

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

2270

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de interoperabiliteit op het grenstraject Arnhem-Emmerich* (ingezonden 6 februari 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 april 2012).

Vraag 1

Kent u het bericht «Geen treinen meer naar Emmerich»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Herinnert u zich uw antwoord op vraag 23 van de lijst van vragen over de Nationale Markt en Capaciteitsanalyses over het spanningseiland Zevenaar?²

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Bent u op de hoogte van de brief van Gedeputeerde Staten van Gelderland d.d. 11 januari aan u en de gezamenlijke brief van NS Hispeed en DB Fernverker AG d.d. 19/20 december 2011 aan ProRail over dit onderwerp?

Antwoord 3

Ja. Ik heb de brief van Gedeputeerde Staten van Gelderland ontvangen en ken de gezamenlijke brief van NS Hispeed en DB Fernverkehr aan ProRail.

Vraag 4

Kunt u het verslag van het overleg dat onlangs heeft plaatsgevonden over dit onderwerp tussen ProRail, NS Hispeed, de provincie Gelderland en uzelf naar de Kamer sturen?

¹ Omroep Gelderland, 11 januari 2012, <http://www.omroep gelderland.nl/web/Nieuws-1/1316951/Geen-treinen-meer-naar-Emmerich.htm>

² Kamerstuk, 31 305 nr. 198.

Antwoord 4

De Provincie Gelderland heeft dit informele treffen georganiseerd. In het overleg is gesproken over de varianten en is het proces van de besluitvorming toegelicht. ProRail en Hispeed spraken toen af nader met elkaar te overleggen over de voorgestelde oplossing en over de mogelijke aanpassing van het materieel.

Vraag 5

Wat zijn de begrote kosten voor het verschuiven van het spanningseiland Zevenaar?

Antwoord 5

Ik ga ervan uit dat u hiermee het volledige project Zevenaar-Duitse grens bedoelt. Dit project bestaat uit de voorgenomen uitbreiding van de bestaande tweesporigheid naar driesporigheid vanaf de aansluiting van de Betuweroute ten oosten van Zevenaar op het baanvak Zevenaar-Emmerich tot aan de Duitse grens, de nieuwe (ERTMS-)beveiliging en de 25kv bovenleidingspanning. De begrootte kosten hiervan zijn 105 miljoen euro.

Vraag 6.1

Onderschrijft u de observatie dat met de voorgestelde aanpak van ProRail het spanningseiland voor goederenvervoer weliswaar wordt opgeheven, maar dat er een nieuw spanningseiland voor het personenvervoer ontstaat?

Antwoord 6.1

Ja. Met de toevoeging dat de 25 kV technische gesproken geen obstakel vormt voor de ICE. De ICE kan onder die spanning rijden. Het verschil zit in het aantal transities dat de ICE moet nemen. In de huidige situatie is dat één tussen Emmerich en Arnhem (15 kV-1500 V), in de toekomstige situatie worden dat er twee (15 kV-25kV-1500V) .

Vraag 6.2

Deelt u de conclusie dat hiermee nieuwe drempels worden opgeworpen voor het grensoverschrijdend personenvervoer?

Antwoord 6.2

Tussen ProRail en NS Hispeed vindt overleg plaats, waarbij wordt nagegaan welke maatregelen nodig zijn in de infrastructuur, het materieel en op het operationele vlak, om een probleemloze treindienst mogelijk te maken.

Vraag 6.3

Hoe beoordeelt u dit vanuit de effectiviteit van bestede middelen, EU- en nationaal spoorbeleid en het Verdrag van Warnemuende?

Antwoord 6.3

De wijziging van de bovenleiding te Zevenaar reduceert het aantal transities voor het goederenverkeer en maakt toegang tot de Betuweroute mogelijk voor buitenlandse locomotieven, die niet over 1 500 V beschikken. De consequentie voor de ICE beweging is dat deze een transitie meer moet passeren. Deze afweging is gemaakt in het belang van een optimale verbinding met de Rotterdamse haven. Een beter gebruik van de Betuweroute ontlast het gemengde net en maakt ruimte voor frequente verbindingen van personentreinen. Het project omvat ook de uitbreiding van de bestaande twee sporen naar drie sporen tussen Zevenaar en Oberhausen. Door dit extra spoor wordt het internationale reizigersverkeer over de gehele lengte gescheiden van het goederenverkeer. Dit betekent dat het ICE-verkeer op dit traject veel minder hinder zal ondervinden van het overige verkeer dan in de bestaande situatie.

