

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

2556

Vragen van de leden **De Boer** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu naar *aanleiding van een werkbezoek aan de Waalhaven in Rotterdam op 25 april 2016* (ingezonden 29 april 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 mei 2016).

Vraag 1

Hoe staat het met de invoering van de compensatieregeling voor spoorgoederenvervoerders voor het omrijden door de werkzaamheden aan de Duitse zijde van de Betuweroute?

Antwoord 1

De compensatie kwalificeert als staatssteun. Het was derhalve noodzakelijk om de compensatie te melden bij de Europese Commissie en te wachten op een goedkeuringsbesluit. Inmiddels is deze goedkeuring verkregen. De regeling wordt op korte termijn gepubliceerd in de Staatscourant.

Vraag 2

Legt het zogenaamde transitverkeer van goederentreinen van België naar Duitsland via Venlo ook beslag op de ruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de Wet basisnet?

Antwoord 2

Transitverkeer van goederentreinen met gevaarlijke stoffen legt, evenals het overige vervoer van gevaarlijke stoffen, beslag op de hiervoor beschikbare ruimte binnen Basisnet.

Vraag 3

Wordt de grensovergang bij Herzogenrath, die onderdeel uitmaakt van het maatregelenpakket om tijdens de werkzaamheden aan de Duitse zijde van de Betuweroute de infrastructuur optimaal te benutten, geschikt gemaakt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ten behoeve van onder andere industrie in de omgeving?

Antwoord 3

Eén van de infrastructurele aanpassingen zoals voorgesteld in het maatregelenpakket van de Stuurgroep Derde spoor Duitsland betreft het geschikt maken van het tracé Heerlen – Herzogenrath voor goederenvervoer. Indien dit gerealiseerd wordt, kan de industrie in de omgeving daar uiteraard gebruik van maken. Momenteel heb ik deze en andere maatregelen die nodig zouden zijn voor een goede operationele afwikkeling van omgeleid treinverkeer in overweging; u verneemt daaromtrent binnenkort mijn besluit. Daarbij zal ik het aspect van het vervoer van gevaarlijke stoffen betrekken.

Vraag 4

Kijkt ProRail in overleg met de goederenvervoerders naar een efficiënte geleiding van goederentreinen, zodanig dat de ruimte binnen de Wet basisnet optimaal kan worden benut? Zo nee, bent u bereid om dit in gang te zetten?

Antwoord 4

ProRail is niet de partij die verantwoordelijk is voor de uitvoering van de Wet basisnet. In het systeem van de Wet basisnet zou dat ook niet logisch zijn. De wet richt zich tot de vervoerders; het ministerie is de handhavende partij. Het risicoplafond in het Basisnet is een berekende risicocontour uitgaand van een veronderstelde hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen in een veronderstelde samenstelling gedurende een heel jaar en de technische toestand van het spoor ter plaatse. Pas achteraf kan bezien worden of het vervoer dat gedurende een jaar heeft plaatsgevonden binnen de desbetreffende risicocontour is gebeven. Dit geschiedt door toetsing van de werkelijke risicocontour aan de contour in het Basisnet. De werkelijke risicocontour wordt berekend aan de hand van het daadwerkelijk opgetreden vervoer en de (gewijzigde) staat van de infrastructuur. Dat vergt complexe berekeningen die worden uitgevoerd door het ministerie. ProRail levert wel de informatie die nodig is om de berekeningen te kunnen uitvoeren: de aantallen wagons met gevaarlijke stoffen en de staat van de infrastructuur.

In het systeem van de Wet basisnet is voorzien dat ik bij overschrijding van Basisnet-plafonds, welke na afloop van een jaar berekend kan worden, in overleg treedt met het bedrijfsleven om te bezien hoe de overschrijding weggenomen kan worden. Als na een volgend jaar opnieuw blijkt dat overschrijdingen aan de orde zijn en het bedrijfsleven onvoldoende in staat is om dit te verhelpen, heb ik de keuze om deze (tijdelijke) situatie te gedogen of een routeringsbesluit te nemen. In het laatste geval kan een bepaald traject gesloten worden voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen. In dit systeem is er geen mogelijkheid om een specifiek voorgenomen transport van gevaarlijke stoffen te toetsen aan een risicoplafond van het Basisnet. Inmiddels beschik ik over de eerste resultaten met betrekking tot de benutting van Basisnet op de trajecten die als omleidingsroute gebruikt worden in verband met de werkzaamheden aan het 3^e spoor in Duitsland, zoals in mijn brief van 31 maart 2016 aangekondigd. Hieruit blijkt dat er sprake is van een overschrijding van de risicoplafonds op enkele routes. Daarbij wordt onder andere uitgezocht in hoeverre deze overschrijdingen het gevolg zijn van de omleidingen zelf. Ik ben in overleg met de sector om zo snel mogelijk in kaart te brengen wat de oorzaken zijn van deze overschrijdingen en welke maatregelen genomen kunnen worden. Ik zal uw Kamer hierover op korte termijn nader informeren.

Vraag 5

In hoeverre wordt er gestuurd middels de gebruiksvergoeding op het spoor om goederenvervoer zo efficiënt mogelijk te geleiden tijdens de werkzaamheden aan de Duitse zijde van de Betuweroute?

Antwoord 5

Mijn voorganger heeft samen met de sector het maatregelenpakket Derde Spoor afgesproken om het goederenvervoer zo efficiënt mogelijk te geleiden tijdens de werkzaamheden aan de Duitse zijde van de Betuweroute. Sturing door de gebruiksvergoeding maakt daar geen onderdeel van uit, omdat andere logistieke maatregelen volstaan.

Vraag 6

Bent u bereid om nog dit jaar te komen tot een evaluatie van de gebruiksvergoeding voor goederenvervoer, in overleg met deze sector? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Bij brief van 9 september 2015 (Kamerstuk 33 965, nr. 23) heeft mijn voorganger u onder meer geïnformeerd over een benchmark waarbij de hoogte van de gebruiksvergoeding voor het spoorgoederenvervoer in ons land vergeleken is met de gebruiksvergoeding in de ons omringende landen. Daarbij zijn ook sectorpartijen geraadpleegd. In dezelfde brief staat dat ProRail dit jaar de berekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding aanpast aan nieuwe Europese regelgeving. Hierbij zal de sector betrokken worden. Hierover zal ik u vóór de zomer nader informeren.

Vraag 7

Hoe staat het met de afgifte van de benodigde vergunningen voor de werkzaamheden aan de Duitse zijde van de Betuweroute? Klopt het dat er tegen elf van de twaalf vergunningen om de bouw te realiseren bezwaren zijn ingediend? Zo ja, kan dit zorgen voor vertraging van de bouw? Zo ja, hoe groot kan die vertraging zijn?

Antwoord 7

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn brief van 31 maart 2016 inzake de voortgang van de Betuweroute en het Derde spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 659, p. 3 e.v.). Ik heb daarin aangegeven dat ik bij onze Duitse partners de vinger aan de pols houdt over de vergunningverlening en de gevolgen voor het bouwproces.

Vraag 8

Hoe duur is goederenvervoer over het spoor ten opzichte van goederenvervoer over het water en over de weg? In hoeverre wordt de beschikbare ruimte voor goederenvervoer op het spoor benut, met andere woorden wat is de bezettingsgraad van de spoorcapaciteit die voor goederenvervoer beschikbaar is?

