

Vergaderjaar 2009–2010

22 589

Betuweroute

Nr. 300

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 september 2009

Hierbij bied ik u in het kader van de Regeling Grote Projecten de 26ste voortgangsrapportage van de Betuweroute aan.¹ De voortgangsrapportage behandelt de periode van 1 januari 2009 tot 1 juli 2009. In deze aanbiedingsbrief stel ik u op de hoogte van de actuele stand van zaken.

1. Gebruik Betuweroute

Het aanbod van lading in de Rotterdamse haven en de daarmee samenhangende overslag was in de eerste helft van 2009 20% minder dan in de eerste helft van 2008. Het transport van goederen, ook dat per spoor, is fors teruggelopen. Keyrail rapporteerde in het halfjaarbericht van augustus 2009 dat het aantal treinen in de haven met 20% is afgenomen. In de eerste helft van 2009 reden er gemiddeld 1500 goederentreinen per week over de Havenspoorlijn en in 2008 waren dat er 1900 per week. Deze neergaande tendens heeft zich logischerwijs doorgezet in het aantal goederentreinen naar Duitsland. Niettemin heeft Keyrail het aantal treinen over het A15-tracé van de Betuweroute constant kunnen houden. De dienstregeling over dit tracé opende in 2009 met 200 ritten per week en Keyrail noteerde begin september 2009 nog steeds 200 ritten per week. De vervoerders hebben de keuze om over het gemengde net of over de Betuweroute naar Duitsland te rijden. Het gebruik van de Betuweroute blijft in een krimpende markt stabiel dankzij verplaatsing van vracht van het gemengde net naar de Betuweroute. Dit betekent dat het marktaandeel van de Betuweroute t.o.v. de routes via Venlo en Arnhem in 2009 is gestegen.

Keyrail handhaaft haar prognose dat het gebruik van de Betuweroute zal stijgen naar zo'n 300 ritten per week zodra de 25 kV op de Havenspoorlijn in bedrijf komt in december 2009. Dan wordt het vervoer van erts- en kolen met elektrische locomotieven vanuit de haven naar het A15-tracé bedrijfseconomisch interessant voor de vervoerders.

Als de transportmarkt op termijn weer aantrekt zal de Betuweroute daar verhoudingsgewijs het meest van profiteren.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

2. Beschikbaarheid ERTMS locomotieven

Ruim 100 ERTMS locomotieven zijn nu inzetbaar op het A15-tracé van de Betuweroute. De meeste van deze locomotieven zijn met behulp van subsidie van het ministerie omgebouwd. Inmiddels verschijnen er ook ERTMS locomotieven op de markt, die gebruik maken van recente Europese subsidiemogelijkheden. Het valt op dat de goederenvervoerders steeds meer kiezen voor inzet van elektrische locomotieven op de Betuweroute. Deze locomotieven met hoog vermogen zijn nieuw voor de Nederlandse spoormarkt, zijn breed inzetbaar in Europa en kunnen treinen via de Betuweroute in één keer van Rotterdam naar hun eindbestemming brengen. Diesellocomotieven worden nu vooral ingezet op de Havenspoorlijn, omdat daar de 25 kV nog ontbreekt.

Binnenkort moeten de ERTMS locomotieven ook gecertificeerd zijn voor level-1 om van de Havenspoorlijn gebruik te kunnen maken. Daartoe zijn begin 2009 aanvullende contracten gesloten om de level-1 functionaliteit toe te voegen aan de bestaande ERTMS treinapparatuur. Inmiddels zijn er voldoende locomotieven gecertificeerd met level-1 om de treinbewegingen op het havenspoor onder ERTMS te kunnen uitvoeren. De situatie bij de locomotieven maakt de beoogde omschakeling naar ERTMS level-1 op de Havenspoorlijn op 4 oktober 2009 en naar 25 kV op 13 december 2009 mogelijk.

De aanpassing van de boordapparatuur in de locomotieven gebeurt in opdracht van de eigenaren van de locomotieven. De vervoerders dragen zorg voor de aanvullende level-1 opleiding van hun machinisten. De opleidingen verlopen volgens plan en per 4 oktober zullen de meeste machinisten hun training hebben afgerond.

