

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat
Mevr. drs. V.L.W.A. Heijnen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	16 november 2023	Behandeld door	
Ons kenmerk	VT20170018-1546735203-3525	E-mailadres	
Bijlage(n)	-		
Onderwerp	Stand van zaken Programma Baanlichaam		

Geachte mevrouw Heijnen,

Raad van Bestuur

Bezoekadres

Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Om in de toekomst meer, snellere, langere en zwaardere treinen te kunnen laten rijden en voorbereid te zijn op de gevolgen van klimaatverandering, laat ProRail in afstemming met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoek doen naar de ondergrond van het spoor (verder: baanlichaam). Met deze brief informeert ProRail u over de tussentijdse resultaten en over het vervolgonderzoek om te bepalen waar gegeven toekomstige ontwikkelingen maatregelen nodig zijn om de veilige berijdbaarheid te kunnen blijven waarborgen.

Aanleiding en scope Programma Baanlichaam

In 2020 is ProRail gestart met het Programma Baanlichaam om de kennis over het baanlichaam en het effect van treinen hierop in kaart te brengen. Aanleiding hiervoor was de toename van de belasting van het spoor door meer, snellere, langere en zwaardere treinen. Dit in combinatie met de gevolgen van klimaatverandering en met het inzicht dat ca. 80% van de baanlichamen meer dan 100 jaar oud zijn.

Voordat besloten wordt of een spoor intensiever gebruikt kan worden, beoordeelt ProRail onder andere de kwaliteit van het baanlichaam. Inmiddels is duidelijk dat op sommige plekken in Nederland de baanlichamen niet voldoen aan de eisen die gesteld worden om intensiever gebruik te maken van het spoor. Een snelheidsverhoging tussen Zwolle en Kampen die onderzocht is, bleek bijvoorbeeld niet mogelijk omdat het baanlichaam niet voldeed aan de eisen.

Aanpak en voortgang Programma Baanlichaam

De aanpak van het landelijk onderzoek naar baanlichamen is tweeledig. Om meer inzicht te krijgen in de risico's laat ProRail enerzijds onderzoek doen naar de huidige kwaliteit van de baanlichamen en anderzijds naar het effect van intensievere belasting door treinen.

Landelijke Netwerkanalyse Baanstabieleit

Onder de noemer Landelijke Netwerkanalyse Baanstabieleit doen vier ingenieursbureaus onderzoek naar de huidige kwaliteit van de baanlichamen in Nederland. Kennisinstituut Deltares ondersteunt in de kwaliteitsborging van deze analyse. Inmiddels is de eerste fase afgerond, waarin

de kwaliteit van 2600 km baanlichamen¹ in kaart is gebracht op basis van openbare data (hoogtekaarten, geomorfologische kaarten, beschikbaar grondonderzoek, waterstanden).

Deze eerste fase van de Landelijke Netwerkanalyse heeft veel informatie over de baanlichamen van het Nederlandse spoornetwerk opgeleverd. Voor een aanzienlijk deel van de baanlichamen in Nederland is gebleken dat meer diepgaand onderzoek nodig is. Dit vervolgonderzoek is nodig om uitsluitsel te kunnen geven over de baanstabieleit en te kunnen bepalen wat het spoornetwerk nodig heeft aan maatregelen om verdere groei en ambities te kunnen faciliteren. Deze vervolgstap gaat ook meer inzicht opleveren in de investeringen die hiervoor nodig zijn. Momenteel werkt ProRail met de betrokken partijen aan deze volgende fase waarin de verkregen informatie geanalyseerd wordt door middel van archiefonderzoek, locatiespecifieke kennis en additioneel grondonderzoek.

In de tweede helft van 2024 verwacht ProRail de eerste resultaten uit het vervolgonderzoek van de Landelijke Netwerkanalyse. In de vervolgstappen wordt prioriteit gegeven aan de corridors waar meer, snellere, langere en zwaardere treinen gepland zijn, onder andere PHS en TEN-T.

Onderzoeksprogramma baanlichamen

Daarnaast wordt momenteel het wetenschappelijk onderzoeksprogramma Research Embankments for Safe Expansion of Traintraffic (verder: RESET) uitgevoerd. Dit programma heeft als doel om meer inzicht te genereren in het effect van de belasting door treinen op een baanlichaam. Binnen het onderzoeksprogramma RESET wordt onderzoek gedaan naar hoe treinen het baanlichaam belasten en de manier waarop de sterkte van een baanlichaam wordt berekend. ProRail loopt met dit onderzoek voor op andere landen en vanuit andere landen is belangstelling voor de resultaten. De resultaten volgen naar verwachting in 2025/2026. Dit onderzoek levert een verbeterde toetsmethodiek op met een betere beoordeling van de kwaliteit van baanlichamen en vergroot de kennis over grondlagen, bodemopbouw en risico's.

Huidig gebruik van het spoor

Aangezien ProRail als beheerder verantwoordelijk is voor de veilige berijdbaarheid van het spoor, is ook gekeken of de resultaten van de eerste fase van de Landelijke Netwerkanalyse implicaties hebben voor de huidige dienstregeling. Voor de locaties die een verhoogd risico lieten zien, zijn gepaste maatregelen getroffen, bijvoorbeeld een tijdelijke snelheidsbeperking of extra onderhoud aan het baanlichaam. Op landelijk niveau monitort ProRail de risicolocaties en breidt deze monitoring uit naar locaties waar reeds vervoersgroei is gepland (bijvoorbeeld op route IC Berlijn). Vanzelfsprekend worden er geen concessies gedaan aan de veilige berijdbaarheid van het spoor en neemt ProRail op elk moment gepaste acties waar dat nodig is.

Vervolg

Uit de eerste fase van de Landelijke Netwerkanalyse is gebleken dat voor een aanzienlijk deel van de baanlichamen in Nederland meer diepgaand onderzoek nodig is. Hiervoor is de tweede fase van de Landelijke Netwerkanalyse opgestart, welke uitsluitsel moet geven over de robuustheid van alle baanlichamen in Nederland om in de toekomst meer, snellere, langere en zwaardere treinen te kunnen laten rijden en voorbereid te zijn op de gevolgen van klimaatverandering. De lopende onderzoeken dragen bij aan een vollediger beeld van de noodzakelijke maatregelen en investeringen. Ook vervoerders vragen nadrukkelijk om meer duidelijkheid over maatregelen.

Om deze tussentijdse resultaten gezamenlijk te beoordelen en te doorgronden nodigt ProRail uw ministerie uit voor een werksessie in januari 2024. Tijdens deze sessie bespreekt ProRail graag gezamenlijk de resultaten, de achterliggende aanpak van het onderzoek en de geplande vervolgstappen. Dit gesprek draagt eraan bij om met elkaar de juiste keuzes te kunnen maken ten

¹ Nieuwe lijnen als de HSL, Betuweroute en Hanzelijn zijn niet opnieuw beoordeeld omdat deze voldoen aan de moderne eisen voor het bouwen van baanlichamen. Daarnaast zijn enkele trajecten waar projecten lopen om de baanstabieleit te verbeteren niet meegenomen in deze landelijke analyse (Maaslijn, Den Bosch-Vught-Boxtel).

behoefte van de veiligheid, kwaliteit en betrouwbaarheid van het Nederlandse spoornetwerk, voor nu en in de toekomst.

