

Vergaderjaar 2012–2013

**22 589**

**Betuweroute**

**Nr. 318**

**VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 21 augustus 2013

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben drie fracties de behoefte vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake haar brief over de voortgang van de Betuweroute (Kamerstuk 22 589, nr. 315).

De vragen en opmerkingen zijn op 3 juli 2013 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 20 augustus 2013 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,  
P. Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie***

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de voortgang van de Betuweroute en hebben hier nog enkele vragen over.

In het algemeen vragen de leden van de VVD-fractie om welke redenen nog veel transporten over de oude route via Arnhem, Duiven en Emmerich worden uitgevoerd.

De leden van de VVD-fractie hebben geconstateerd dat er de afgelopen periode veel stremmingen zijn geweest, zoals twee bermbranden vanwege vonkende remmen, een chemieongeval, een defecte (Poolse) goederentrein en enkele storingen. De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris hoe zij daarmee omgaat, vooral als in de toekomst de economie weer aantrekt en er vanwege dit soort incidenten via een steeds voller spoor omgeleid moet worden.

Met betrekking tot de uitbreiding van de Betuweroute aan Duitse zijde hebben de leden van de VVD-fractie de vraag welke druk wordt gelegd op de Duitse collega's van de Staatssecretaris. Is de Staatssecretaris het met de leden van de VVD-fractie eens dat de vuist wat harder op tafel mag slaan na 20 jaar? De leden van deze fractie hebben voorts de vraag of de Staatssecretaris op de hoogte is van het verloop van de zogenoemde Finanzierungsvereinbarung die nodig is voor de Betuweroute aan de Duitse zijde. Zo ja, wat is de stand van zaken op dit moment en in hoeverre is het zeker dat Duitsland nog vóór de verkiezingen over de brug komt met financiering van de aanleg van de Betuweroute? De leden van de VVD-fractie vragen wat de rol en het belang van de verschillende Duitse partijen (Land, Bund, Bezirksregierung) hierbij is en of er is gesproken over een Europese bijdrage inzake grensoverschrijdend vervoer.

Ten slotte hebbend de leden van de VVD-fractie in de brief gelezen dat de werkgeversvereniging Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) heeft aangegeven dat er aanwijzingen zijn dat de krimp (in spoorgoederenvervoer) niet alleen wordt veroorzaakt door de huidige recessie, maar ook door een verzwakte concurrentiepositie. De leden van deze fractie vragen de Staatssecretaris of zij op de hoogte is van deze aanwijzingen, wat deze aanwijzingen inhouden, waaruit deze aanwijzingen blijken, hoe erg de concurrentiepositie verzwakt is en waar dat uit blijkt.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie***

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief over de voortgang van de Betuweroute. Zij hebben hierover nog enkele vragen aan de Staatssecretaris.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe het komt dat het doel om in 2012 80% van het vervoer op de as Rotterdam-Duitsland af te wikkelen via de Betuweroute niet is gehaald. Wat gaat de Staatssecretaris doen om dit doel wel zo snel mogelijk te halen?

Genoemde leden begrijpen dat de Staatssecretaris gezien de economische crisis heeft besloten om de overgangsregeling met nog een jaar te verlengen, maar vragen wel met welke concrete maatregelen ProRail en Keyrail gaan voorkomen dat er substitutie plaatsvindt tussen de Betuweroute en het gemengde spoornet. Deze leden hechten er aan op te merken dat zij een dergelijke substitutie zeer onwenselijk vinden.

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer het aanvalsplan met het nieuwe gebruiksvergoedingensysteem verwacht kan worden.

De leden vragen tevens op welke plaatsen langs de Betuweroute sprake is van stelselmatige klachten met betrekking tot geluidsoverlast. Op welke manier wordt er met deze klachten van omwonenden omgegaan?

De leden vragen verder of, en zo ja hoe, de verantwoordelijkheid voor de treinpaden (integraal) wordt georganiseerd: waar is ProRail verantwoordelijk, waar Keyrail? Is het mogelijk integrale, zelfs internationale, treinpaden toe te kennen?

