



Aan Staatssecretaris

nota

Beslisnota Beantwoording schriftelijke kamervragen over
spoortraject Emmen - Rheine

TER BESLISSING

Datum

23 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/365508

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving

Beslistermijn

20-01-2025

Bijlage(n)

2

Aanleiding

Op 12 december 2024 hebben de leden Vedder (CDA) en Grinwis (ChristenUnie) schriftelijke vragen gesteld over het spoortraject Emmen-Rheine.

Geadviseerd besluit

De brief met beantwoording van de gestelde vragen te ondertekenen en daarna aan de Tweede Kamer te verzenden.

Kernpunten

- De Provincie Drenthe, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Land Niedersachsen, de Grafschaft Bentheim, de Bentheimer Eisenbahn AG en ProRail werken nauw samen aan de realisatie van een treindienst voor personenvervoer tussen Bad Bentheim en Coevorden. De treindienst zal gebruik gaan maken van de ca. 60 km bestaande infrastructuur van de Bentheimer Eisenbahn (BE) tussen Bad Bentheim en de aansluiting op het de HSWI van ProRail in Nederland. Voor de laatste ca. 0,5 km tot aan Coevorden zal de treindienst gebruik maken van de hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI) van ProRail. IenW draagt €15,2 miljoen bij.
- Om te kunnen rijden in Nederland moet het materieel van Bentheimer Eisenbahn worden goedgekeurd aan Nederlandse zijde.
- Dit is een verantwoordelijkheid van de spoorwegonderneming (Bentheimer Eisenbahn). Het uiteindelijke oordeel is aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
- Hierover is op 12 november jl. een brief vanuit provincie Drenthe aan u gestuurd (zie bijlage) om IenW te wijzen op het belang van de materieeltoelating binnen het project Emmen-Rheine.
- In lijn met deze brief zijn er door de Kamerleden Vedder (CDA) en Grinwis (CU) 12 schriftelijke vragen gesteld op 12 december 2024.
- Kern vragen: de materieeltoelating kan via twee procedures: via het Europese Spoorwegbureau (ERA) en via afstemming tussen de Duitse en Nederlandse vergunningverlener (ILT). Door de projectorganisatie wordt de eerste procedure als te risicovol en niet uitvoerbaar beoordeeld, waardoor het project zou stranden. Er wordt daarom ingezet op de tweede ('eenvoudige') procedure, maar hiervoor is een positief advies van ILT nodig.
- Kern beantwoording: er is inderdaad een 'eenvoudiger' procedure die mogelijk zou kunnen worden toegepast, maar dit is uiteindelijk aan ILT als onafhankelijk toezichthouder. De spoorwegonderneming moet aantonen dat

de voertuigen veilig op de Nederlandse infrastructuur kunnen rijden. Pas als dat onomstotelijk is aangetoond kan ILT positief adviseren. Aangezien hier sprake is van een bijzondere situatie die zich niet eerder zo heeft voorgedaan, denken we wel maximaal mee over de juridische oplossing 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 (ERA) plaats om meer duiding te krijgen op de regelgeving.

- Er is ook gevraagd of deze vragen beantwoord kunnen worden voorafgaand aan het Tweeminutendebat Spoorveiligheid en ERTMS (19 december). Omdat er slechts minder dan één week tussen het ontvangen van deze vragen en het Tweeminutendebat zat, was dit, ook vanwege de noodzakelijke afstemming, niet haalbaar.

Datum

23 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/365508

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2

Krachtenveld

ILT: onafhankelijk toezichthouder, volgens de Spoorwegwet (artikel 69, eerste lid) belast met het toezicht: "Behoudens artikel 70, tweede lid, zijn met het toezicht op de naleving van het bepaalde bij of krachtens deze wet belast de bij besluit van Onze Minister daartoe aangewezen personen." Het onderwerp is niet nieuw; er wordt door ILT al langer gewerkt aan grensbaanvakovereenkomsten.

Provincie Drenthe: opdrachtgever in dit project. Provincie Drenthe heeft (namens de Gedeputeerde Staten) aan IenW een brief gestuurd over deze kwestie.

Bentheimer Eisenbahn (BE): Duitse spoorwegonderneming, zowel infrabeheerder als exploitant. De treindienst zal gebruik gaan maken van de circa 60 km bestaande infrastructuur van de Bentheimer Eisenbahn. Van de 60 km infrastructuur van BE bevindt zich ca. 2 km op Nederlands grondgebied.

IenW: formeel heeft IenW geen rol in de materieeltoelating. Aangezien hier sprake is van een bijzondere situatie die zich niet eerder zo heeft voorgedaan, denken we wel maximaal mee over de juridische oplossing zodat ILT de juiste kaders heeft. Daarnaast is er frequent overleg met provincie Drenthe en de projectpartners.

ProRail: ProRail heeft een adviserende rol naar ILT. ProRail adviseert onder andere over soortgelijke netwerkkenmerken. Dit is een voorwaarde om de vereenvoudigde procedure uit te kunnen voeren.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Toelichting*Internationale/Europese context*

De procedure die hier bedoeld wordt voorziet erin 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 procedure is opgenomen in de Nederlandse spoorwegwet.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Beantwoording Kamervragen	Brief met antwoorden op de schriftelijke vragen
03	Brief provincie Drenthe	Brief van gedeputeerde Staten Drenthe aan Staatssecretaris IenW, d.d. 12 november 2024 over materieeltoelating Bentheimer Eisenbahn

Datum

23 december 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/365508

Opgesteld doorDG Mobiliteit
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Beleid en Omgeving**Aan**

Staatssecretaris

Bijlage(n)

2