

Vergaderjaar 2015–2016

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

22 589

Betuweroute

Nr. 659

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 31 maart 2016

Over de Betuweroute hebben mijn voorgangers uw Kamer regelmatig geïnformeerd.¹ In de debatten en correspondentie over dit omvangrijke en complexe dossier zijn in de loop der jaren vele zaken gewisseld. De ambities, de private betrokkenheid, de economische belangen, het zijn slechts enkele van de vele zaken die aan de orde zijn geweest. Opdat uw Kamer een volledig beeld houdt op de ontwikkelingen en hun samenhang, blijf ik u periodiek informeren.

Met deze brief informeer ik u niet alleen omtrent de voortgang van de Betuweroute. Ik schets tevens het gebruik van de Betuweroute in het perspectief van de ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer. Met betrekking tot dit laatste treft u bijgaand de rapportage van ProRail over 2015 aan²; de rapportage over 2014 was gevoegd bij de brief van 29 april 2015 (Bijlage bij Kamerstuk 29 984 / 22 589, nr. 601). Voorts informeer ik u over de voortgang van het project Derde spoor Duitsland. Tot slot ga ik in op twee verzoeken van uw Kamer over het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voortgang Betuweroute

Met betrekking tot de Betuweroute meld ik u de voortgang van een viertal zaken: ten eerste de aanpak van trillingshinder, ten tweede de ingebruikname van de zuidoostboog bij Meteren, ten derde de problematiek inzake de betonkwaliteit en ten vierde de liquidatie van Keyrail.

Aanpak trillingshinder

In de brief van 29 april 2015 heeft mijn ambtsvoorganger u geïnformeerd over de aanpak van trillingshinder naar aanleiding van de evaluatie van de

¹ Meest recent bij brief van 29 april 2015. Kamerstuk 29 984/22 589, nr. 601.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

MER voor de Betuweroute. Deze aanpak omvat een baanverbeterprogramma en een programma voor het verstijven van de constructie van 33 woningen voor zover dit doelmatig is. Het baanverbeterprogramma is in uitvoering. Voor het verstijven van de constructie van woningen is een onderzoek uitgevoerd dat identificeert wat de mogelijke maatregelen zijn. De bewoners en de gemeenten waarin de 33 woningen zijn gelegen, zijn inmiddels geïnformeerd over de resultaten daarvan. De volgende stap is dat bewoners een specifiek bouwkundig onderzoek aangeboden krijgen dat moet uitwijzen welke maatregelen mogelijk zijn en welke kosten daarmee zijn gemoeid. Het uiteindelijke kostenplaatje voor een woning zal worden getoetst aan het daarvoor gehanteerde richtbedrag voor doelmatigheid van € 47.000,- (inclusief BTW) per woning.

Zuidoostboog bij Meteren

Naar verwachting zal ProRail in mei 2016 de zuidoostboog bij Meteren openen voor goederenverkeer. Het gebruik van deze boog kende problemen die nu middels technische verbeteringen zijn opgelost. Daarmee wordt het mogelijk dat goederentreinen die nu nog van Den Bosch via Oss en Nijmegen naar Arnhem of Zevenaar rijden, al bij Meteren de Betuweroute op kunnen. Dit verbetert de benutting op het A15-tracé van de Betuweroute en vermindert het goederenverkeer op het spoortraject Den Bosch–Oss–Nijmegen.

Onderzoek inzake betonkwaliteit

Met de brief over het onderzoek naar de kwaliteit van het beton van het spoortracé op de HSL-Zuid bent u ook geïnformeerd over de Betuweroute.³ Momenteel onderzoekt ProRail bij twee objecten op de Betuweroute, i.c. de Sophiatunnel en de overkapping Barendrecht, of het beton aldaar is aangetast. Afhankelijk van de uitkomsten zal bezien worden of er aanleiding is tot nader onderzoek van meerdere objecten op de Betuweroute. Ik verwacht uw Kamer dit voorjaar over de uitkomsten van het onderzoek te kunnen informeren.

Liquidatie Keyrail B.V.

Met de inwerkingtreding van de nieuwe beheerconcessie op 1 januari 2015 is ProRail volledig verantwoordelijk voor de uitvoering van het beheer, capaciteitsverdeling en verkeersleiding ten aanzien van de hoofdspoorweginfrastructuur. Dat was de reden voor de aandeelhouders van Keyrail om Keyrail volledig te integreren met ProRail. Deze intentie staat ook opgenomen in het beheerplan 2015 dat aan uw Kamer is aangeboden.⁴ Begin 2015 is vervolgens gewerkt aan de integratie van taken en personeel. Dit proces is op 1 juli 2015 afgerond.

Op dit moment wordt er in gezamenlijkheid met de aandeelhouders van Keyrail (havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam en ProRail) gewerkt aan de formele liquidatie van Keyrail. Ik verwacht deze liquidatie rond de zomer af te ronden en zal vervolgens uw Kamer hierover nader informeren.

Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland

De bijgevoegde rapportage van ProRail geeft aan dat in 2015 het spoorgoederenverkeer door Nederland flink is gegroeid: in treinkilometers en in (bruto) tonkilometers is sprake van een toename met 6 procent. Het

³ Kamerstuk 22 026, nr. 483.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 574.

vervoer tussen Nederland en Duitsland is in 2015 nog steeds de belangrijkste vervoersrelatie: 80 procent van het aantal goederentreinen dat de Nederlandse grensstations passeert, doet dat op de grens met Duitsland. Ten opzichte van 2014 is dat percentage gedaald, omdat het vervoer met België sterk is gestegen: het aantal treinen dat de grens met België passeerde, steeg in 2015 met 18 procent. Dit hangt deels samen met het toegenomen transitverkeer.

De rapportage toont voorts het effect van de omleidingen als gevolg van de bouwwerkzaamheden aan het Derde spoor in Duitsland (zie hierna). Op de Betuweroute is het aantal treinkilometers met 10 procent gedaald, terwijl op het gemengde spoorwegnet dit aantal – mede doordat treinen langs omleidingsroutes meer kilometers afleggen – met 16 procent is toegenomen. Het gevolg hiervan is dat de grensovergangen Venlo–Kaldenkirchen en Oldenzaal–Bad Bentheim intensiever benut zijn. Ook is een enkele keer gebruik gemaakt van de grensovergang Haanrade–Herzogenrath. Niettemin bleef de grensovergang Zevenaar–Emmerich de belangrijkste grensovergang: in 2015 passeerden daar 24.500 goederentreinen (in 2014: 28.200); dit was ruim 50 procent van het aantal treinen op de grens met Duitsland.

Voortgang Derde spoor Duitsland

In de brief van 29 april 2015 (Kamerstuk 29 984/22 589, nr. 601) is uitgebreid stilgestaan bij het Derde spoor Duitsland en de voortgang daarin. In het navolgende zal ik ingaan op de bouwwerkzaamheden in Duitsland, infrastructurele aanpassingen voorzien in het maatregelenpakket van de Stuurgroep Derde spoor Duitsland en de voortgang in de invoering van de toegezegde compensatieregeling.

Bouwwerkzaamheden in Duitsland

DB Netz, de Duitse beheerder van de spoorinfrastructuur, heeft in 2015 verschillende voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd. Dit heeft tot gevolg gehad dat de Betuweroute gedurende kortere en langere perioden geheel of gedeeltelijk buiten gebruik is geweest. Zoals hiervoor geschetst, zijn als gevolg hiervan in 2015 veel goederentreinen omgeleid via het gemengde net, met name via de Brabantroute en de routes door Oost-Nederland. Deze omleidingen zijn dank zij de maatregelen zoals geformuleerd in het maatregelenpakket zonder noemenswaardige operationele problemen verlopen. De maatregelen, die vooral gericht zijn op een betere onderlinge samenwerking van de partijen in de operatie, zijn daarmee effectief gebleken.

Ook in 2016 zal DB Netz voorbereidende werkzaamheden uitvoeren. Dit heeft tot gevolg dat de Betuweroute in de periode van 17 april tot 18 oktober 2016 opnieuw niet volledig beschikbaar zal zijn. Ten opzichte van de oorspronkelijke planning zullen er echter meer treinpaden beschikbaar zijn, dan waar de Stuurgroep van uit is gegaan. Om u een beeld te geven: er zullen per dag op de Betuweroute 60 tot 90 treinpaden beschikbaar zijn, terwijl met 25 à 30 paden rekening is gehouden. Het gevolg zal zijn dat in 2016 minder treinen omgeleid behoeven te worden dan oorspronkelijk verwacht. Naar verwachting zal dit in 2017 ook het geval zijn.

Voor een goede afstemming over de voortgang van de bouwwerkzaamheden wordt er door mijn ministerie en door ProRail constructief contact onderhouden met het Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur en DB Netz. In Duitsland lopen momenteel de procedures voor de twaalf voor de bouw benodigde bouwvergunningen. Tot nu toe is

één bouwvergunning afgegeven voor het gedeelte nabij Oberhausen. De gemeente Oberhausen heeft hiertegen beroep bij de rechter aangetekend. De procedures voor de overige 11 vergunningen lopen nog. Vooral nog is dit voor onze Duitse partners geen reden geweest om de officiële planning met einddatum in 2022 aan te passen. Men verwacht tijdig de vergunningen te kunnen afgeven; de (vergunningsplichtige) bouwwerkzaamheden kunnen dan – ondanks eventuele beroepsprocedures – definitief starten. De stand van zaken rond de omleidingsroutes en de eventuele aanpassingen in de voortgang van werkzaamheden zal in de lopende contacten met onze Duitse partners voortdurend een aandachtspunt zijn. Zodra daartoe aanleiding is, zal ik uw Kamer informeren.

Infrastructurele aanpassingen

Onderdeel van het maatregelenpakket zijn enkele infrastructurele aanpassingen om een zo optimaal mogelijke benutting van de beschikbare spoorcapaciteit mogelijk te maken. Het gaat hier met name om enkele ingrepen in en om Venlo, nabij Hengelo, Almelo en Oldenzaal, op het traject Heerlen–Herzogenrath en op het traject Horst–Sevenum–Helmond. ProRail heeft deze aanpassingen uitgewerkt en de kosten en baten daarvan in kaart gebracht. Op dit moment bestudeer ik de uitkomsten. Ik verwacht binnen enkele weken een besluit te kunnen nemen en zal dan uw Kamer informeren.

Compensatieregeling

In de brief van 29 april 2015 (Kamerstuk 29 984/22 589, nr. 601) is ingegaan op de compensatieregeling voor de extra kosten die vervoerders moeten maken vanwege de omleiding van treinen. De voorgenomen regeling is aan de Europese Commissie voorgelegd om te toetsen of sprake is van ongeoorloofde staatssteun. De Europese Commissie heeft mij aanvullende vragen gesteld die inmiddels zijn beantwoord. Ik streef er nog steeds naar om de regeling in werking te laten treden met ingang van de langdurige buitendienststelling die op 17 april aanstaande begint.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen ga ik in op twee verzoeken van uw Kamer. Ten eerste heeft uw Kamer een verzoek gedaan inzake de rapportagetermijn van het Basisnet. Ten tweede beschrijf ik wat is ondernomen om afstemming te zoeken met onze buurlanden ten aanzien van regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (motie van het lid De Boer).

Rapportagetermijn Basisnet

Tijdens het AO Spoor op 29 april 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 606) vroeg het lid Hoogland of de rapportagetermijn uit de motie van het lid Cegerek⁵ (om inzichtelijk te maken welke gevaarlijke stoffen per jaar over een spoortraject worden vervoerd) kan worden ingekort, zodat in plaats van jaarlijks minimaal eens per kwartaal wordt gerapporteerd. Overleg met ProRail en de vervoerders heeft geleid tot de conclusie dat op nationaal niveau een kwartaalrapportage van aantallen vervoerde wagens met gevaarlijke stoffen weinig extra inzicht zal bieden. In de wet Basisnet (Kamerstuk 32 862) is juist gekozen voor jaarlijkse rapportage, omdat de risicoplafonds ook gebaseerd zijn op gegevens voor een heel jaar. Aldus

⁵ Kamerstuk 30 175, nr. 214.

zijn de gerealiseerde gegevens van een volledig jaar nodig om die zinvol met het risicoplafond te kunnen vergelijken.

Specifiek voor de routes die gebruikt worden voor de omleiding van goederentreinen in verband met de bouw van het Derde spoor in Duitsland, heb ik een bureau opdracht gegeven om de omvang van het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen per kwartaal in kaart te brengen. Een eerste rapportage hierover verwacht ik binnenkort.

Afstemming regelgeving

Met de motie De Boer⁶ heeft uw Kamer verzocht om *«af te stemmen met Duitse collega's om te komen tot zoveel mogelijk gelijke regelgeving ten aanzien van het vervoeren van gevaarlijke stoffen om daarmee een level playing field te bewerkstelligen en de bereikte resultaten binnen een jaar terug te koppelen naar de Kamer»*. Hierover is overleg geweest met de Duitse en de Belgische autoriteiten.

Duitsland en België passen, net als Nederland, de regels en aanbevelingen toe van het internationale kader voor veilig vervoer per spoor van gevaarlijke goederen (het RID⁷). De Duitse en Belgische autoriteiten overwegen niet om bovenop dit internationale kader een met de wet Basisnet (Kamerstuk 32 862) vergelijkbare regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de bebouwde omgeving in te voeren. Het «level playing field», waarover de motie spreekt, wordt door de wet Basisnet niet aangetast: alle vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor blijft immers mogelijk, zij het in bijzondere gevallen soms over andere spoorroutes.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

⁶ Kamerstuk 30 373, nr. 56.

⁷ «Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses».