestaande en nieuwe vervoerders verbindingen optimaal kunnen benutten en er nieuwe trajecten tot stand kunnen komen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres 2500EX 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-2023/271658

Bijlage(n)
1

Datum 5 oktober 2023
Betreft Actualiteiten internationaal spoor Zuid

Geachte voorzitter,

Op 7 juli jl. heb ik u geïnformeerd over diverse dossiers op het internationaal spoor, zoals ik periodiek doe¹. Met deze brief wil ik u nader informeren over een drietal actualiteiten. Het betreft de verbinding Weert-Hamont-Antwerpen, de start van de Drielandentrein en de totstandkoming van de IC Aken.

Internationaal personenvervoer tussen Weert - Hamont - Antwerpen

Een goede OV-verbinding tussen economische gebieden in de grensregio's vind ik van groot belang en ik draag graag bij aan de verbetering hiervan. De verbinding Weert – Hamont – Antwerpen is er zo één waarvan ik de kansen goed wil belichten. Vorig jaar heb ik uw Kamer toegezegd een onderzoek te laten uitvoeren naar wat er minimaal nodig is op de infrastructuur om de treinverbinding Weert – Hamont – Antwerpen mogelijk te maken.

De insteek van deze 'nieuwe analyse' is dat er scherper is gekeken naar wat echt nodig is om op een veilige wijze reizigersvervoer mogelijk te maken en hierin te zoeken naar een balans tussen het leveren van een kwalitatief goede reizigersverbinding en de kosten die hiermee samenhangen. Het advies is tot stand gekomen door input vanuit provincie Limburg, gemeente Weert, ProRail, NMBS, Infrabel en reizigersverenigingen. Zo zijn we gekomen tot een realistisch en gedragen beeld. Bijgevoegd zend ik u het rapport met de meest kansrijke oplossingsrichting voor de infrastructurele maatregelen die noodzakelijk zijn tussen Weert en Hamont om een directe trein tussen Antwerpen – Hamont – Weert mogelijk te maken.

De enige realistische oplossing om een directe treinverbinding tussen Antwerpen-Hamont-Weert mogelijk te maken (en met de laagste kosten) is een variant met de aanleg van volledig Belgisch spoorstelsel, zoals tractie en beveiliging, tot en met station Weert. De kosten hiervoor zijn geraamd tussen de €47 en €88 miljoen (inclusief btw). Deze kosten zijn exclusief eventuele inpassingsmaatregelen zoals tegen geluid- en trillinghinder of voor instandhouding van het Natura2000 gebied. Er is nog geen actuele raming van die kosten beschikbaar.

¹ Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1124

Een kostbare maatregel is de aanleg van een nieuwe spoorbrug. Dit blijkt noodzakelijk om de dienst Antwerpen – Hamont – Weert in te passen in de dienstregeling. Door het bouwen van separaat spoor hoeft de internationale trein niet te wachten op andere treinen en vice versa. Daarmee is er voldoende tijd om op Weert te keren en worden geen andere goederen- of personentreinen gehinderd. Daartegenover staat dat de aanleg van spoor met het Belgisch spoorstelsel voordeliger is dan om na de grens over te schakelen naar het Nederlandse spoorstelsel. De totale bandbreedte van de raming is hiermee naar beneden bijgesteld ten opzichte van eerdere inschattingen, maar het mogelijk maken van de verbinding Weert Hamont-Antwerpen gaat nog steeds gepaard met flinke kosten.

Naast investeringen in de infrastructuur is ook een exploitatiebijdrage noodzakelijk. Het exploitatietekort is eerder door de Belgische vervoerder NMBS ingeschat op € 1 miljoen per jaar. Hierbij is de inschatting dat het overgrote deel van het reizigerspotentieel vanuit Vlaanderen richting de Brainportregio reist.

Met provincie Limburg en gemeente Weert heb ik afgesproken om gezamenlijk de uitkomsten te bespreken met de Belgische stakeholders. Dit om het belang van de Vlaamse reiziger voor dit project te benadrukken. Ondanks de demissionaire status van het kabinet en het ontbreken van financiële middelen vind ik het van belang om dit gesprek te voeren. Het is dan aan het nieuwe kabinet en uw Kamer om de brede afweging te maken in de mogelijke vervolgstappen voor de OV-verbinding Weert-Hamont-Antwerpen.

Startdatum Drielandentrein

Ik heb uw Kamer 14 maart jl. geïnformeerd over de intentieverklaring voor de Drielandentrein (hierna: 3LT), welke ik met de Belgische minister Gilkinet en de Limburgse gedeputeerde Van Gaans ondertekend heb². Onze inzet was toen om per december 2023 te kunnen starten met deze nieuwe rechtstreekse verbinding tussen Luik, Maastricht en Aken. In uitvoering van die intentieverklaring is zowel aan de kant van de betrokken overheden en infrabeheerders als aan de kant van de betrokken vervoerders de afgelopen periode intensief en goed samengewerkt om zo de vooropgestelde verbinding mogelijk te maken.

De rechtstreekse verbinding krijgt vorm binnen lopende concessies en betekent concreet dat vanuit Luik naar Aken en omgekeerd geen overstap meer nodig is in Maastricht. Arriva Limburg stelt hiervoor het materieel beschikbaar, dat in drie landen zal kunnen rijden. Onderdeel van de aanpak is ook de tweede trein vanuit Nederland per uur via Heerlen naar Aken per dienstregeling 2025.

De afgelopen periode kwamen een aantal onvoorziene, technische uitdagingen naar boven om het rollend materieel van Arriva geschikt te maken voor alle beveiligingssystemen die gebruikt worden op de spoornetten in de drie landen. Mede daardoor is de aanvraag voor toelating bij de ERA later dan gepland ingediend, waardoor de startdatum zal verschuiven naar de eerste helft van 2024. In overleg met alle betrokken stakeholders en op basis van de datum voor afsluiting van het toelatingsproces wordt nu gestuurd op start van de Drielandentrein op een nader te bepalen moment in dus de eerste helft van 2024. Arriva, NS en NMBS werken momenteel een nieuwe planning uit. Zodra ik hier

² Kamerstukken II, 2022/23, 29984, nr. 1093

meer over weet, zal ik dat met uw Kamer delen. Ik verwacht dat dit eind van dit jaar zal zijn.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IE NW/BSK-2023/271658

Ik betreur deze vertraging zeer, ook omdat alle stakeholders binnen hun mogelijkheden getracht hebben de oorspronkelijke startdatum alsnog te halen en zo te komen tot belangrijke directe verbinding in de regio. Vanzelfsprekend is gegarandeerd dat tot nieuwe startdatum reizigers gewoon gebruik kunnen blijven maken van het huidige aanbod op deze verbinding.

IC Aken

Rijk en regio delen de ambitie voor een intercity naar Aken. Daarom werken we naar het in stappen verbeteren van de verbinding. De eerste stap is in Nederland gerealiseerd: door de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf is er ruimte op het spoor om 2x per uur een sneltrein tussen Maastricht – Heerlen - Herzogenrath te laten rijden, die 1x per uur doorrijdt naar Aken. Vanaf 2025, als ook de infrastructuur rond Aken wordt opgeleverd, kan de trein 2x per uur doorrijden naar Aken. De stip op de horizon waar naartoe wordt gewerkt is een volwaardige IC-verbinding naar Aken.