Antwoord 8

De kosten van verschillende modaliteiten in het goederenvervoer laten zich niet zo makkelijk vergelijken, omdat deze kosten bepaald worden door veel variabelen zoals de beoogde bestemming en hoe deze bestemming met het beschikbare spoor-, wegen- of vaarwegennetwerk is verbonden. Ook maakt het uit of sprake is van bulkvervoer of van stukgoedvervoer. TNO heeft in een onderzoek naar de mogelijkheden voor spoorvervoer om naar binnenvaart over te gaan een berekening gemaakt van de variabele kosten per tonkilometer, tijdwaardering transportvoertuig, overslagkosten en tijdwaardering goederen voor de modaliteiten weg, spoor en water.¹ Gemiddeld genomen komt binnenvaart als goedkoopste modaliteit uit de bus. Spoor volgt daarna. Weg heeft lage vaste kosten, maar hogere totale kosten wanneer gelet wordt op het volume dat vervoerd moet worden. Echter, de keuze van een verlader of logistiek dienstverlener voor een bepaalde modaliteit is aan meer onderhevig dan enkel de kosten per tonkilometer. Ook zaken als te vervoeren volume, frequentie van dienstverlening, vertrektijden en overslagtijden zijn relevant voor de keuze voor een modaliteit. Zo is een vrachtwagen flexibeler dan de andere twee modaliteiten vanwege het uitgebreide wegennetwerk. Spoor en binnenvaart scoren beter op duurzaamheid en lenen zich beter voor bulk en containervervoer over lange afstand, waarbij betrouwbaarheid en veiligheid ook belangrijke voordelen zijn.

Wat betreft de benutting van de beschikbare ruimte voor goederenvervoer op het spoor reserveert ProRail gemiddeld genomen minimaal twee keer zoveel treinpaden voor goederenvervoer als er goederentreinen rijden. Dat neemt niet weg dat er over het etmaal bezien sprake kan zijn van volledige benutting van de rijmogelijkheden gedurende een aantal uren en op een

¹ TNO, «Van spoor naar binnenvaart»; Onderzoek naar de mogelijkheden dat spoorgoederenvervoer via de Nederlands-Duitse grens uitwijkt naar de binnenvaart», 29 mei 2012

ander gedeelte van het etmaal vrijwel geen treinen rijden in de beschikbare capaciteit. Dit is inherent aan de logistieke modellen bij de goederenvervoerders en hun klanten, de verladers. Om die reden is de benutting van treinpaden in het goederenvervoer lager dan die in het reizigersvervoer.

Vraag 9

Bent u bereid om in overleg met de sector te onderzoeken hoe er beter kan worden samengewerkt op het gebied van informatievoorziening over goederenstromen en het combineren van vrachtvolumes? Hoe kan er een soort regiefunctie tot stand worden gebracht die met informatie over het totale ladingaanbod, herkomst en bestemming, vraag en aanbod van het spoorgoederenvervoer beter bij elkaar kan brengen? Klopt het dat de Europese Commissie bezig is met regelgeving over informatievoorziening? Zo ja, hoe staat het hier mee, en waar heeft het betrekking op?

Antwoord 9

Informatievoorziening over goederenstromen en het combineren van vrachtvolumes zijn belangrijke aandachtspunten in het programma van de Topsector Logistiek. In de Topsector Logistiek werken kennisinstituten, overheden en het bedrijfsleven samen. Als data over mogelijkheden van spoor in de keten beter beschikbaar worden, kan dit bijdragen aan de aantrekkelijkheid van het spoor en het beter benutten van het spoornetwerk. De aangesloten partijen creëren randvoorwaarden voor het delen van data. Ook zijn er verschillende projecten in het programma van de Topsector Logistiek die zich richten op synchromodaliteit en de bundeling van goederen.

Wat betreft de regiefunctie is het mijn standpunt dat dit aan de markt is. Vanuit de overheid zorgen wij er voor dat de te benutten netwerken op orde zijn en faciliteren we informatievoorziening, zoals met het genoemde programma van de Topsector Logistiek.