Klopt het dat aangevraagde treinpaden niet altijd gebruikt worden? Zo ja hoe groot is dit percentage? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de gedachte om ook voor ongebruikte treinpaden een (kleinere) gebruiksvergoeding te vragen, zodat de vrijkomende ruimte optimaal benut kan worden?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie**

De leden van de SP-fractie betreuren het dat de Betuweroute nog steeds niet optimaal gebruikt wordt en zijn benieuwd welke extra maatregelen er, behalve de aansluiting met Duitsland, mogelijk zijn om het gebruik te bevorderen. Deze leden willen graag inzichtelijk hebben wat het effect zou zijn op het gebruik van de Betuweroute wanneer de aansluiting op Duitsland zou zijn gerealiseerd.

Gezien het belang van deze aansluiting zijn de leden van de SP-fractie verheugd met de druk die wordt uitgeoefend om zo snel mogelijk tot een goede aansluiting te komen met Duitsland. Zij vragen wel of ook de Minister-President hierbij betrokken is om extra druk uit te oefenen. Gezien het belang van dit project achten de leden van de SP-fractie dit verstandig.

De leden van de SP-fractie willen graag weten of de volledige ERTMS-corridor ook zal leiden tot extra capaciteit op de Betuweroute, omdat treinen dichter op elkaar kunnen rijden met ERTMS. Kan er ook al worden aangegeven welke capaciteitswinst hiermee te behalen is?

## **II Reactie van de Staatssecretaris**

### **Inleiding**

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is aangegeven dat het Rijk stimuleert dat groei van het goederenvervoer zo veel mogelijk via de binnenvaart en het spoorvervoer wordt opgevangen, opdat er een betere benutting van het totale infrastructurele netwerk ontstaat. De Lange Termijn Spooragenda concretiseert deze ambitie door doelen te formuleren die moeten leiden tot een sterkere concurrentiepositie voor het spoorgoederenvervoer en tot een optimale benutting van de spoorweginfrastructuur. De Betuweroute blijft uiteraard voor het goederenvervoer de belangrijkste spoorverbinding in Nederland. Ook voor de leefbaarheid langs het gemengde spoorwegnet is het van belang dat de Betuweroute maximaal wordt gebruikt. Aan de uitwerking van de doelen en ambities uit de SVIR en de LTSA voor het goederenvervoer wordt op een aantal manieren gewerkt. Het Aanvalsplan Spoorgoederensector en de nieuwe opdracht aan Keyrail spelen daarin een belangrijke rol.

Hierna ga ik in op de gestelde vragen.

### **Duitsland**

Een grote stimulans voor het realiseren van de ambitie van Nederland gaat uit van de ontwikkelingen in Duitsland. Ik ben verheugd dat recent op 26 juli de financieringsovereenkomst voor het derde spoor tussen de Bondsregering en Noordrijn Westfalen is getekend.

Met de ondertekening van de financieringsovereenkomst door de verantwoordelijke bewindspersonen van de Bondsregering en van Noordrijn Westfalen is het budget voor de aanleg van het derde spoor

tussen Zevenaar grens en Oberhausen zeker gesteld. Mijn ambtsvoorgangers hebben de afgelopen jaren maximale druk uitgeoefend op collega Ramsauer van de Bondsregering om dit ook voor Nederland belangrijke project veilig te stellen. Verder heb ik in januari met premier Kraft en in juni met Minister Groschek (beiden van Noordrijn Westfalen) het wederzijdse belang besproken. Ik ben verheugd dat deze mijlpaal door de zittende Bondsregering is gerealiseerd voordat de parlementsverkiezingen plaats hebben in het najaar van 2013. Het voorbereidingsproces moet nog afgerond worden door de lopende inspraakprocedures in de gemeentes langs het spoortraject tussen Emmerich en Oberhausen. Het Duitse ministerie verwacht deze tweede mijlpaal in 2014 te bereiken. Dan krijgt de projectorganisatie van DB formeel het «Baurecht» en begint de realisatiefase. Na de aanbesteding en contractering kan de bouw daadwerkelijk in 2016 beginnen. De bouw beslaat een periode van circa 6 jaar; oplevering van het derde spoor is nu voorzien rond 2022.

Naar aanleiding van vragen van de SP leden naar extra capaciteit op de Betuweroute kan ik u zeggen dat dit onderwerp pas gaat spelen nadat het derde spoor in bedrijf is gekomen. Tot die tijd, en zeker tijdens de bouw van het derde spoor, wordt de huidige capaciteit van de Betuweroute nog niet volledig aangesproken, omdat het capaciteitsbepalende deel van het spoorgoederenverkeer tussen Rotterdam naar Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen ligt. Na het vergroten van de capaciteit op dit trajectdeel kan de capaciteit van de Betuweroute ten volle worden benut. Verdere verhoging van de capaciteit is mogelijk door de blok lengtes, die nu met een ruime marge zijn ingesteld, te verkleinen. De blokverdeling bepaalt namelijk in eerste instantie de capaciteit van de infrastructuur. ERTMS (levels 1 en 2) kunnen slechts secundair de capaciteit verhogen door efficiënt gebruik te maken van de remcurves van de treinen.

### **Gebruik Betuweroute en capaciteitsverdeling**

Het marktaandeel van de Betuweroute in het vervoer op de as Rotterdam-Duitsland was in 2012 gemiddeld 73%. De leden van de PvdA-fractie vragen hoe het komt dat het doel om in 2012 80% marktaandeel te hebben, niet is gehaald. De reden daarvoor is dat er in 2012 grote buitendienststellingen in Duitsland zijn geweest ter voorbereiding op de bouw van het derde spoor in Duitsland waardoor treinen omgeleid moesten worden via Venlo.

De leden van de PvdA vragen voorts wat ik ga doen om dat aandeel wél te halen. Daar zijn vooralsnog geen maatregelen voor aan de orde, dit mede in reactie op de vraag daarnaar van de leden van de SP-fractie<sup>1</sup>. In 2013 lag het marktaandeel in de eerste twee kwartalen rond 80%. De komende jaren zijn er vele buitendienststellingen ten behoeve van de bouw van het derde spoor, waardoor goederentreinen omgeleid zullen moeten worden via de grensovergangen Bad Bentheim en Venlo-Kaldenkirchen waardoor de komende jaren de doelstelling van 80% niet gehaald kan worden. Dit doet niets af aan de inspanningen om de Betuweroute maximaal te benutten: in het Aanvalsplan Goederenspoorsector en de nieuwe opdracht aan Keyrail blijft dit een doelstelling blijven.

De leden van de PvdA-fractie stellen een aantal vragen over het toekennen van treinpaden. ProRail is in de huidige situatie eindverantwoordelijk voor het capaciteitverdeelproces en verdeelt de treinpaden op het gemengde net. Keyrail verdeelt de capaciteit op de Betuweroute.

<sup>1</sup> Over de mogelijkheden tot het maximaal benutten van de Betuweroute bent u geïnformeerd via het rapport van 2 juli 2012 «Maximaliseren gebruik Betuweroute» (bijlage bij Kamerstuk 32 404, nr. 57)

Het is mogelijk integrale, internationale treinpaden toe te kennen en dat gebeurt ook. Alle dienstregelingen worden internationaal afgestemd en in samenhang toegekend. Keyrail doet dit samen met ProRail, maar ook met DB Netz en andere infrabeheerders. Daarnaast kunnen internationale paden vanaf 2014 worden aangevraagd via de zogenaamde one-stop-shops die voor de Europese goederencorridors worden opgericht in de daartoe aangewezen landen. In Duitsland komt bijvoorbeeld de one-stop-shop organisatie voor de spoorcorridor Rotterdam-Genua. Deze one-stop-shops krijgen van de verschillende internationale spoorinfrastructuurbeheerders zogenoemde afgesproken paden overgedragen en kunnen deze paden vervolgens verdelen over de aanvragende spoorwegondernemingen. Hiervoor sprak ik op 20 december 2012 het kader voor capaciteitstoewijzing op de corridor af met de collega Ministers van de corridor (zie brief 20 december 2012, Kamerstuk 21 501-33). Later dit jaar zal het implementatieplan inclusief de ontwikkeling van de one-stop-shop voor de spoorcorridor Rotterdam-Genua afgerond zijn.

Het klopt, zoals de PvdA-leden vragen, dat aangevraagde treinpaden niet altijd gebruikt worden. Het gaat jaarlijks om ongeveer 20% tot 30%. Dit is moeilijk te voorkomen binnen de huidige context: de Europese spelregels voor het aanvragen van (internationale) capaciteit passen niet geheel bij met de karakteristieken van de goederenvervoermarkt. Goederenpaden moeten, net als reizigerspaden, anderhalf jaar van tevoren worden aangevraagd bij de infrabeheerder. De goederenvervoerders hebben dan echter nog geen (compleet) zicht op concrete ladingstromen. Met name seizoensgebonden ladingstromen zoals bijvoorbeeld brandstoffen, graan, kunnen niet zo ver van tevoren worden gepland. Veel verladers maken bovendien relatief kort voordat de lading moet worden vervoerd hun vervoerwijze (modaliteit) en vervoerders.

In het kader van de nieuwe opdracht aan Keyrail werken Keyrail en ProRail samen een voorstel uit voor de taakverdeling in de capaciteitsplanning van de goederenpaden en de wijze waarop tot een optimale bezetting kan worden gekomen. Daarbij wordt ook onderzocht hoe zoveel mogelijk kan worden voorkomen dat paden niet worden benut of in ieder geval op tijd worden teruggegeven zodat een ander ze kan gebruiken. Overigens moeten de goederenvervoerders ook nu al een boete (malus) aan Keyrail betalen indien zij aangevraagde capaciteit niet tijdig teruggeven. Dit sluit aan bij de gedachte van de PvdA-leden om ook voor niet gebruikte paden een (kleinere) gebruiksvergoeding te vragen. De gebruiksvergoeding kan een infrabeheerder voor dat doel echter niet toepassen: de Europese richtlijn stelt dat hij alleen een vergoeding in rekening mag brengen voor daadwerkelijk gebruik.

Bij incidenten en werkzaamheden leidt de verkeersleiding van de infrabeheerder treinen ad hoc om. Ook via de route Arnhem-Duiven-Emmerich, waarnaar de leden van de VVD-fractie vragen. Vervoerders mogen alle treinpaden en routes aanvragen. De inframanagers honoreren die aanvragen zo goed mogelijk. Dat is het uitgangspunt van de Europese richtlijn over de onafhankelijke capaciteitsverdeling. Een van de belangrijkste redenen dat sommige transporten nog over de oude route via Arnhem, Duiven, Zevenaar en Emmerich worden uitgevoerd, is dat op deze route geen ERTMS nodig is. Vervoerders kunnen voor deze route materieel gebruiken zonder ERTMS aan boord, en de huurprijs van dergelijk materieel is lager dan de huurprijs voor materieel met ERTMS. Een andere reden is dat voor sommige (buitenlandse) herkomsten en bestemmingen de route operationeel logischer is. In 2012 maakte overigens minder dan 3% van het totale spoorvervoer op de oost-west as met herkomst of bestemming Rotterdam gebruik van de route Utrecht – Emmerich. In de eerste helft van 2013 is dit gedaald tot 1%.

Dezelfde leden vragen mij hoe ik om ga met de stremmingen op de Betuweroute waardoor treinen via een steeds voller spoorwegnet moeten worden omgeleid. De stremmingen op de Betuweroute zijn de laatste jaren fors teruggebracht. Het percentage strandingen lag in november 2011 nog op 3% en ligt in 2013 consequent beneden de 0,5%. Vanzelfsprekend worden incidenten met hoog risicoprofiel zowel op het gebied van veiligheid als beschikbaarheid onderzocht en wordt bekeken welke verbetermaatregelen kunnen worden getroffen om herhaling te voorkomen. Keyrail heeft ten slotte een actief monitoringsysteem opgezet om storingen te analyseren, knelpunten weg te nemen en daarmee herhalingen in de toekomst zoveel mogelijk te voorkomen. In geval van stremmingen van de Betuweroute worden goederentreinen via alternatieve routes geleid, waarbij de infrabeheerders in Nederland en Duitsland zoveel als mogelijk dit om te leiden goederenverkeer zullen inpassen in het overige treinverkeer, al dan niet met maatwerkoplossingen die afhankelijk zijn van de aard en omvang van de stremming.