De stip op de horizon is een robuuste verbinding tussen Eindhoven en Aken: hier liggen natuurlijke economische centra waar reizigers naartoe en tussen willen reizen. Ook kan de verbinding op maat voor de internationale reiziger aangeboden worden. Deze verbinding is wel afhankelijk van grote infrastructurele aanpassingen die momenteel in de MIRT-Verkenning Multimodale knoop Brainportregio Eindhoven worden onderzocht. In het BO MIRT van 2022 heb ik € 125 miljoen voor het spoor vrijgemaakt, maar voor de extra schaa sprong zijn meer investeringen nodig. Van deze schaa sprong profiteert niet alleen een IC Aken, maar ook wordt hiermee de doorontwikkeling van het personenvervoer per spoor in Zuid-Nederland mogelijk.

Om toe te groeien naar dit eindbeeld zetten we nu vervolgstappen op een IC Eindhoven – Aken in de randen van de dag door middel van een mogelijke decentralisatie. Limburg heeft hierin het voortouw. Een eerste verkenning naar decentralisatie wordt nu gezamenlijk in beeld gebracht. In het najaar zullen gesprekken plaatsvinden met andere partijen zoals betrokken vervoerders, reizigersvereniging Rover en ProRail. Het te doorlopen tijdspad is wordt nu realisatie per dienstregeling 2025 beoogd; dit is en blijft zeer ambitieus.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

Personenvervoer op de lijn Weert-Hamont

Vaststellen van de meest kansrijke optie

R2311401

14 juni 2023

Inhoudsopgave

1. Context
2. Randvoorwaarden en bouwblokken
3. Samenstellen meest kansrijke optie
4. Bijlagen



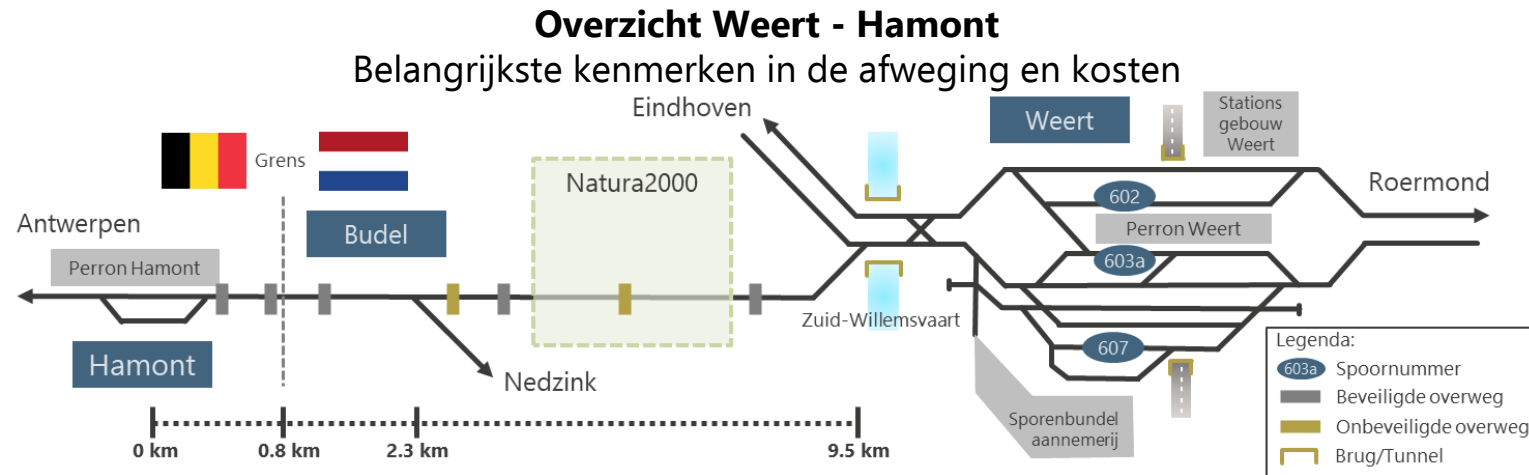


1.

Context



Op dit moment is de infrastructuur tussen Weert – Hamont alleen geschikt voor goederenvervoer



De huidige situatie

- In 1879 werd de verbinding tussen Weert en Hamont tot stand gebracht als onderdeel van de IJzeren Rijn tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. De lijn werd voor zowel goederen- als passagiersdiensten gebruikt. Door de beide wereldoorlogen verloor de lijn haar betekenis en kwam in 1953 een einde aan het reizigersvervoer. In 1991 werd het tracé ook voor goederenvervoer gesloten; alleen de zinkfabriek in Budel wordt vanuit Antwerpen via Hamont nog bediend;
- In 2007 is het tracé tussen Budel en Weert door ProRail vernieuwd en is doorgaand goederenverkeer weer mogelijk, maar hier wordt slechts zeer beperkt gebruik van gemaakt;
- In België is de aansluitende lijn 19 in 2014 weer operationeel voor reizigersvervoer tot aan Hamont en het tracé is in 2020 geëlektrificeerd. NMBS rijdt een intercitydienst tussen Antwerpen en Hamont v.v.
- Het spoor tussen Weert – Hamont betreft iets meer dan 8 kilometer (enkel)spoor en is niet geëlektrificeerd.

Mede wegens de hoge kostenramingen heeft het ministerie van IenW destijds geen besluit genomen over reactivering Weert - Hamont

- Vanuit de wens voor een reactivering van de spoorverbinding voor reizigersvervoer heeft het ministerie van IenW meerdere onderzoeken uit laten voeren om de benodigde technische aanpassingen en bijbehorende kosten in beeld te brengen;
- De onderzoeken en analyses gaven aan dat de kosten voor reactivering van de verbinding voor reizigersvervoer tussen de 50 en 150 miljoen euro zouden liggen;
- Het ministerie van IenW heeft vanwege de omvang van deze kosteninschatting destijds besloten een besluit over de reactivering van reizigersvervoer op de verbinding Weert – Hamont over te laten aan een volgend kabinet.

Basisdocumentatie

- IenW heeft ProRail in 2018 gevraagd een quick scan te maken naar de noodzakelijke aanpassingen van spoor- en transferinfrastructuur voor reactivering van de verbinding Weert-Hamont, inclusief bijbehorende kosten; deze is uitgevoerd door Arcadis en resulteerde in kostenramingen voor verschillende varianten
- In opdracht van IenW hebben Decisio en Twynstra Gudde in 2019 gezamenlijk een MKBA uitgevoerd van de verbinding Weert-Hamont; deze is ook geupdatet
- Ook in 2019 heeft Horvat een second opinion uitgevoerd op de studie van Arcadis; zowel de uitgangspunten als de kosten zijn in deze studie getoetst
- In 2021 heeft NMBS een potentieelonderzoek laten uitvoeren door ExCom om een inschatting te kunnen maken van hun business case voor het doorrijden naar Weert

Vanuit de wens voor reactivering is er behoefte aan een realistische optie voor de realisatie van de verbinding

Stakeholders hechten aan een reizigersverbinding

- In de eerder uitgevoerde studies vinden stakeholders niet alle aangedragen varianten terug. Gevoelsmatig lijken de opgenomen kosten hoog uit te vallen;
- Daarmee hebben stakeholders behoefte aan het nogmaals beschouwen van de eerdere analyses;
- De insteek van deze 'nieuwe analyse' moet zijn om scherper te kijken naar wat echt nodig is om op een veilige wijze reizigersvervoer mogelijk te maken en hierin te zoeken naar een balans tussen het leveren van een kwalitatief goede reizigersverbinding en de kosten die hiermee samenhangen.



Rebel is gevraagd om op basis van voormalige studies en wensen van partijen een meest kansrijke optie op te stellen

Het ministerie van IenW heeft Rebel gevraagd opnieuw te kijken naar de eerder uitgevoerde studies om tot de 'Meest Kansrijke Optie' (MKO) te komen om een reizigersverbinding te realiseren op een traject waar momenteel alleen incidenteel goederenvervoer mogelijk is:

- Een reizigersverbinding kent andere standaarden en ook de technische eisen verschillen t.o.v. goederenverbinding

Vanuit de randvoorwaarden die voor de verbinding Weert - Hamont bepalend zijn voor het aanbieden van een veilige, stabiele reizigersverbinding beschouwen we:

- De minimaal benodigde aanpassingen aan de infrastructuur;
- De kosten die samenhangen met deze aanpassingen / toevoegingen, waarbij we ons baseren op de kosteninformatie uit de eerder uitgevoerde onderzoeken¹⁾;
- Schouw van het traject Weert – Hamont en de afwezige infrastructuur;
- De operationele voorwaarden waarbinnen NMBS de huidige verbinding tussen Antwerpen en Hamont kan doortrekken naar Weert.

De volgende elementen maken expliciet geen onderdeel uit van onze analyse:

- Een volledig Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA): we zetten in onze analyse de kosten die horen bij de MKO niet af tegen het reizigerspotentieel. De MKO wordt opgesteld vanuit de elementen die nodig zijn om een reizigersverbinding te bewerkstelligen.

1) Zie bijlage 1 op pagina 32 voor een compleet overzicht van de geanalyseerde documentatie

In beantwoording van de vraag baseren we ons op de beschikbaar gestelde studies en interviews met stakeholders

Voor het opstellen van de Meest Kansrijke Optie zijn de betrokken stakeholders bevraagd en zijn de bestaande rapportages en kosten analyses geëvalueerd.

Er zijn vijf gesprekken gevoerd met verschillende soorten stakeholders en met het ministerie van IenW als opdrachtgever:

- Context (Ministerie van IenW)
- Technisch inhoudelijk (ProRail, NMBS en Infrabel)
- Lokale stakeholders (gemeente Weert en provincie Limburg)
- Reizigersverenigingen (vTv en Rover)

De documenten die zijn bekeken zijn afkomstig van eerdere studies, uitgevoerd in opdracht van verschillende partijen:

- Een studie naar elektrificatie en de daarbij horende kosten door Arcadis (2018), de MKBA (& update) van Decisio & Twynstra Gudde (2019 en 2021) en de second opinion door Horvat (2019) zijn studies die in opdracht van het ministerie van IenW zijn uitgevoerd
- De NMBS business case, in opdracht van de federale overheid (2021)
- Een haalbaarheidsstudie door RHDHV, in opdracht van gemeente Weert en provincie Limburg (2022)

We hebben ons hierbij beperkt tot de technische mogelijkheden en de juridische aspecten van de exploitatie buiten beschouwing gelaten.

Voor de reactivering moeten aanpassingen aan de infrastructuur gedaan worden en de haltering op Weert moet ingevuld worden

Onderdelen bouwblokken voor reactivering

Belangrijkste kostenbepalende keuzeaspecten



Haltering op Weert

- Locatie van perron
- Bereikbaarheid perron



Aanlanding emplacement Weert

- Gebruik van huidige intakking of middels nieuwe brug
- Aanpassingen in lay-out inclusief bovenleiding en beveiliging op emplacement Weert



Overige infra aanpassingen

- Elektrificatie van het tracé
- Uitrol treinbeveiliging
- Aanpassingen spoor en overwegen



Geschikt maken materieel

- Techniek
 - Bovenleidingspanning
 - Treinbeveiliging
- Geluidsproductie



Inpassing

- Maatregelen in relatie tot:
 - Natura2000 gebied
 - Vakantiepark

Voor de reactivering voor reizigersvervoer op de verbinding Weert – Hamont dienen op verschillende locaties aanpassingen gemaakt te worden. Dat leidt in verschillende combinaties tot verschillende uitvoeringsvarianten die in de tweede paragraaf verder worden toegelicht.



2.

Randvoorwaarden en bouwblokken



We hebben bij alle stakeholders inzichten en wensen opgehaald en twee randvoorwaarden voor de MKO gedestilleerd...

INFRA

- Vanuit de infrastructuur zijn er voor het bepalen van mogelijke opties geen beperkende randvoorwaarden, behalve dat niet alle combinaties van bouwblokken uit de verschillende categorieën, zoals beschreven op pagina 9, mogelijk zijn

MATERIEEL

- Als uitgangspunt voor vervoer is aangehouden dat NMBS deze zal verzorgen omdat hiermee een dienst tot en met Antwerpen mogelijk is; dit betekent dat Belgisch materieel het uitgangspunt is voor de uitvoering van de dienstregeling
- Waar ouder materieel dit wel mogelijk maakte, is het met modern niet-bicourant 3kV materieel niet mogelijk op halve kracht te rijden onder 1.500V

OPERATIE

- Vanuit de dienstregeling bezien is de interactie tussen de dienst Antwerpen – Hamont – Weert en vv. en die op het Nederlandse Hoofdrailnet (HRN) van belang; de HRN dienstregeling is in de studies als uitgangspunt gehanteerd
- Voor het realiseren van een uitvoerbare en betrouwbare dienst geeft NMBS aan dat een keertijd op Weert van 12 minuten het minimum is en dat 16 minuten wenselijk is

Randvoorwaarden voor bepalen van de meest waarschijnlijke optie

1. Minimale keertijd op station Weert van 12 minuten
2. Modern 3kV materieel kan niet op halve kracht op 1.500V rijden zonder daarvoor bedoelde aanpassingen

...welke voortkomen uit operationele en materiële randvoorwaarden

Minimale keertijd te Weert vanuit een betrouwbare operatie tussen de 12 en 16 minuten

- Het afbouwen van de cabine, omlopen van de machinist en opbouwen van de cabine vraagt tijd
- Daarnaast is er een bepaalde reservetijd op het keerpunt nodig om eventuele vertraging gedurende de rit op te vangen en zo een stabiele dienstregeling te borgen, zeker voor een grensoverschrijdende verbinding
- Dit resulteert in een door de vervoerder opgestelde keertijd van minimaal 12 minuten voor de kering op Weert als onderdeel van de verbinding Weert – Hamont

Structureel rijden op 3kV en 1500V is alleen mogelijk met bicourant materieel

- Voor structurele inzet van materieel op 3kV en 1500V is materieel nodig dat onder beide spanningsniveaus op volle kracht ingezet kan worden (bicourant)
- Zowel Infrabel als NMBS geven aan dat ondanks dat ouder materieel technisch gezien op halve kracht functioneert is dit voor nieuw materieel niet mogelijk en daarmee geen toekomst vaste oplossing
- De inzet van bicourant kan mogelijk gemaakt worden door aanpassingen van 3kV materieel of speciaal bicourant materieel.
- In de uitwerking van MKO is dit uitgangspunt als voorwaarde opgenomen

Voor het opstellen van de meest kansrijke optie zijn vier bouwblokken relevant die corresponderen met de principiële keuzes

Haltering op Weert

- Bestaand perron:
 - Spoor 603a
 - Spoor 603a (verlenging)
 - Zakspoor tussen spoor 602 en 603a
- Nieuw perron:
 - 607 Oost
 - 607 West

Aanlanding emplacement Weert

- Huidige intakking, 40 km/u
- Huidige intakking, 80 km/u
- Huidige intakking en direct er uit
- Nieuwe spoorbrug Zuid-Willemsvaart

Infrastructurele aanpassingen: Elektrificatie

- 3kV
- 1.500V Spanningssluis nabij grens
- 1.500V nabij intakking

Infrastructurele aanpassingen: Treinbeveiliging

- TBL1+
- ATB
- ERTMS L1



De locatie voor de halte is mogelijk op een bestaand of een nieuw te bouwen perron

Voor de categorie **halte** te station Weert zijn er twee opties mogelijk:

- Haltering bij een bestaand perron (eventueel met aanpassingen) – **1a**
- Haltering bij een nieuw perron – **1b**

Een bestaand perron heeft de halteringsoptie bij spoor 603a (perron 2a), eventueel met een mogelijke verlenging in westelijke richting, of een zakspoor tussen spoor 602 en 603a in:

- Minimale aanpassingen aan de infrastructuur door gebruikmaking van de bestaande sporen
- Een nadeel hiervan is dat je in dienstregeling en perroncapaciteit rekening moet houden met het overige vervoer

Een nieuw perron kan aan de buitenkant van spoor 607 gebouwd worden aan de west- of oostzijde van de Louis Regoutstraat:

- Een nieuw perron is technisch mogelijk in combinatie met een intakking op het HRN en met een vrij emplacement
- Een voordeel hiervan is dat er een 'geïsoleerd traject' wordt gecreëerd en dat er geen rekening gehouden dient te worden met de dienstregeling op het HRN
- Een ander voordeel is dat er voor de kering geen rekening gehouden hoeft te worden met de perroncapaciteit
- Een nadeel is dat reizigers geen cross platform overstap hebben, maar via de bestaande verkeerstunnel naar de overige perrons moeten lopen (3-5 minuten)
- Kan worden aangelegd met een helling vanaf de Louis Regoutstraat, waarmee deze ook aan de toegankelijkheidseisen voldoet



Aanlanding op een bestaand perron vereist intakking, een nieuw perron vereist dat niet

Voor de **aanlanding** naar station Weert zijn er drie alternatieven mogelijk:

- Intakking op het hoofdneta – **2a**
- Intakking op het hoofdneta en uittakking direct na de brug – **2b**
- Een nieuwe spoorbrug over de Willemsvaart (losstaand emplacement) – **2c**

Voor intakking op het hoofdneta, ook wanneer er direct wordt uitgetakt, moet er met verschillende dingen rekening worden gehouden:

- Dit scenario vereist een spanningssluis voor de overgang van 3kV naar 1.500V vóór de intakking vanuit Hamont
- Er dient rekening gehouden te worden met de bestaande dienstregeling van het overige verkeer en de perroncapaciteit voor de kering; bij direct uittakken wordt deze interactie sterk beperkt, maar niet uitgesloten
- Relatief groot beslag op capaciteit baanvak Eindhoven - Weert omdat richting Hamont op verkeerd spoor gereden moet worden

Wanneer er een nieuw perron wordt gebouwd wordt de mogelijkheid behouden om zonder intakking over een separaat van de hoofdbaan gelegen traject te reizen waarmee bovenstaande aandachtspunten vervallen:

- Het is daarmee mogelijk om een 3 kV traject aan te bieden (zonder spanningssluis), volledig voorzien van Belgische treinbeveiliging en onafhankelijk van de bestaande dienstregeling
- In dit geval moet worden bekeken welke wisselverbindingen op het emplacement behouden/gesaneerd worden



Elektrificatie biedt drie opties, maar is sterk afhankelijk van gekozen aanlanding

De **elektrificatie** biedt drie opties:

- 1500V in NL met spanningssluis zonder nieuw spoor – **3a**
- 1500V in NL met spanningssluis en met nieuw spoor – **3b**
- 3kV gehele traject – **3c**

Elektrificatie met een spanningssluis naar de Nederlandse 1500V is mogelijk met of zonder een nieuw spoor:

- Zonder aanpassingen aan het spoor is aanlanding mogelijk op het bestaande perron, maar wanneer er een nieuw spoor wordt aangelegd kan er ook worden aangeland op een nieuw perron

Een geïsoleerd traject met de Belgische 3kV op het gehele traject maakt het mogelijk zonder spanningssluis tot aan Weert te rijden:

- Dit is alleen mogelijk in het geval van aanlanding op een nieuw te bouwen perron en over een nieuwe brug
- Een geïsoleerd traject in combinatie met de 3kV spanning biedt minder flexibiliteit naar de toekomst, mocht de wens ontstaan om verder te rijden dan Weert (bijv. richting Roermond); een spanningssluis kan eventueel zonder al te grote investering op een later moment worden toegevoegd

In beide situaties is er een nieuw onderstation vereist, omdat de dichtstbijzijnde onderstations voor 1500V of 3kV onvoldoende energie kunne bieden voor het gehele traject



Het treinbeveiligingssysteem is afhankelijk van de keuze voor aanlanding

De keuze voor **treinbeveiliging** is sterk afhankelijk van de keuze voor de aanlanding. Er zijn twee opties voor treinbeveiliging:

- ATB, oftewel Nederlandse treinbeveiliging – **4a**
- ERTMS L1/ TBL1+, Belgische treinbeveiliging – **4b**

Indien er voor intakking op het Nederlandse hoofdnet wordt gekozen is Nederlandse treinbeveiliging ATB vereist.

- Dat betekent dat het traject zowel TBL1+ (aan de Belgische zijde) als ATB (op het Nederlandse deel) zal bevatten; dit vereist aanpassing van het Belgische materieel, dat momenteel alleen is uitgerust voor TBL1+
- Dit vereist ook een treinbeveiligingstransitie in de infrastructuur om de overgang van TBL1+/ERTMS L1 naar ATB te faciliteren en materieel dat voor beide systemen geschikt is

Als gekozen wordt voor het doortrekken van Belgische TBL1+/ERTMS L1 op het volledig traject, kan er voor de aanlanding alleen gekozen worden voor een losstaand emplacement:

- Het doortrekken van de Belgische treinbeveiliging kan alleen als er geen interactie is met het overige net, deze oplossing is dus alleen mogelijk in combinatie met de aanleg van een nieuwe spoorbrug en nieuw perron
- Omdat de sporenbundel rond spoor 607 nu geen bovenleiding en treinbeveiliging bevat is dit in te passen
- Voordeel van deze oplossing is ook dat er geen bicourant en *dual-signalling* materieel nodig is voor de uitvoering

De keuzes in de infrastructuur leiden ook tot mogelijke aanpassingen aan het materieel; dit is bouwblok 5

Afhankelijk van de bouwblokken 1 t/m 4 moeten er aanpassingen worden gedaan aan het Belgische **materieel**:

- Het Belgische materieel moet worden uitgerust met 1500V en ATB – **5a**
- Er hoeven geen aanpassingen te worden gedaan aan het Belgische materieel en deze blijft rijden naar de standaard van NMBS – **5b**

Indien er wordt samengevoegd met het HRN en/of er wordt aangeland op het bestaande perron te Weert, moet het Belgische materieel zo worden aangepast dat het naast Belgische standaarden ook voldoet aan Nederlandse standaarden; dit betekent:

- Het materieel moet kunnen rijden op 1500V
- Het materieel moet worden uitgerust met het ATB veiligheidssysteem

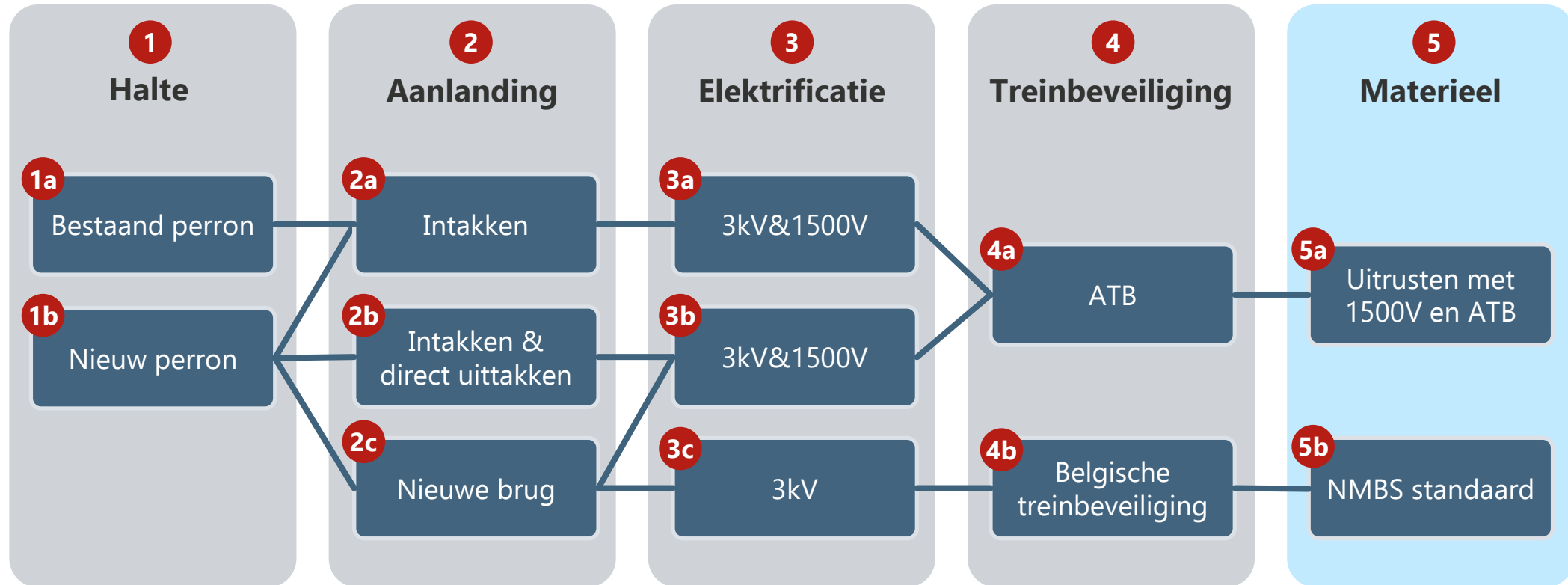
Wanneer er uitsluitend over een geïsoleerd traject wordt gereden, dat uitgerust is met 3kV en TBL1+/ETCS L1 hoeven er geen aanpassingen worden gedaan aan het Belgische materieel.

Bij aanpassingen van het materieel moeten ook nieuwe toelatingstesten uitgevoerd worden.

De combinatie van de bouwblokken geeft de mogelijk opties weer

Overzicht van bouwblokken en mogelijke combinaties

Rekening houdend met de afhankelijkheden



Op basis van de bestaande kosteninformatie zijn de kosten van de bouwblokken samengesteld

Stappen in bepalen kosten

Kosten per bouwblok op basis van Arcadis quick scan

1

Keuze basis voor kosteninschatting

De kosten zijn bepaald op basis van de kosteninschattingen uit de quick scan die Arcadis heeft gemaakt in opdracht van ProRail in 2018. Door de toepassing van de SSK-systematiek in de ramingen is deze kostenopbouw transparant. We passen dezelfde systematiek en opslagen om te komen van de bekende directe kosten naar totale investering toe.

2

Bepalen scope met definitie bouwblokken

Met de bouwblokken zijn de scopeonderdelen gedefinieerd die gerelateerd kunnen worden aan de kosten zoals die in de quick scan Arcadis zijn opgenomen. De kosten die voor het stamtracé gemaakt moeten worden, zijn opgenomen in de bouwblokken 'aanlanding' en zijn voor al die bouwblokken gelijk.

3

Bepalen kosten per bouwblok

De kosten zijn vervolgens per bouwblok bepaald. We hebben hierin de resultaten van de second opinion van Horvat op deze quick scan meegenomen die de belangrijkste impact op de kosteninschatting hebben: aanpassen van de percentages voor PEAT en de kosten voor een brug over het kanaal. We hebben de kosteninschatting voor elektrificatie vergeleken met de gerealiseerde investeringen door Infrabel ter validatie van de inschatting.

4

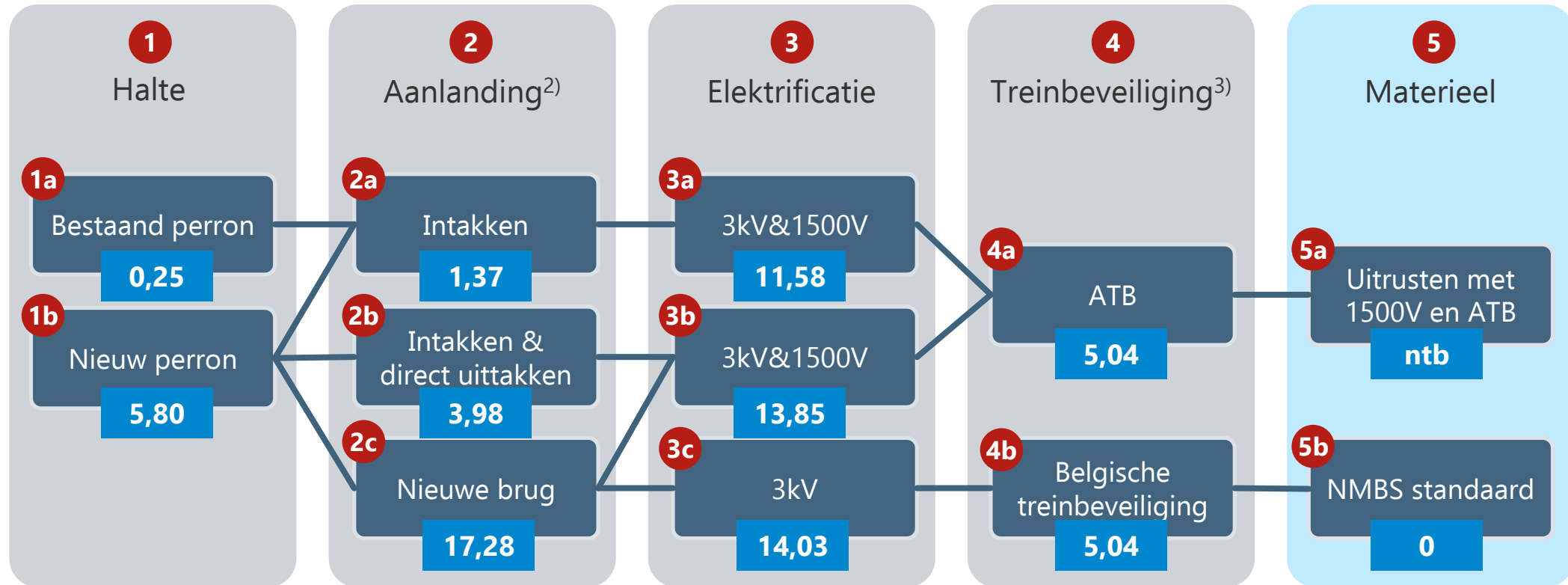
Optellen van kosten per bouwblok voor meest kansrijke optie

