

Vergaderjaar 2005–2006

22 589

Betuweroute

22 026

**Nederlands deel van een
hogesnelheidsspoorverbinding
Amsterdam-Brussel-Parijs en
Utrecht-Arnhem-Duitse grens**

Nr. 256

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 december 2005

Tijdens het Algemeen Overleg van 24 november 2005 met de Vaste Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat is gesproken over zowel de Betuweroute als de HSL-Zuid. Voor de Betuweroute heb ik op een aantal punten aanvullende informatie toegezegd. En voor de HSL-Zuid heb ik aangegeven enkele vragen schriftelijk te zullen beantwoorden. Beide toezeggingen worden in het navolgende gestand gedaan.

Betuweroute: «Akoestisch onderzoek sanering wegverkeer woonkern Tiel»

Het onderzoeksrapport «Akoestisch onderzoek sanering wegverkeer woonkern Tiel» treft u aan in de bijlagen¹. Het uit 2004 daterende rapport bevat de resultaten van akoestisch onderzoek naar de effecten van een geluidsscherm langs de A15 in de gemeente Tiel. Het onderzoek is in opdracht van de Projectorganisatie Betuweroute uitgevoerd. Het rapport vormt de afronding van de reguliere procedure voor het oplossen van de geluidssanering van de A15 ter plaatse van Tiel.

Bij het berekenen van de geluidsbelasting en het dimensioneren van de geluidsschermen bij Tiel is ervan uitgegaan dat het wegdek van de A15 zou bestaan uit het geluidarmere ZOAB (Zeer Open Asphalt Beton). Waar er bij de aanleg van de Betuweroute veranderingen aan de A15 moesten worden aangebracht, is daar tegelijkertijd ook ZOAB aangebracht. Het aanpakken van de tussenliggende wegvakken is naar achteren geschoven omdat er anders te veel werkzaamheden door elkaar zouden gaan lopen (met extra verkeershinder van dien).

Zoals ik al heb aangegeven, zal ook het overige gedeelte van de A15 ter hoogte van Tiel van het geluidarmere ZOAB worden voorzien. De uitvoering van de daarvoor benodigde werkzaamheden is nu voorzien voor de tweede helft van 2006 of begin 2007. Er mag van worden uitgegaan dat dit zal leiden tot een lagere geluidsbelasting.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Betuweroute: overzicht tarieven gebruikersvergoeding voor 2005 en 2006

Een overzicht van de gebruiksvergoedingstarieven voor goederenvervoer over het gemengde spoorwegnet voor de jaren 2005 en 2006 is opgenomen in de bijlagen.

Betuweroute: reactie op het artikel uit de Gelderlander over aanrijtijden brandweer

De werkgroep «Betuweroute regionale brandweren», samengesteld uit vertegenwoordigers van de betrokken regio's en het Ministerie van Binnenlandse Zaken, heeft geconcludeerd dat een inzetijd van 30 minuten gerealiseerd moet worden. De inzetijd is de tijd tussen het tijdstip van het ongeval en de eerste daadwerkelijke inzet door de brandweer. In het artikel van de Gelderlander wordt gesproken over een «verplichte» inzet van 4 spuitwagens. Door de brandweer is aangegeven dat dit niet correct is. Afgesproken is dat op tijd, «binnen 30 minuten», 6000 liter bluswater moet zijn ingezet. Het aantal blusvoertuigen dat hiervoor benodigd is, is geen vaststaand punt.

Het Nibra is bij haar onderzoek uitgegaan van een inzet met 4 autospuiten met een pompvermogen van 1500 liter per minuut. Dit heeft geresulteerd in de conclusie dat over een afstand van 75 km niet kan worden voldaan aan de gestelde 30 minuten inzetijd. Volgens de brandweer worden echter in de praktijk voertuigen ingezet met een pompvermogen van ten minste 2000 liter per minuut. Met de inzet van 3 brandweervoertuigen kan dan toch de gestelde 6000 liter bluswater worden opgebracht. De vier regionale brandweren langs de Betuweroute hebben op basis van de inzet van 3 autospuiten onderzocht in hoeverre kan worden voldaan aan het 30-minutencriterium. Zij concluderen dat langs de hele Betuweroute wordt voldaan aan het 30-minutencriterium, met uitzondering van de omgeving van de gemeente Tiel (regio Gelderland-zuid). De gemeentelijke brandweer Tiel en de Regionale Brandweer Gelderland-zuid onderzoeken wat deze overschrijding in de lokale situatie betekent indien het maatgevend scenario zich voordoet. Daarnaast wordt door de brandweer bekeken of het noodzakelijk en ook mogelijk is om voorzieningen te treffen. Begin 2006 moet hierover duidelijkheid zijn.

Verder wordt in het artikel in de Gelderlander nog een probleem gesignaleerd met blusschuim. Een inventarisatie heeft opgeleverd dat brandweerkorpsen langs de Betuweroute in onvoldoende mate beschikken over de benodigde hoeveelheid schuimvormend middel. Dit betekent dat hiervoor investeringen moeten worden gedaan. De 4 brandweerregio's hebben aangegeven hierover in overleg te zullen treden met mijn collega van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Betuweroute: opsplitsing EAT-kosten

Tijdens het Algemeen Overleg heb ik u toegezegd om door mij genoemde opsplitsing van het in de voortgangsrapportage genoemde bedrag van € 37 mln voor Engineering, Apparaat en Toezicht (EAT) schriftelijk te doen toekomen.

Omschrijving	Kosten
- langer instandhouden projectorganisatie voor doorlopende werkzaamheden in 2007	€ 9 mln
- extra inspanning claimmanagement, zodat claims van aannemers minder kans hebben	€ 4 mln
- maatregelen risicobeheersing beveiligingssysteem	€ 6 mln
- overdracht infrastructuur aan beheerder en aanleveren informatie voor vrijgave door veiligheidsautoriteiten	€ 8 mln
- extra inspanning voor testen en integreren van systemen. Het opknippen van de bovenbouwcontracten heeft geresulteerd in aanbestedingsmeevallers, maar ook in raakvlakken die goed gemanaged moeten worden.	€ 10 mln
Totaal	€ 37 mln

Dit bedrag van € 37 is nodig voor de afrondende activiteiten van de projectorganisatie in 2006 en 2007. Het betreft hier geen extra bedrag bovenop het in 2002 gemelde risico van € 34 mln; het gaat hier om hetzelfde bedrag, geïndexeerd naar prijspeil 2005. Ik heb alle reden om aan te nemen dat hiermee voldoende EAT-budget beschikbaar is voor afronding van het project en dus geen verdere financiering van EAT nodig is.

HSL-Zuid: beantwoording gestelde vragen over voortgangsrapportage 17 HSL-Zuid

Door de Vaste Kamercommissie van Verkeer & Waterstaat van de Tweede Kamer is tijdens het Algemeen Overleg van 24 november jl. een aantal vragen gesteld naar aanleiding van Voortgangsrapportage 17 HSL-Zuid. De beantwoording van de gestelde vragen treft u hierbij aan.

1

Gevraagd is naar een toelichting op tabel 3 (pagina 19) door het lid Duijvendak.

De tabel 3 op pagina 19 is bedoeld om vanaf de start van het project de ontwikkeling van het budget te kunnen volgen. De mutaties zijn zowel opgenomen (c.q. teruggerekend) tegen het oorspronkelijke prijspeil van 1995, als tegen het in de betreffende Voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer gecommuniceerde prijspeil.

2

Gevraagd is naar een toelichting op de derde overboeking vanuit de risicoreservering door het lid Duijvendak. Het betreft een bedrag van € 97 mln (tabel 3, pagina 19).

De in tabel 3 opgenomen toevoeging aan de risicoreservering van € 97 mln (teruggerekend naar prijspeil 1995 € 77 mln) is toegelicht in de eerste alinea van paragraaf 4.2. De Tweede Kamer is akkoord gegaan met de aangevraagde overheveling uit de risicoreservering van € 120 mln. Op basis van de «motie Slob» is de daarin begrepen € 23 mln voor het tekort op indexering uitgezonderd en derhalve in mindering gebracht op de aangevraagde overheveling uit de risicoreservering (debat van 20 april 2005, motie aangenomen op 28 april 2005). Het bedrag van € 23 mln is inmiddels op een andere wijze vanuit de begroting van V&W gedekt.

3

Gevraagd is of de kosten voor de aanpassingen aan de geluidsschermen, in verband met de dynamica, verhaald kunnen worden op de ontwerpers/ingenieursbureaus (pagina 6) door het lid Duijvendak.