ProRail participeert actief in het verbeteren van de informatie uitwisseling. Zo heeft ProRail de informatiebehoeften van de eindgebruikers van het spoorgoederenvervoer (operators, verladers, terminals) geïnventariseerd. Deze inventarisatie heeft geleid tot het benoemen van een aantal speerpunten, waarvan het ontsluiten van informatie met betrekking tot geplande aankomsttijden en geplande vertrektijden de belangrijkste zijn. Ook is ProRail in overleg met operators, verladers en terminals om informatie over buitendienststellingen te stroomlijnen met de behoeften van deze partijen hierover. Verder ondersteunt ProRail het Havenbedrijf Amsterdam en het Havenbedrijf Rotterdam bij een project dat als doel heeft het opzetten van horizontale samenwerking tussen verladers om te komen tot bundeling van (container) lading (op basis van bestaande stromen).

Op Europees niveau zijn voor spoorvervoer informatie-uitwisselingsprotocollen vastgesteld (TSI TAF, verordening 1305/2014). De TSI TAF heeft betrekking op zowel infrastructuurbeheerders, vervoerders, wagoneigenaren als terminals. Een gestandaardiseerde manier van informatie uitwisselen biedt mogelijkheden voor verbetering van de efficiency van de logistieke dienstverlening, zowel in de planningsfase als in de uitvoeringsfase. Het gaat hierbij niet om informatie over (potentieel) ladingaanbod; dat is een zaak voor marktpartijen. De invoering van TSI TAF zal in de komende jaren plaatsvinden. Momenteel vinden informatierondes van het Europees spoorwegagentschap plaats. Ook de Nederlandse sectorpartijen zijn hiervoor uitgenodigd. ProRail heeft als infrastructuurbeheerder een belangrijke rol en is bezig met het implementeren van de TSI TAF.

Vraag 10

Hoe verlopen de aanvragen van ruimte voor goederenvervoer op het spoor voor 2017? Is de 30% zogenaamde vrije ruimte (spot: hoeft niet in april in het jaar ervoor te worden aangevraagd) voldoende om op het laatste moment aan de vraag naar ruimte te kunnen voldoen, of is het efficiënter om dit percentage te verhogen naar 50% zodat de sector meer mogelijkheden heeft om op het laatste moment ruimte te vragen? Bent u bereid om over dit punt te overleggen met de sector en de spoorbeheerder?

Antwoord 10

Elk jaar maakt ProRail een raming voor de ad hoc aanvragen voor capaciteit voorafgaand aan het verdeelproces. Dit doet ProRail conform artikel 13 van de AMvB Capaciteitsverdeling. De ad hoc raming voor 2017 is als volgt bepaald:

- Op basis van de realisatiecijfers van 2015 is bepaald hoeveel goederen- en besloten personenvervoer er in 2015 heeft plaatsgevonden.
- Dit aantal is opgehoogd met minimaal 50 procent. Dit percentage is opgebouwd uit het wettelijk minimum voor nieuw vervoer (ten minste 10 procent van het minimale niveau volgens de AMvB Capaciteitsverdeling) en een aandeel om de hoge mutatiegraad te ondervangen die kenmerkend is voor het goederenvervoer. Doelstelling hierbij is om ondanks de hoge mutatiegraad een veilige planning mogelijk te maken in de ad-hoc fase.
- Op een aantal specifieke corridors is in de nacht (indien mogelijk) een goederenpad vrijgehouden ten bate van veilig plannen in de verkeersleidingsfase.

Doordat bij deze methode ook altijd wordt afgerond naar boven, liggen in de praktijk op vrijwel alle corridors twee keer zoveel treinpaden voor goederenvervoer dan benodigd (zie ook het antwoord op vraag 8 hiervoor). Deze aantallen zijn overeenkomstig de minimale bedieningsniveaus zoals bepaald in de AMvB Capaciteitsverdeling. Met dit als basis verdeelt ProRail – als onafhankelijke partij – de beschikbare capaciteit. Daarover en over de inpassing van ad hoc aanvragen overlegt ProRail regelmatig met vervoerders. In dit licht zie ik voornog geen noodzaak om met de sector en met ProRail in overleg te treden.