De kosten per bouwblok zijn gedefinieerd als totale investeringskosten, waarbij we ervoor gezorgd hebben dat er geen dubbelingen zitten tussen de bouwblokken voor verschillende opslagen en deze dus optelbaar zijn. Door het gebruik van de kosten van Arcadis gelden ook dezelfde bandbreedtes en prijspeil.

De bouwblokken zijn individueel geprijsd op basis van de kostenramingen uit de studie van Arcadis

Overzicht van bouwblokken en mogelijke combinaties

Met kosten (investeringskosten, excl. Bandbreedte, excl. BTW; pp okt 2018; in mEUR)



2) In de kostenbepaling voor de aanlanding is 1,37 mEUR inbegrepen voor aanpassing aan de infra tussen de grens en de intakking bij Weert en aankoop gronden; deze kosten zijn voor alle aanlandingsvarianten identiek

3) De kosten voor het aanpassen van de overwegen is in dit bedrag opgenomen



3.

**Samenstellen meest
kansrijke optie**



Alle halterings- en aanlandingsopties die gebruik maken van de bestaande intakking geven een te korte mogelijke keertijd

Bestaande intak en perron

- Door Arcadis is een analyse van de inpassing in de dienstregeling gemaakt
- Deze laat zien dat er een theoretische mogelijkheid is om de trein van en naar Hamont over de bestaande brug en naar het bestaande perron (spoor 603a) in te passen in de dienstregeling Eindhoven-Weert
- Dit resulteert in een keertijd op Weert van rond de 5 minuten⁴⁾

In- en direct uittakken

- In de studies van RHDHV is een analyse van de inpassing in de dienstregeling gemaakt
- Deze laat zien dat er een theoretische mogelijkheid is om de trein van en naar Hamont over de bestaande brug naar een nieuw perron (spoor 607) in te passen in de dienstregeling Eindhoven-Weert
- Dit resulteert in een keertijd op Weert van rond de 8 minuten⁵⁾

Met nieuwe brug

- Bij toepassing van een nieuwe brug en aanlanding op spoor 607, is de dienstregeling van Weert-Hamont geheel onafhankelijk van de dienstregeling tussen Eindhoven en Weert
- Er is geen beperking aan de keertijd op Weert voor inpassing op Nederlandse dienstregeling
- Hiermee kan de minimale keertijd van 12 minuten worden gerealiseerd

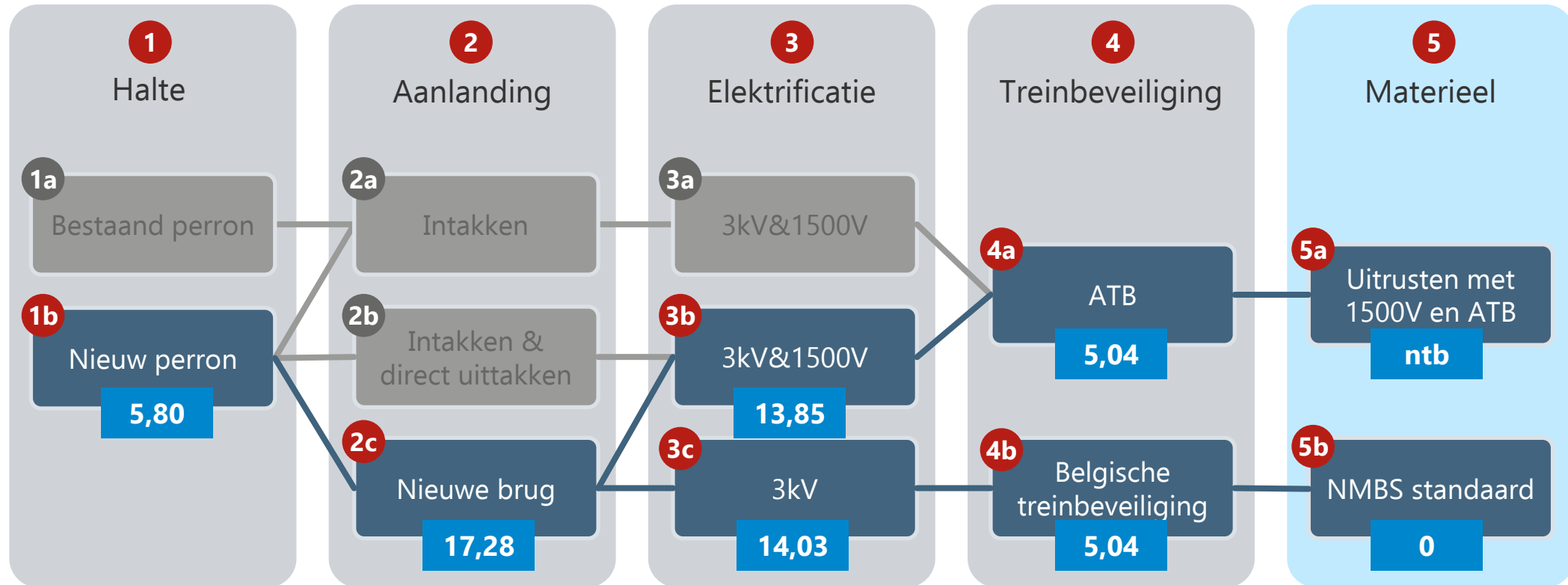
Alleen de opties met een aparte brug over de Zuid-Willemsvaart komen tegemoet aan de operationele randvoorwaarden vanuit vervoer

4) Arcadis geeft aan dat er een mogelijk conflict optreedt in de huidige dienstregeling met de sprinter uit Eindhoven en een goederenpad

5) De dienstregelingssimulatie van RHDHV rekent met een keertijd tussen de 7 en 8,5 minuut afhankelijk van de beoogde snelheid op het traject Weert – Hamont