De regeling, op grond waarvan de vervoerders hun kosten voor de opleidingen kunnen declareren, is gepubliceerd in de Staatscourant. De uitvoering ervan ligt in handen van Keyrail. De subsidieregeling voor de inbouw van level-1 in de locomotieven wacht op goedkeuring voor staatssteun van de Europese Commissie.

3. Havenspoorlijn

De projectorganisatie, waarin Keyrail, vervoerders, ProRail, Havenbedrijf Rotterdam en mijn ministerie samenwerken, bereidt zich voor op de inbedrijfname van ERTMS level-1 per 4 oktober 2009. Daarna wordt het bestaande ATB-systeem uit de baan gehaald opdat per 13 december 2009 de 25 kV ingeschakeld kan worden. Als dit wordt gerealiseerd, dan is met ingang van de dienstregeling 2010 de volledige Betuweroute (A15-tracé en Havenspoorlijn) te gebruiken onder ERTMS en 25 kV.

De projectorganisatie acht het risico van vertraging in de planning gering. ERTMS level-1 wordt in september 2009 uitvoerig getest. De interacties tussen infrastructuur en de verschillende types locomotieven worden beproefd en de machinisten doen zoveel mogelijk praktijkervaring op. De projectorganisatie realiseert zich wel dat deze periode erg kort is. De testen verlopen vooralsnog naar tevredenheid van Keyrail en vervoerders, maar er wordt rekening mee gehouden dat in de eerste weken na de omschakeling zich pas echt de eventuele kinderziekten zullen openbaren. Voor de eerste dagen na 4 oktober is een supportteam aanwezig om snel eventuele storingen op te lossen. Voor de periode daarna intensificeert Keyrail de inzet van medewerkers om het vervoer in de haven zo soepel mogelijk af te wikkelen.

4. Emissie van diesel

Kamerlid mevrouw van Gent van Groen Links vroeg in het Algemeen Overleg van 1 juli 2009 (Kamerstuk 22 026/22 589, nr. 302) nadere informatie over de emissie van diesellocomotieven in vergelijking met die van vrachtwagens.

In een recente studie naar transportemissies blijkt (zie tabel) dat de emissie van een dieseltrein beduidend lager ligt dan die van vrachtwagen. Een elektrische trein scoort weer beter dan een dieseltrein. Dit geldt voor CO₂, maar nog meer op het gebied van luchtverontreinigende emissies (NO_x, PM₁₀, SO₂).

| | CO ₂ | NO _x | PM ₁₀ | SO ₂ |
|----------------------|-----------------|-----------------|------------------|-----------------|
| | g/ton-km | g/ton-km | g/ton-km | g/ton-km |
| Vrachtauto >20 ton | 121–163 | 0,81–1,10 | 0,018–0,024 | 0,075–0,101 |
| Trekker met oplegger | 96–130 | 0,63–0,85 | 0,013–0,018 | 0,059–0,080 |
| Trein elektrisch | 11,2–61 | 0,006–0,020 | 0,000–0,001 | 0,002–0,031 |
| Trein diesel | 14,2–66 | 0,25–0,38 | 0,005–0,008 | 0,009–0,040 |

Bron: CE Delft, Studie naar transportemissies van alle modaliteiten, 2008

Gekeken is naar containervervoer in 2010 over afstand groter dan 150 km. De onderen bovengrens van de emissies worden bepaald door de beladingsgraad en mate van voor- en natransport over de weg bij trein. De data zijn inclusief emissies tijdens raffinage en elektriciteitsproductie.

5. Financiën

Ten opzichte van VGR 25 laat het saldo van mee- en tegenvallers een verschuiving zien van een negatief saldo van € 17 miljoen naar een negatief saldo van €13 miljoen. Het geschatte risicobedrag is afgenomen van € 2 miljoen naar nihil.

De prognose eindstand van de Betuweroute komt, inclusief de verwachtingswaarde van het risicoprofiel en gecorrigeerd voor het saldo van mee- en tegenvallers, op € 4 696 miljoen (namelijk het projectbudget van € 4 683 miljoen plus het saldo van mee- en tegenvallers van € 13 miljoen).

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings