

2012Z02054

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).

Vraag 1

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

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

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?

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?

Vraag 5

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

Vraag 6

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? Deelt u de conclusie dat hiermee nieuwe drempels worden opgeworpen voor het grensoverschrijdend personenvervoer? Hoe beoordeelt u dit vanuit de effectiviteit van bestede middelen, EU- en nationaal spoorbeleid en het Verdrag van Warnemuende?

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.

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?

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?

Vraag 9

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? Hoe beoordeelt u deze gang van zaken? Deelt u de conclusie dat deze handelswijze op gespannen voet staat met de Spoorwegwet? Deelt u tevens de conclusie dat de «letter-of-intent» geen wettelijke grondslag heeft en slechts gezien kan worden als een informeel technisch voornemen?

Vraag 10

Hoe is aan Duitse zijde de aldaar geldende wettelijke procedure tot nu toe verlopen? Heeft u hierover contact gehad met uw Duitse ambtsgenoot? 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?

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?

Vraag 12

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

Vraag 13

Gaat u op korte termijn alsnog een formeel besluit nemen conform artikel 17 lid 3? Bent u bereid om daarbij de bezwaren van betrokken gerechtigden mee te nemen en rekening te houden met vigerend beleid? 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? Zo nee, waarom niet?