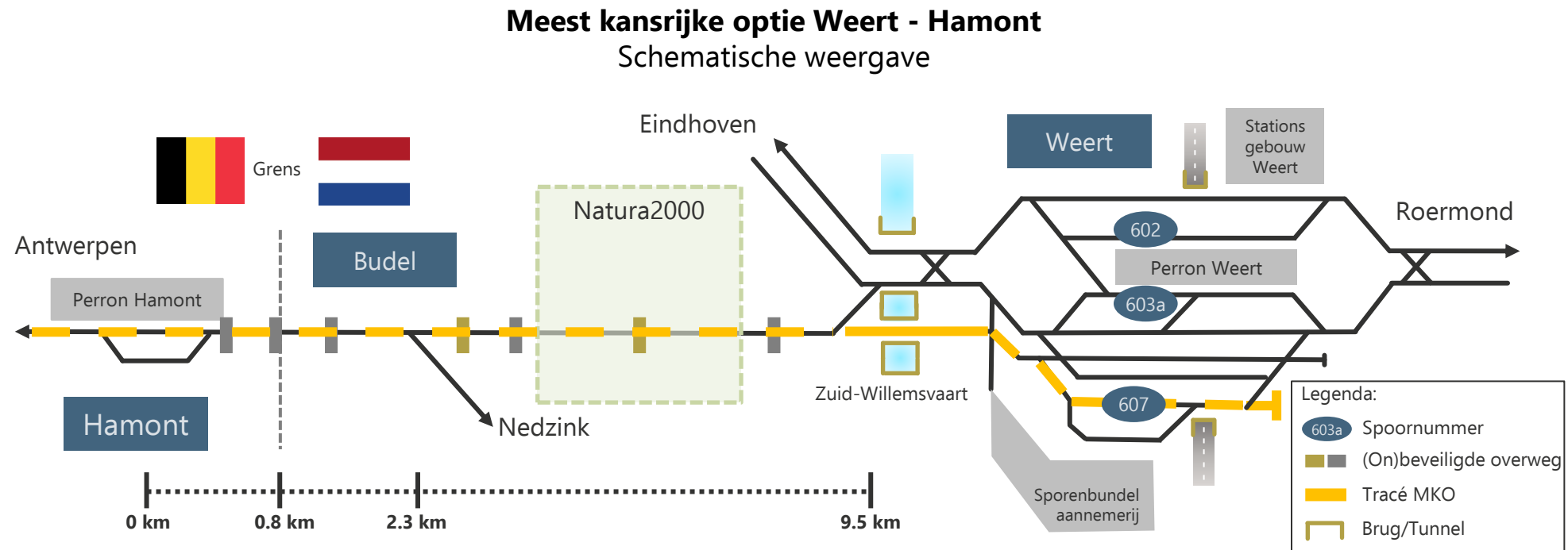
De mogelijke combinaties van bouwstenen wordt daarmee beperkt tot 2 opties: één met en één zonder transitie in bovenleidingspanning

Overzicht van bouwblokken en overblijvende mogelijke combinaties
Met kosten (investeringskosten, excl. Bandbreedte, excl. BTW; pp okt 2018; in mEUR)



De optie waarbij er geen noodzaak is tot aanpassing van het NMBS-materieel resulteert in de laagste totaal investeringen

- Van de twee overgebleven opties, geeft de optie waarbij materieel bicourant⁶⁾ en met Belgische en Nederlandse treinbeveiliging uitgerust moet worden, hogere kosten
- De meest kansrijke optie (MKO) is daarmee opgebouwd uit de bouwblokken nieuw perron (1b), een nieuwe brug (2c), rijdt het gehele traject op 3kV (3c) en daarmee met Belgische treinbeveiliging (4b) – de route is daarmee geschikt voor materieel met NMBS standaarden (5b)



6) Zie randvoorwaarde 2 op pagina 11

De kosten voor de infrastructuuraanpassing, exclusief inpassing, van deze optie liggen tussen de 39 en 73 miljoen euro op pp januari 2023

Kosten bouwblokken en totaal (Investeringskosten pp okt 2018; in mEUR)

1b	Nieuw perron	5,80
2c	Nieuwe brug	17,28
3c	3kV	14,03
4b	Belgische treinbeveiliging	5,04
Totaal:		42,15

Opbouw van de investeringskosten

- De investeringskosten zijn bepaald aan de hand van de opgave Arcadis waarbij de belangrijkste bevinden uit de second opinion door Horvat op het gebied van de kosten voor de brug en PEAT percentages meegenomen zijn
- Voor deze bouwblokken, met vergelijkbare scope, liggen de kosten daarmee 9 mEUR lager dan in de oorspronkelijk raming van Arcadis. Een grote post die uit de MKO is gevallen wegens alternatieve oplossing is de perrontunnel
- Op de bepaalde investeringskosten is een bandbreedte van toepassing die, conform kosteninschatting van Arcadis tussen de -25% en +40% ligt
- Hiermee komt de bandbreedte van de investeringen aan de infrastructuur tussen de 31 en 59 mEUR te liggen in prijspeil 2018
- Indexering naar prijspeil januari 2023, conform CBS tabel 4212a, geeft een bandbreedte van 39 en 73 mEUR
- De kosten zijn exclusief eventuele maatregelen die voor de inpassing gedaan moeten worden; conform de second opinion door Horvat moeten eerst de daadwerkelijk noodzakelijke maatregelen bepaald worden alvorens deze als kosten in de raming opgenomen worden

Realistische kosteninschatting voor de inpassingsmaatregelen rond het Natura2000 gebied zijn afhankelijk van een MER

- De Raad van State uitspraak (2015) besluit dat voor er personenvervoer op het baanvak Weert – Hamont kan rijden een nieuwe vergunning nodig is, omdat de huidige vergunning uitsluitend betrekking heeft op goederentreinen
- Voor het toekennen van een vergunning is een MER vereist, die de hinder naar de omgeving, bebouwing en Natura2000 in kaart brengt
- De mogelijke hinder omvat trillingen, geluid en daarnaast effecten van stikstofdepositie en de verstoringcontour met betrekking tot het Natura2000 gebied
- De kostenramingen in de Arcadis varianten gaan uit van een bedrag van 46 miljoen euro (prijspeil 2018) voor mitigerende maatregelen, onafhankelijk van de variant en zonder dat er een MER is uitgevoerd waardoor niet inzichtelijk is of deze maatregelen ook daadwerkelijk nodig zijn
- Bij het opstellen van de kosten van de MKO, zijn kosten voor inpassing, daarom niet meegenomen – dit is in lijn met het advies van Horvat⁷⁾; hier moet eerst een MER opgesteld worden, die uitsluitend moet geven over vereiste maatregelen voordat er een uitspraak kan worden gedaan over kosten voor inpassing

Aandachtspunten voor inpassing

- Allereerst is de uitvoering van een MER een vereiste, alvorens de inpassingsmaatregelen in kaart gebracht kunnen worden en de daaraan verbonden kosten
- Voor geluids- en trillingshinder geldt dat de impact van goederenvervoer en reizigersvervoer op deze aspecten onderscheidend zijn; in het algemeen zullen maatregelen voor goederenvervoer omvangrijker zijn dan voor reizigersvervoer
- Inpassingsmaatregelen moeten de instandhouding van het Natura2000 gebied borgen, daaronder valt de instandhouding van aangewezen dier- en plantensoorten.

7) Second opinion kostenraming Weert-Hamont - Horvat

Ook moet er rekening gehouden worden met vergunningsverlening, toekomstvastheid en toelating van Belgisch materieel in Nederland

Operationele kosten

- Met de toekomstige vervoerder (NMBS) moet een exploitatie overeenkomst opgesteld worden; afhankelijk van het verdienpotentieel zullen hier kosten mee gemoeid zijn als gevolg van de extra kosten die de vervoerder moet maken voor personeel, gebruiksvergoeding en materieel
- De infrabeheerder wordt geconfronteerd met extra beheer en onderhoudskosten door intensiever gebruik en uitbreiding van de infrastructuur op het traject Weert - Hamont

Toekomstvastheid

- De MKO voorziet in een geïsoleerde aanlanding te Weert
- Continuering van doorgaand goederenvervoer onder niet-elektrische tractie is in principe mogelijk
- Het doortrekken van een reizigersverbinding verder dan Weert, vraagt aanvullende aanpassingen:
 - Plaatsing spanningssluis
 - Transitie voor de treinbeveiliging
- Andere initiatieven, zoals 3RX, kunnen andere eisen aan de infrastructuur opleggen op dit tracé

Toelating materieel in NL

- Het materieel dat NMBS in zal zetten voor de reizigersverbinding van Weert – Hamont zal initieel het huidige AR41 materieeltype zijn
- Dit materieeltype is nog niet toegelaten om op Nederlands grondgebied ingezet te worden
- Om deze toelating te verkrijgen zal een toelatingstraject doorlopen moeten worden waarvoor kosten worden gerekend
- Voor de MKO zal dit traject mogelijk beperkt zijn omdat de Belgische systemen worden doorgezet, waar het materieel reeds op is aangepast
- Toelating voor het doortrekken van Belgische systemen voorbij NL grens moet wel worden verkend

Overzicht van de belangrijkste verschillen met de kostenraming uit de quick scan van Arcadis

Overzicht van verschillen kosten MKO met Arcadis quick scan Onderdelen en kosten of opslagpercentages

Bouwblok of onderdeel	Aanpassing ten opzicht van Arcadis Quick Scan		Bron
Brug	Aanpassing directe benoemde kosten	€ -1.300.000	Second opinion Horvat
PEAT	Specifiek maken PEAT civiel, van de algemene 46,2% naar	30%	Second opinion Horvat
	Specifiek maken PEAT TES, van de algemene 46,2% naar	16%	Second opinion Horvat
	Specifiek maken PEAT TB, van de algemene 46,2% naar	38%	Second opinion Horvat
Perrontunnel	Geen perrontunnel (tot. investeringskosten)	€ -5.445.464	SSK Weert - Hamont Bouwsteen Variant 1 en 2_v3 Transfer optie tunnel
Raildempers	Geen raildempers (tot. Investeringskosten)	€ -8.491.626	SSK Weert - Hamont Bouwsteen Natura2000 gebied Raildempers
Schermen	Geen schermen (tot. Investeringskosten)	€ -30.616.456	SSK Weert - Hamont Bouwsteen Natura2000 gebied Schermen
Ecoduct	Geen ecoduct (tot. Investeringskosten)	€ -6.900.000	SSK Weert - Hamont Variant 2B Voorkeur_v3

NB: De kosten voor raildempers, schermen en ecoduct zijn niet opgenomen in de kosten voor de MKO vanwege de onzekerheid over de noodzaak voor inpassingsmaatregelen, zie ook pagina 27



Samenvattend: de MKO is een geïsoleerde aanlanding op Weert voor 39 tot 73 mEUR⁸⁾ in pp 2023, exclusief kosten voor mogelijk inpassing

De MKO samengevat

- De MKO is opgesteld vanuit de operationele randvoorwaarden en technische mogelijkheden voor het invullen van de reizigersverbinding tegen zo laag mogelijke kosten; er is echter geen MKBA gemaakt waarin ook de inkomstenkant in beschouwing is genomen
- In de MKO wordt een geïsoleerd traject gecreëerd met ERTMS L1 en 3kV, zodat Belgisch materieel zonder transitie tot aan Weert kan rijden; hiervoor moet een nieuwe spoorbrug over de Zuid-Willemsvaart gebouwd worden en een nieuw perron te Weert bij spoor 607 dat via de bestaande verkeerstunnel bereikbaar is
- We komen tot een MKO waarvoor een totaal investering van 39 tot 73 miljoen euro (prijspeil januari 2023, bij een bandbreedte van -25% tot +40%) nodig is; dit is exclusief de kosten voor inpassing waarvoor nader onderzoek gedaan moet worden naar de noodzakelijke maatregelen
- De kosten van de MKO liggen lager dan de varianten uit eerdere studie door de andere keuzes en afwegingen, mede in relatie tot de operationele randvoorwaarden
- Operationele kosten voor de toekomstig vervoerder en de infrabeheerder zullen impact hebben op de algehele business case van de reizigersverbinding Weert – Hamont; met de MKO is een optie gekozen die aan de vervoerderskant naar alle waarschijnlijkheid tot de laagste operationele kosten zal leiden
- De MKO maakt doortrekken van de reizigersverbinding voorbij Weert niet onmogelijk maar vraagt wel extra aanpassingen, het huidige incidentele goederenvervoer is op gelijk wijze als nu mogelijk; andere initiatieven als 3RX vragen mogelijk nadere infrastructurele aanpassingen, met name op het gebied van inpassing

8) Dit betreft investeringskosten, exclusief BTW, voor de infrastructuur



4.

Bijlagen



Bijlage 1: gebruikte documentatie

Document	Auteur	Publicatiedatum
Hamont – Weert: studie elektrificatie reizigersvervoer (incl. SKK kostenramingen)	Arcadis in opdracht van ProRail	05-03-2019
Uitgangspuntennotitie MKBA spoorlijn Hamont-Weert	Decisio en Twynstra Gudde in opdracht van IenW	25-03-2019
Quick scan inpassing reizigersdienst Weert-Hamont	ProRail	04-04-2019
MKBA spoorlijn Hamont-Weert	Decisio en Twynstra Gudde in opdracht van IenW	26-04-2019
Second opinion kostenraming Weert-Hamont	Horvat in opdracht van IenW	24-09-2019
Business Case inschatting Hamont-Weert	Executive Committee in opdracht van NMBS	19-01-2021
Update MKBA Weert-Hamont	Decisio en Twynstra Gudde in opdracht van IenW	14-07-2021
Haalbaarheidsstudie personentrein Hamont-Weert	Royal Haskoning DHV in opdracht van provincie Limburg en gemeente Weert	14-12-2022

Bijlage 2: overzicht van geïnterviewde partijen

Datum	Locatie	Stakeholders
10-11-2022 (kick-off)	Teams	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
09-12-2022	Weert	Gemeente Weert en Provincie Limburg
15-12-2022	Teams	NMBS
10-01-2023	Teams	ProRail
13-01-2023	Teams	vTv en Rover
01-03-2023	Teams	Infrabel

Kimmo Oostermeyer

+31 6 13 50 00 42

Kimmo.oostermeyer@rebelgroup.com

Clara Lieverse

+31 681 27 75 75

Clara.lieverse@rebelgroup.com

Sanny Toonen

+31 6 26 53 87 67

Sanny.toonen@rebelgroup.com

Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
The Netherlands
+31 10 275 59 90

info@rebelgroup.com
www.rebelgroup.com

