

Vergaderjaar 2013–2014

**22 589**

**Betuweroute**

**Nr. 319**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 januari 2014

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. Tevens heb ik de commissie toegezegd haar jaarlijks te informeren over het «omgevingsmanagement» in verband met het derde spoor. Daarop ga ik in deze brief ook in.

### **Inleiding**

De komende jaren worden belangrijk voor het spoorgoederenvervoer. Vanaf 2014 worden de eerste terminals op de Tweede Maasvlakte operationeel en wordt er groei van het vervoer van goederen per spoor verwacht. Zowel de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam als ik willen deze groei accommoderen. Dat vormt dan ook een belangrijk doel van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Daartoe ben ik onder meer bezig met de uitbreiding en aanpassing van emplacements in het Rotterdams havengebied (MIRT-project Spooransluitingen Tweede Maasvlakte). Ook wordt voor deze groei en het optimale gebruik van de Betuweroute invulling gegeven aan de rol van ketenregie voor het spoorgoederenvervoer om zodoende verladers aantrekkelijk «deur-tot-deur-vervoer» te kunnen aanbieden. Hiervoor wordt gewerkt aan positionering van Keyrail in het spoorbestel als ketenregisseur. De exacte vormgeving is mede afhankelijk van het onderdeel «ordering» van de LTSA dat ik aan het uitwerken ben. Hiernaast werken alle daarbij betrokken partijen aan de versterking van de concurrentiepositie van het spoor als goederenvervoermodaliteit, één van de ambities uit de LTSA. Samen met de sector werk ik hiervoor aan het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer dat samen met de LTSA aan het einde van het eerste kwartaal van 2014 aan u wordt gestuurd.

We hebben ten aanzien van de concurrentiepositie op dit moment de wind niet mee. Naast de doorwerking van de economische crisis, komen er jaren aan van regelmatige capaciteitsbeperkingen (een week per maand) op de Betuweroute als gevolg van de aanleg van het derde spoor in Duitsland.

Alle redenen om de krachten te bundelen. Onder de paraplu van de LTSA zal ik met de betrokken partijen ProRail, Keyrail, KNV en de havenbedrijven en waar nodig ook de (andere) partijen op en langs het spoor de bovengenoemde projecten in samenhang bekijken en aansturen.

U treft in deze brief achtereenvolgens aan:

- de reguliere voortgangsinformatie over het gebruik van de Betuweroute, de gebruiksvergoeding en de bouw van het derde spoor in Duitsland;
- de eerste inhoudelijke uiteenzetting over op welke wijze ik wil omgaan met de capaciteitsbeperkingen van de Betuweroute tijdens de bouw van het derde spoor (inclusief het omgevingsmanagement) – dit betreft op dit moment nog enigszins abstracte informatie die de komende periode wordt uitgewerkt;
- de praktische vormgeving van de verbinding van alle projecten voor het spoorgoederenvervoer.

### **Gebruik Betuweroute**

2013 laat tot op heden een lichte daling van de vervoerscijfers zien ten opzichte van 2012. Het marktaandeel van de Betuweroute in het spoorvervoer op de as Rotterdam–Duitsland over heel 2013 zal vermoedelijk uitkomen op zo'n 73%. Die cijfers blijven achter bij wat Keyrail verwachtte voor dit jaar: Keyrail dacht voor 2013 juist te kunnen rekenen op een stijging van het aantal treinen dat van de Betuweroute gebruik maakt. De vervoersvolumes tot en met oktober 2013 zijn echter ten opzichte van 2012 afgenomen met 1,5% op de Havenspoorlijn en met 6,5% op het A15-tracé.

In de maanden juli en augustus was er een zeer scherpe daling van het aantal treinen door een grote buitendienststelling in Duitsland. Als deze buitendienststelling buiten beschouwing wordt gelaten, is er sprake van een kleine groei van het gebruik van de Betuweroute (A15-tracé: 6%). Oktober was daarentegen een topmaand: over het A15-tracé reden ruim 2.300 goederentreinen, bijna 300 treinen meer dan in oktober 2012. Het marktaandeel steeg tot 84%.

Keyrail verwacht in 2014 stabilisatie van het volume. Dat volume heeft zich overigens ondanks tegenvallende resultaten in 2012 en 2013 ontwikkeld volgens de prognoses waarvan Keyrail is uitgegaan in zijn business case bij de start van de Betuweroute. Om het aandeel spoorgoederenvervoer te laten groeien, zijn acties nodig. Keyrail zal zich als beoogd ketenregisseur voor heel Nederland op dit doel gaan richten. Daarnaast werken alle partijen samen in het Aanvalsplan Spoorgoederensector om de concurrentiepositie van deze sector te versterken.

### **Gebruiksvergoeding**

Keyrail heeft afgesproken met de spoorgoederenvervoerders om de tarieven per treinkilometer in 2014 met een beperkt percentage te verhogen (inflatiecorrectie). Keyrail is uitgekomen op een generieke stijging van rond 1,5%.

De tarieven voor late aanvragen van paden (minder dan vier uur voor vertrek) zijn wel flink gestegen: van 150% tot 225%. Keyrail ontmoedigt

hiermee de late aanvragen die voor verstoring van de planning zorgen en wil zo meer rust brengen en tot meer planmatig werken dwingen.

### **Derde spoor Duitsland: voortgang van de aanleg**

Op 26 juli 2013 tekenden de Duitse bewindspersonen de financierings-overeenkomst voor de aanleg van het derde spoor. De financiering is nu vastgelegd door Nordrhein-Westfalen, het Bundesministerie en Deutsche Bahn. Dit is een belangrijk wapenfeit dat de aanleg van het derde spoor en daarmee de toekomst van de Betuweroute verzekert.

In oktober 2013 is het laatste projectplan voor het traject Emmerich–Elten gepubliceerd. Zeven van de twaalf plannen zijn nu door de inspraakperiode heen en goedgekeurd. De projectorganisaties van DB Netz en ProRail verwachten met de daadwerkelijke bouw van het derde spoor te starten in 2016. De oplevering is voorzien in 2022.

### **Derde spoor Duitsland: spoorgoederenvervoer tijdens de aanleg**

De aanleg van het derde spoor is een complex werk waarvoor veel en langdurige buitendienststellingen nodig zijn. DB Netz heeft een bouwplan opgesteld dat op hoofdlijnen erop neerkomt dat er in 2016 een half jaar lang en van 2017 tot en met 2022 één week per maand één spoor beschikbaar is op de grensovergang bij Zevenaar. Tijdens deze perioden van enkelsporigheid kan een deel van de huidige aantallen goederentreinen geen gebruik maken van de grensovergang van de Betuweroute. Gedurende de drie weken per maand dat er gewoon twee sporen beschikbaar zijn, gelden er geen capaciteitsbeperkingen.

Met deze realiteit hebben we gedurende zeven jaar te maken. Ik vind het belangrijk om tijdens de bouwperiode zoveel mogelijk spoorgoederenvervoer te kunnen accommoderen. Dat is voor de economie van Nederland en de groei van de Tweede Maasvlakte essentieel. Bovendien wil ik mijn ambitie invullen die ik heb opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: stimuleren van de groei van het goederenvervoer via het spoor en het water.

Tegelijkertijd voel ik mij ervoor verantwoordelijk om de maatregelen die nodig zijn om het spoorgoederenvervoer te accommoderen tijdens de bouwperiode zó in te richten dat er voor de omwonenden zo weinig mogelijk overlast is.

#### *Maatregelenpakket*

Het maatregelenpakket zal uit meerdere soorten oplossingen moeten bestaan. Grofweg zijn dan op dit moment de volgende mogelijkheden in beeld:

1. Het omleiden van treinen via grensovergangen die het beste aansluiten bij het natuurlijke achterland gegeven de herkomst en/of bestemming van de trein.
2. Het beter benutten van de capaciteit door volle slotbenutting, het op tijd teruggeven van capaciteit die niet wordt benut en het afstemmen van buitendienststellingen in Nederland met die in Duitsland.
3. Het optimaliseren van reizigersvervoer tussen Emmerich en Zevenaar.
4. Het verbeteren van de operatie en de interoperabiliteit zoals het verminderen van handelingen aan de grens en het snel oplossen van strandingen.
5. Andere logistieke concepten: opbouwen van een voorraad lading, het (deels) inzetten van de binnenvaart bijvoorbeeld.

Veel maatregelen zijn sowieso, ook los van dit project, waardevol. Zoals bijvoorbeeld de volle slotbenutting en het verminderen van handelingen aan de grens. Deze mogelijkheden zullen dan ook onderdeel zijn van de uitwerking van ketenregie en het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer om de concurrentie van de spoorgoederenvervoersector te versterken. Gegeven de lange duur van de bouw van het derde spoor zal ik dit project in samenhang met het Aanvalsplan bekijken.

Op dit moment wordt geanalyseerd wat de effectiviteit en haalbaarheid is van de maatregelen. Ik wil samen met de betrokken partijen tot een effectief en aanvaardbaar maatregelenpakket komen.

#### *Vervoer gevaarlijke stoffen*

Tijdens het Algemeen Overleg met uw Kamer over Veiligheidszaken op 12 december 2013 heeft mevrouw Van Veldhoven (D66) gevraagd om op de Betuweroute naar en van Duitsland voorrang te geven aan het vervoer van gevaarlijke stoffen wanneer de capaciteit op het Duitse deel van de route beperkt wordt door werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. Hiermee kan in de perioden, dat omleiding van het goederenvervoer naar en van andere grensovergangen met Duitsland noodzakelijk is, worden voorkómen dat over het gemengde spoorwegnet meer vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt dan binnen de grenzen van Basisnet aanvaardbaar is geacht.

Ik heb tijdens het overleg met de Kamer geantwoord dat ik in principe positief sta ten opzichte van dit voorstel. Ik zal dit voorstel daarom meenemen in de voorbereiding van het maatregelenpakket waarover u na de zomer 2014 wordt geïnformeerd.

#### *Samenwerking met partijen*

Voor een harmonieuze uitvoering van de maatregelen is een goede samenwerking met de omgeving noodzakelijk. Ik versta onder de omgeving zowel de partijen *op* het spoor, verladings, vervoerders, reizigers, etc., als de partijen *langs* het spoor. Ik wil samen met hen komen tot een zo goed mogelijk gedragen maatregelenpakket. Dat is ook de bedoeling van de Stuurgroep «Derde spoor Duitsland» waarin de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, ProRail, Keyrail, KNV, DB Schenker en de EVO zitting hebben. Met partijen uit het bedrijfsleven zijn verkennende gesprekken gevoerd over de problematiek en over hun ideeën over oplossingen. Begin 2014 starten we actief met het structureel betrekken van alle partijen; de feiten zijn dan voldoende in beeld om constructief met elkaar tot maatregelen te komen.

Er zal bovendien ook gekeken worden vanuit de synchro-modale invalshoek. Hierin speelt het Strategisch Platform Logistiek een rol.

Tot slot: de problematiek speelt zich af op Nederlands grondgebied, maar is zeker niet alleen een Nederlands probleem. Duitsland en de internationale corridorpartijen zijn hierin belangrijke partners. We betrekken deze partijen dan ook in dit traject.

Ik verwacht u na de zomer 2014 te kunnen informeren over de meer concrete inhoud van het maatregelenpakket en welke afspraken ik daarover samen met alle partijen zal maken.

## **De toekomst voor spoorgoederenvervoer: verbinding van de projecten**

Samen met het bedrijfsleven wil ik het spoorgoederenvervoer stimuleren en het groeiende vervoer op een efficiënte en maatschappelijk verantwoorde manier accommoderen.

Het ligt voor de hand om de vormgeving van Keyrail en de invulling van ketenregie, het Aanvalsplan Spoorgoederensector en de bijzondere situatie tijdens de aanleg van het derde spoor in Duitsland in samenhang te bekijken. Daartoe vorm ik samen met de havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam, KNV, DB Schenker, ProRail en Keyrail en waar nodig ook andere partijen één integrale Stuurgroep. Hierdoor kunnen wij gezamenlijk de positie van het spoorgoederenvervoer structureel verbeteren binnen de kaders van de Lange Termijn Spooragenda.

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