### **Concurrentiepositie spoorgoederenvervoer**

Het gebruik van de Betuweroute in vergelijking met het gemengde net laat een duidelijke positieve ontwikkeling zien. Met de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer lijkt het slechter te gaan. Ik schreef u in mijn voortgangsbrief dat ik daarvoor signalen had ontvangen van KNV. De aanwijzingen voor een verzwakte concurrentieverhouding, waar de leden van de VVD-fractie naar vragen, komen voort uit de ontwikkeling van de omvang van het spoorvoer ten opzichte van de ontwikkeling van de volumes in de havens in het algemeen. Het gaat om twee soorten aanwijzingen. Ten eerste is het Rotterdamse spoorvervoer van, naar en via Duitsland in 2012 in vergelijking met dezelfde periode in 2011 afgenomen, zowel het totaal aantal tonnen als ook het aantal TEU's (containers). Het totale tonnage dat per spoor wordt vervoerd, is ook in Antwerpen en Hamburg gedaald maar het aantal TEU's is in Antwerpen, Hamburg en Bremen juist toegenomen. Ten tweede was zichtbaar dat wanneer het volume aan maritieme containers in de Rotterdamse haven toenam, deze veelal werden afgevoerd via de weg, de binnenvaart en de short sea. Op dit moment wordt op initiatief van de goederenvervoerders een «Aanvalsplan Spoorgoederensector» opgesteld, waar IenM aan deelneemt. Ik zal u op een passend moment over de voortgang hiervan informeren.

### **Gebruiksvergoeding**

De leden van de PvdA-fractie merken op dat zij eventuele substitutie van vervoer van de Betuweroute naar het gemengde net zeer ongewenst vinden. Dat standpunt deel ik en ik verwacht dat dat ook niet zal gebeuren. Ik heb daarvoor een tweetal redenen. Alle vervoerders hadden de treinpaden voor de jaardienst van 2013 al toegewezen gekregen en hun logistieke modellen al ingeregeld voordat het besluit tot het verlengen van de overgangsregeling met betrekking tot de gebruiksvergoeding werd genomen. Grootschalige, internationale aanpassingen in de dienstregeling zijn niet alleen zeer kostbaar, maar ook lastig te wijzigen door de internationale verwevenheid. Vervoerders zijn dan aangewezen op de ad hoc fase, waarin veel minder zeker is dat ze de aangevraagde capaciteit ook daadwerkelijk krijgen toegewezen.

Als extra zekerheid om substitutie tussen het gemengde net en de Betuweroute zoveel mogelijk te voorkomen, is bij de Toegangsovereenkomst een toelichting opgenomen waarin onder meer staat: «Goederenvervoerders committeren zich dat zij treinen van eenzelfde vervoerder die in de jaardienst (incl. Wijzigingsbladen) verdeeld zijn, niet vanwege het

gebruiksvergoedingstarief van de Betuweroute naar het Gemengde Net zullen herplannen.» ProRail monitort dit ook. Uiteraard kan alleen achteraf met zekerheid gesteld worden of er vanwege de verlenging van de overgangsregeling geen substitutie heeft plaatsgevonden.

Zoals u eerder verzocht heeft, ontvangt u de resultaten van het onderzoek naar de capaciteitsverdeling op het spoor en de gebruiksvergoeding vóór het AO Spoor van 12 september a.s. Op basis van die resultaten ontwikkel ik een beleidslijn met betrekking tot de gebruiksvergoeding. Hierover informeer ik u bij de aanbidding van het rapport over de capaciteitsverdeling op het spoor en de gebruiksvergoeding.

### **Geluidklachten**

Leden van de PvdA vragen op welke plaatsen langs de Betuweroute sprake is van stelselmatige klachten over geluidsoverlast en hoe er met deze klachten wordt omgegaan. Stelselmatige klachten komen voor zover mij bekend alleen uit Hardinxveld-Giessendam. In die gemeente heeft in 2011 dan ook een geluidonderzoek plaatsgevonden. Dat onderzoek maakte deel uit van het geluidonderzoek in het kader van de MER-evaluatie Betuweroute die ik u op 4 juli jl. heb gestuurd<sup>2</sup>. Vanwege de klachten is in Hardinxveld-Giessendam een veel uitgebreider onderzoek uitgevoerd dan nodig was voor de MER-evaluatie. Uit dat onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting ook in Hardinxveld-Giessendam onder de vastgestelde waarden uit het Tracébesluit Betuweroute blijft.

---

<sup>2</sup> Brief Staatssecretaris, Kamerstuk 22 589, nr. 316