

Vergaderjaar 2012–2013

22 589

Betuweroute

Nr. 315

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juni 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft gevraagd na de formele opheffing van de status Groot project voor de aanleg van de Betuweroute halfjaarlijks informatie te blijven ontvangen over de Betuweroute. Deze brief behoort tot deze toezegging. U ontvangt deze voortgangsrapportage later dan mogelijk verwacht: op eerdere momenten waren er geen noemenswaardige mijlpalen te melden.

Op hoofdlijnen is de voortgang als volgt.

- Het gebruik van de Betuweroute loopt achter bij de eerdere prognoses: in de vorige voortgangsbrief waarschuwde de minister al voor de mogelijke impact van de slechte economische situatie. Die blijkt te hebben geleid tot zo'n 10% minder gebruik van de Betuweroute dan dat Keyrail aan begin van 2012 verwachtte. Het marktaandeel van de Betuweroute is gelijk gebleven aan dat in 2011.
- Er wordt volop gewerkt aan de voorbereidingen voor de verbetering van de aansluiting van de Betuweroute op Duitsland. Zowel in Nederland als in Duitsland worden vorderingen gemaakt. Ik blijf druk uitoefenen op mijn Duitse collega's om nog dit jaar de realisatiebeschikking voor de aanleg van het derde spoor tot aan Oberhausen af te geven. Dat is een belangrijke mijlpaal in het project.
- Aan de MER-evaluatie Betuweroute wordt de laatste hand gelegd.
- Het project voor verbetering van de stabiliteit van de tunneltechnische installaties is zo goed als afgerond.
- Ten slotte hebben de aandeelhouders van Keyrail mij hun voorstel voor de nieuwe opdracht aan Keyrail gestuurd. Ik heb u hierover geïnformeerd in mijn brief van 20 februari jl.¹

Achtereenvolgens ga ik in op het gebruik van de Betuweroute, de aansluiting met Duitsland, de MER-evaluatie en de tunneltechnische installaties.

¹ Brief staatssecretaris, Kamerstuk 29 984, nr. 388

Gebruik van de Betuweroute

In 2012 reden er zo'n 10% minder treinen dan geraamd door Keyrail. Het volume op de Havenspoorlijn (Maasvlakte-Kijfhoek) is lager dan in 2011; op het A15-tracé (Kijfhoek-Zevenaar) hebben per saldo een kleine 4% meer treinbewegingen plaatsgevonden dan in 2011, zo'n 22.500, gemiddeld zo'n 433 treinen per week in beide richtingen samen. In de vorige voortgangsbrief waarschuwde de minister al voor de huidige marktontwikkelingen. Met name het vervoer van containers per spoor blijft achter, waarbij een teruggang wordt gemeld van 10 tot 15% t.o.v. 2011.

Het marktaandeel voor spoorvervoer van de Betuweroute op de as Rotterdam-Duitsland en het aandeel in de afwikkeling van alle treinen van en naar Rotterdam is nauwelijks gedaald t.o.v. 2011: in beide gevallen met 1% van respectievelijk 74 naar 73% en van 49 naar 48%. Daarmee is de verwachting dat de Betuweroute in 2012 80% van het vervoer tussen Rotterdam en Duitsland zou afwikkelen, niet gehaald.

Voor 2013 verwacht Keyrail op de Havenspoorlijn een geringe stijging van het aantal treinbewegingen. Op het A15-tracé voorziet Keyrail een stijging van zo'n 10%. In deze positieve verwachting is al uitgegaan van het negatieve effect van een aantal grote buitendienststellingen, waardoor er op het A15-tracé zo'n 2000 treinen minder kunnen rijden. Gedurende het jaar zal het traject Emmerich-Oberhausen gedurende meerdere dagen enkel- of dubbelsporig buitendienst zijn en ook in het Rotterdamse havengebied zijn er buitendienststellingen.

Keyrail heeft in 2012 een plan uitgewerkt dat is gericht op het vergroten van het gebruik van de Betuweroute. Omdat dit plan zich richt op de lange termijn is hiervan nu nog geen effect zichtbaar. Als onderdeel van de uitrol van dit plan heeft Keyrail dit jaar meerdere bedrijven begeleid bij het uitwerken van hun wensen om meer lading te transporteren via het spoor. Ondanks de aanhoudende economische crisis merkt Keyrail dat er nog steeds ruime interesse bestaat voor de inzet van spoorvervoer. Dit is vooral zichtbaar in het vervoer van bulkclading per spoor (granen en liquid bulk).

Ten slotte werkt mijn ministerie samen met KNV (de initiatiefnemer), de havens van Rotterdam en Amsterdam en ProRail en Keyrail aan een «Aanvalsplan Spoorgoederensector» gericht op het verbeteren van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland. KNV heeft aangegeven dat er aanwijzingen zijn dat de krimp niet alleen wordt veroorzaakt door de huidige recessie, maar mede door een verzwakte concurrentiepositie. Dit Aanvalsplan moet er bovendien, evenals de nadere uitwerking van de nieuwe opdracht aan Keyrail, voor zorgen dat de doelen voor het spoorgoederenvervoer in de lange termijn Spooragenda bereikt kunnen worden.