Nee, voor de contracten Zuid Holland Midden, Zuid Holland Zuid en Noord Holland Noord kunnen de kosten voor de aanpassingen van de geluidsschermen niet worden verhaald op ontwerpbureaus of ingenieursbureaus. In deze contracten zijn concrete eisen opgenomen waaraan de geluidschermen moeten voldoen. De eisen zijn opgesteld door de HSL-Zuid en dus de Staat zelf. Voor enkele andere contracten zijn alleen richtlijnen voor de geluidschermen opgenomen; over deze contracten lopen procedures richting onderbouwaannemer.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

In het onderstaande is een overzicht opgenomen van de gebruiksvergoedingstarieven voor goederenvervoer over het gemengde spoorwegnet voor de jaren 2005 en 2006. In kolom (d) staan de tarieven voor 2006 zonder korting, gebaseerd op de concept-Netverklaring 2006 van 5 maart 2005. Deze tarieven zijn een resultaat van de systematiek voor de gebruiksvergoedingen die door ProRail is vastgesteld op basis van artikel 9 de richtlijn 2001/14/EC. Deze tarieven zijn ook gehanteerd in het rapport van Policy Research Corporation, dat ik u heb toegezonden (Kamerstuk 2005–2006, 29 984, nr. 15, Tweede Kamer). Naar aanleiding van dit rapport heeft ProRail in overleg met V&W de voor 2006 voorgenomen tarieven aangepast. Deze aangepaste tariefstelling is opgenomen in kolom (e) van de tabel. Dit tarief bevat een korting van ruim 70% op het tonkilometer-tarief. Met ProRail heb ik afgesproken dat ik de derving van de inkomsten van deze kortingsregeling aan ProRail zal compenseren. Deze compensatie zal bij Voorjaarsnota 2006 budgettair worden verwerkt.

TABEL: Tarieven gebruiksvergoeding per gereden treinkilometer voor het berijden van het Nederlands spoorwegnet (opgebouwd uit een tariefdeel per kilometer en een tariefdeel per ton).

Treinsort	Bruto trein- gewicht	tarief 2005	voorstel tarief 2006, concept Netverklaring, 5 maart 2005	definitief tarief 2006, definitieve Netverklaring, 29 juni 2005
(a)	(b)	(c)	(d)	(e)
Losse diesellocc	80 ton	€ 0	€ 0,51	€ 0,62
Unit Cargo	700 ton	€ 0,86	€ 1,31	€ 0,93
Natte Bulk	700 ton	€ 0,86	€ 1,31	€ 0,93
Gemiddelde container-shuttle (diesel)	1 500 ton	€ 0,86	€ 2,36	€ 1,33
Gemiddelde lege ertstrein	1 500 ton	€ 0,86	€ 2,36	€ 1,33
volle ertstrein (diesel)	5 300 ton	€ 0,86	€ 7,31	€ 3,23
Gemiddelde goederen-trein (diesel)	1 026 ton	€ 0,86	€ 1,74	€ 1,09

Bron: V&W, ProRail

Opmerking: de tarieven in bovenstaande tabel zijn inclusief rangeer-toeslag, en exclusief een eventuele KWh-toeslag voor elektrische tractie (prijs per KWh € 0,02989). De cijfers in het rapport van Policy Research Corporation, tabel op pag. 9, zijn exclusief rangeertoeslag (die bedraagt 14% op het tariefdeel van de treinkilometer, dus ca € 0,05).

In de onderstaande tabel zijn ter vergelijking de tarieven opgenomen die gelden in een aantal aangrenzende landen.

TABEL: Tarieven gebruiksvergoeding per gereden treinkilometer in Nederland in 2006 vergeleken met de tarieven in diverse andere landen in 2005.

Treinsort	bruto trein- gewicht	definitief tarief 2006 Nederland	tarief 2005 Duitsland	tarief 2005 België	tarief 2005 UK	tarief 2005 Frankrijk
Gemiddelde goederentrein (diesel)	1 026 ton	€ 1,09	€ 3,80	€ 1,75	€ 3,20	€ 1,10

Bron: CEMT, 4 april 2005

Opmerking bij deze tabel: De Duitse tarieven bevinden zich in een bandbreedte tussen de € 1,87 tot € 4,58 en zijn onder andere afhankelijk van de kwaliteit en de schaarste van de treinpaden.