Vraag 7

Klopt het dat de betrokken rechthebbende, NS Hispeed, de voorgenomen maatregel onacceptabel vindt omdat zij ook bij de treinen van NS Hispeed diverse technische en exploitatieve problemen bij de voorgenomen aanpassing van het spanningseiland voorziet, ondanks het feit dat deze treinen wel zijn voorzien van 25 kV?

Antwoord 7

Ik ben op de hoogte van de zorgen van NS Hispeed en heb in afschrift de brief van NS Hispeed en DB Fernverkehr aan ProRail en DB Netze dd 20-12-2011 ontvangen. Uit deze brief leid ik niet af dat NS Hispeed de voorgenomen maatregel onacceptabel vindt. Zie ook antwoord 6.2.

Vraag 8

Klopt het dat ProRail de provincie Gelderland formeel niet als gerechtigde wil erkennen omdat zij geen vervoerder noch belanghebbende zijn? Hoe verhoudt zich dit tot artikel 17 lid 3 en met name artikel 57 sub b, waarin concessieverleners ten behoeve van openbaar vervoer per trein expliciet als gerechtigde worden aangemerkt? Hoe beoordeelt u dit? Bent u bereid om ProRail in deze tot de orde te roepen?

Antwoord 8

De provincie Gelderland verleent nu geen vervoerconcessie op dit grensoverschrijdende baanvak en is in dit geval geen gerechtigde in de zin van de Spoorwegwet. Formeel is nu Hispeed in overleg met ProRail over de voorgenomen variant. Als de plannen voor een eventuele, regionale vervoersconcessie per 2016 concreet worden, kan de Provincie in contact treden met ProRail.

Vraag 9.1

Is het waar dat er reeds een «letter of intent» tussen de netbeheerders ProRail en DB Netz over de technische aanpak is ondertekend, terwijl op dat moment noch de gerechtigde(n) conform artikel 17 lid 3 Spoorwegwet om hun zienswijze is gevraagd, noch door u, conform genoemd artikel, vooraf een formeel instemmingbesluit is genomen?

Antwoord 9.1

De briefwisseling tussen ProRail en DB Netz van eind 2010 betrof de voorkeursvariant voor de systeemwijziging tussen Zevenaar en Emmerich. Op basis van deze gemeenschappelijke oplossing heeft ProRail opdracht gekregen om de planning en engineering van deze variant nader uit te werken.

Vraag 9.2

Hoe beoordeelt u deze gang van zaken?

Antwoord 9.2

De procedure verloopt correct. ProRail is nu de detailengineering van de voorkeursvariant aan het afronden en consulteert de betrokken partijen. Dit proces wordt door ProRail in april 2012 afgerond, waarna ik de beschikkingsaanvraag voor realisatie kan verwachten.

Vraag 9.3

Deelt u de conclusie dat deze handelswijze op gespannen voet staat met de Spoorwegwet?

Antwoord 9.3

Nee.

Vraag 9.4

Deelt u tevens de conclusie dat de «letter-of-intent» geen wettelijke grondslag heeft en slechts gezien kan worden als een informeel technisch voornemen?

Antwoord 9.4

Zie antwoord 9.1

Vraag 10.1

Hoe is aan Duitse zijde de aldaar geldende wettelijke procedure tot nu toe verlopen?

Antwoord 10.1

DB Netz volgt de toepasselijke procedures in Duitsland. DB Netz en ProRail hebben in het najaar van 2009 samen bestudeerd hoe de 25 kV van de Betuweroute verbonden kan worden met de 15 kV op Duits grondgebied. Hun keuze is formeel gepresenteerd aan beide ministeries. Het Duitse Ministerie is in maart 2011 akkoord gegaan met de 25 kV variant van DB Netz en ProRail.

Vraag 10.2

Heeft u hierover contact gehad met uw Duitse ambtsgenoot?

Antwoord 10.2

De vervanging van de 1 500 V is niet aan de orde geweest in de gesprekken met mijn Duitse ambtsgenoot over het derde spoor afgelopen jaar.

Vraag 10.3

Deelt u de zienswijze dat een besluit over de technische inrichting van een grensbaanvak alleen door u en uw ambtsgenoot genomen kan worden en dat dit besluit in lijn dient te zijn met van toepassing zijnde Europees en nationaal beleid en bilaterale verdragen?

Antwoord 10.3

Tussen Nederland en Duitsland is intensief overleg over het project te Zevenaar. De afstemming vindt vooral plaats tussen de projectorganisaties. De opdrachtverstrekking vanuit het Ministerie aan de projectorganisaties verloopt binnen de nationale procedures en wetgeving. Europese zijn daarop niet direct van toepassing.

Vraag 11

Kunt u verklaren waarom door de netbeheerders niet is gekozen voor het voorstel om het Duitse systeem door te trekken tot de afsplitsing van de Betuwelijn bij Zevenaar zodat er zowel voor goederenvervoerders als voor personenvervoerders geen spanningseiland meer is?

Antwoord 11

Uit het advies in 2010 van de beide netbeheerders aan de beide ministeries bleek dat het saldo van voor- en nadelen van het voorgenomen plan voor 25 kV met betrekking tot de kosten, risico's en doorlooptijden veel gunstiger was dan bij 15 kV. Één van de grote nadelen bij een eventuele keuze voor 15kV bleken de extra risico's te zijn, ook voor het personenvervoer, als gevolg van zogenaamde Elektro Magnetische Compatibiliteit (EMC) op het Nederlandse net.

Vraag 12.1

Herinnert u zich de treinbotsingen bij Barendrecht en Zevenaar-Oost?

Antwoord 12.1

Ja.

Vraag 12.2

Onderschrijft u de noodzaak om zo spoedig mogelijk over te gaan tot de aanleg van ERTMS tussen Zevenaar-Oost en de staatsgrens, en dat vertraging daarvan hoogst ongewenst is, zeker nu het goederenverkeer over de Betuweroute verder groeit en daarmee de risico's bij Zevenaar-Oost verder toenemen?

Antwoord 12.2

Er is nu geen sprake van een onveilige situatie. De aanleg van ERTMS dient het Europese doel van interoperabiliteit en verbetert de betrouwbaarheid.

Vraag 13.1

Gaat u op korte termijn alsnog een formeel besluit nemen conform artikel 17 lid 3?

Antwoord 13.1

Nee, het betreft hier geen besluit conform artikel 17 lid 3.

Vraag 13.2

Bent u bereid om daarbij de bezwaren van betrokken gerechtigden mee te nemen en rekening te houden met vigerend beleid?

Antwoord 13.2

De bezwaren van Hispeed worden thans diepgaand besproken met Prorail.

Vraag 13.3

Bent u bereid om in samenspraak met uw Duitse ambtsgenoot de beide spoorbeheerders te gelasten om hun voorstel aan te passen, en indien nodig het project op te splitsen in een apart ERTMS-project voor de korte termijn en de problematische spanningsaanpassing vooralsnog op te schorten?

Antwoord 13.3

Nee. Ik vind het niet verstandig om het project aan te passen. Aan Duitse kant heeft DB netz aan Hispeed bericht dat er geen aanleiding is om de keuze voor 25 kV te herzien. Opschorten van de spanningswijziging betekent dat de 1 500 V tot aan Emmerich in tact moet blijven. Het treinverkeer zal dan niet verder kunnen groeien omdat de huidige 1 500 V installatie van DB netz niet genoeg vermogen heeft. Een andere consequentie is dat de spanningssluizen 1 500 V/15 kV te Emmerich niet gesaneerd kunnen worden, waardoor verbeteringen aan de efficiency en capaciteit daar uitblijven.

Vraag 13.4

Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13.4

De realisatie van het project te Zevenaar wordt in samenhang DB Netz uitgevoerd. De wijziging van de 1500V strekt zich uit van Zevenaar tot aan Emmerich. Het project beslaat 3 km in Nederland en 10 km in Duitsland. In antwoord 13.3 heb ik uitgelegd waarom de Duitsers niet langer kunnen werken met de Nederlandse spanning van 1 500 V te Emmerich.