Gebruiksvergoeding

De gebruiksvergoedingstarieven voor de Betuweroute voor het jaar 2013 zijn in 2011 al tot stand gekomen, tegelijkertijd met de tarieven voor 2012. ProRail heeft inmiddels ook zijn tarieven voor 2013 voor het gemengde net bepaald. De tarieven voor het goederenvervoer op het gemengde net zijn gelijk gebleven aan die van 2012. Gezien de aanhoudende economische crisis heb ik namelijk besloten om de zogenaamde «overgangsregeling», die al sinds 2007 loopt, ook voor 2013 voort te zetten. Een voorwaarde voor het voortzetten van deze kortingsregeling is dat dit niet leidt tot ongewenste substitutie van goederenvervoer van de Betuweroute

naar het gemengde. ProRail en Keyrail hebben mij verzekerd dat zij alle mogelijke maatregelen hebben genomen om dat te voorkomen. Een nieuwe gebruiksvergoedingssystematiek waaraan ProRail met de sector werkt, maakt overigens onderdeel uit van het Aanvalsplan.

Aansluiting Duitsland

Derde spoor Duitsland

De besluitvorming binnen het Duitse ministerie om in 2013 de realisatiebeschikking (Finanzierungsvereinbarung) voor het derde spoor te geven loopt volgens plan. Vanuit IenM blijf ik maximale druk uitoefenen op het Bundesministerie om de beschikking tijdig af te geven.

De projectorganisatie van DB Netz heeft in 2012 grote vorderingen gemaakt met de planvorming voor het derde spoor. DB Netz verwacht het bouwrecht te krijgen in 2014. Na de Europese aanbesteding kan in 2016 begonnen worden met aanleg van de geluidschermen en kunstwerken. Er is overeenstemming over de inpassing van alle 55 overwegen. Het werk aan het spoor zelf volgt daarna en DB Netz werkt nu aan het bouwplan van het derde spoor. ProRail en Keyrail worden daarbij betrokken en werken aan een scenario waarin de bouwactiviteiten zodanig worden gespreid dat het grensoverschrijdende treinverkeer redelijkerwijs door kan blijven gaan. Binnenkort praten de partijen met de vervoerders over de impact van de bouw op het treinverkeer.

ProRail, Keyrail en het Havenbedrijf brengen de consequenties van de bouw op de capaciteit van de Betuweroute in beeld. IenM zal met betrokkenen de mogelijkheden inventariseren om extra capaciteit voor het goederenvervoer op het gemengde net vrij te maken op een maatschappelijk verantwoorde manier.

De milieueffectrapportage voor het derde spoor aan de Nederlandse kant is overigens gereed. Ik verwacht voor de zomer van 2013 het Tracébesluit te publiceren.

ERTMS op corridor Rotterdam- Genua

Om het doorgaande internationale treinverkeer te faciliteren, zijn in Europees verband afspraken gemaakt om de corridor Rotterdam-Genua van ERTMS te voorzien. De Betuweroute is van ERTMS voorzien. Zodra op de «ATB-eilanden» te Kijfhoek en Zevenaar ERTMS in gebruik is, kunnen vanaf december 2014 treinen met enkel ERTMS aan boord de Rotterdams haven bereiken. Tegelijkertijd wordt het bovenleidingsstelsel van de Betuweroute (25 kV) vanaf Zevenaar doorgetrokken tot in Duitsland en daar aangesloten op het Duitse stelsel (15 kV).

In Duitsland is in februari 2013 de beslissing genomen om ERTMS op de infrastructuur van de corridor aan te leggen. DB Netz streeft naar ingebruikname van ERTMS op de corridor in 2018.

MER-evaluatie

In de MER-evaluatie wordt van diverse milieueffecten onderzocht in welke mate ze daadwerkelijk optreden tijdens de gebruiksfase. De MER-evaluatie wordt uitgevoerd door ProRail en heeft enkele maanden vertraging opgelopen. ProRail heeft mij zeer recent de resultaten van de MER-evaluatie aangeboden.

De MER-evaluatie en mijn bevindingen en besluiten daarover zal ik uiterlijk eind juni delen met uw Kamer².

² Conform mijn toezegging aan u in het AO Spoorwegveiligheid en ERTMS van 6 maart jl. (Kamerstuk 29 893, nr. 145) ontvangt u vóór het zomerreces 2013 de MER-evaluatie Betuweroute.

Tunneltechnische installaties (TTI's)

In 2012 is het aantal perioden dat (een tunnel in) de Betuweroute niet beschikbaar was voor exploitatie door storingen van de TTI's verder gedaald: waren er in 2009 en 2010 nog ongeveer 60 perioden per jaar waarin de tunnel niet beschikbaar was door TTI-storingen; in 2011 en 2012 waren dat er minder dan 20. Als dit niveau blijft gehandhaafd – en dat is de verwachting –, voldoet de stabiliteit van de TTI's aan het door de Stuurgroep gestelde doel van maximaal 20 perioden van niet-beschikbaarheid per jaar. Keyrail is nog in gesprek met de veiligheidsregio's over verdere optimalisering van de TTI's. Daaruit volgen verbetermaatregelen die naar verwachting de betrouwbaarheid verder verbeteren en de onderhoudskosten verlagen. Samen met de onderhoudsaannemer is bovendien een nieuwe werkwijze ingevoerd voor het uitvoeren van het preventief onderhoud. Dat heeft geleid tot een verlaging van de onderhoudskosten in 2012 met 20%.

Het bureau Horvat & Partners heeft inmiddels een eindevaluatie opgeleverd, waaruit blijkt dat de belangrijkste doelen van het project TTI zijn gehaald: de onderhoudskosten en de niet-beschikbaarheid van de Betuweroute door het functioneren van de TTI's zijn gedaald. Bovendien is de grip op de onderhoudskosten sterk verbeterd. Zodra blijkt dat de laatste restpunten uit het project voldoende zijn geborgd in de lijnorganisatie van Keyrail zal lenM het project decharge verlenen. Ik verwacht dat dat uiterlijk eind april het geval zal zijn.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld