

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over haar brief d.d. 15 februari 2017 «Voortgang Betuweroute» (Kamerstuk 22 589, nr. 321).

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
2.	Derde spoor Duitsland	2
3.	Gevolgen en omleidingen in Nederland	3
4.	Liquidatie Keyrail B.V.	4

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met grote zorg kennisgenomen van de voortgang van de Betuweroute. Zij hebben in dat kader een aantal vragen aan de Staatssecretaris.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de voortgang van de werkzaamheden aan de Betuweroute, met name aan Duitse zijde. Zij zijn teleurgesteld over het feit dat de werkzaamheden vertraagd zijn en hebben hierover de volgende vragen aan de Staatssecretaris.

De leden van de SP-fractie zijn ontstemd over het feit dat er wederom sprake is van vertraging bij het aansluiten van het derde spoor in Duitsland. Deze leden vragen of de Staatssecretaris nog diplomatieke middelen tot haar beschikking heeft om het proces rondom de bouwvergunningen aan Duitse zijde te versnellen.

De leden van de PVV-fractie hebben met afkeer kennisgenomen van de brief over de voortgang van de Betuweroute. De leden van deze fractie zouden graag de volgende vragen willen stellen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de voortgang van de Betuweroute. De leden van deze fractie hebben nog de volgende vragen.

Derde spoor Duitsland

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris er in haar brief «Voortgang Betuweroute» reeds op voorhand rekening mee houdt dat vertraging dreigt op te treden bij de bouwwerkzaamheden aan de Betuweroute. Waar baseert de Staatssecretaris deze uitspraak nu precies op? Is het niet zo dat Duitsland een leveringsplicht heeft ten aanzien van de realisatie van de Betuweroute in 2022? En zo nee, waarom niet en welke afspraken zijn er nu wel precies met Duitsland gemaakt ten aanzien van de termijnen van oplevering van de Betuweroute aan Duitse zijde? Welke actie gaat de Staatssecretaris richting de Duitse verantwoordelijke overheden ondernemen om toch te zorgen dat de vergunningen op tijd worden verleend en dat de werkzaamheden op tijd kunnen worden afgerond? De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat Nederland alles op alles moet zetten om ervoor te zorgen dat de Betuweroute aan Duitse zijde toch op tijd kan worden opgeleverd. Is de Staatssecretaris dat met deze leden eens? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat in maart 2016 slechts één van de benodigde bouwvergunningen was afgegeven (en dat daarover bovendien nog een juridische procedure liep). In de brief wordt echter niet aangegeven hoeveel vergunningen in februari 2017 zijn afgegeven. Deze leden vragen de Staatssecretaris dat alsnog aan te geven. Voorts vragen deze leden of het mogelijk is bij benadering een datum te geven voor ingebruikname. De leden van de PvdA-fractie vragen ook of de Staatsse-

cretaris kan aangeven hoe het contact tussen Nederland en Duitse partners loopt. In hoeverre is er sprake van snelle en duidelijke communicatie?

De leden van de PvdA-fractie zijn – zoals gezegd – teleurgesteld over het feit dat de ingebruikname van de Betuweroute aan Duitse zijde met enkele jaren is vertraagd. Zij vragen de Staatssecretaris welke maatregelen aan Nederlandse zijde nog genomen kunnen worden om ingebruikname van het derde spoor in Duitsland te versnellen. Zijn die maatregelen er en is de Staatssecretaris bereid deze te nemen?

De leden van de SP-fractie merken dat dit dossier in Duitsland al jaren een zeer lage prioriteit heeft en zijn dan ook niet op voorhand gerust op dat in 2019 daadwerkelijk alle vergunningen zijn verleend. Is het te verwachten dat er meer beroepen zullen worden aangetekend. Zo ja, tot hoe lang kunnen deze procedures in het slechtste scenario's de aanleg van het derde spoor vertragen?

De leden van de PVV-fractie vragen wat de oorspronkelijke afspraak met de Duitsers was over de Duitse kant van de Betuweroute. Welke afspraken zijn daarover gemaakt? Heeft de Staatssecretaris een indicatie dat deze vertraging te maken heeft met de tol die vrachtwagens moeten betalen in Duitsland? In het algemeen vragen de leden van de PVV-fractie of Duitsland de Rotterdamse haven benadeelt en de positie van concurrenten zoals Hamburg bevoordeelt. Is dat het geval? Is de Staatssecretaris bereid tot spoedoverleg en juridische stappen? Zo ja, welke? Is dit een doelbewuste vertragingstactiek van de Duitsers om de belangen van Hamburg als haven te bevoordelen? Zo nee, hoe weet de Staatssecretaris dat?

De leden van de fractie van D66 lezen dat het de Staatssecretaris is gebleken dat de bouw van het derde spoor in Duitsland langer zal duren dan oorspronkelijk was voorzien. Zij houdt er rekening mee dat de einddatum enkele jaren zal opschuiven. Met hoeveel jaar vertraging houdt zij rekening? Waar kan de Kamer de Staatssecretaris aan houden?

Gevolgen en omleidingen in Nederland

De leden van de VVD-fractie vragen welke consequenties de eventuele vertraging aan Duitse zijde heeft voor de spoorgoederenvervoerders en de compensatie die zij ontvangen voor het moeten omrijden. Kan de Staatssecretaris dit toelichten?

Welke consequenties heeft een latere realisatie van de Betuweroute aan Duitse zijde voor het doorgaande goederenvervoer in Nederland, voor de Nederlandse havens, voor de Nederlandse verladers en voor de Nederlandse industrie?

Wat betekent een eventueel uitstel voor de andere spoorcorridors waar het goederenverkeer dan eventueel langs geleid wordt, en voor het draagvlak van omwonenden? Welke actie zal de Staatssecretaris ondernemen om een eventueel uitstel van de realisatie van de Betuweroute op te vangen? Welke gevolgen heeft het huidige verminderde gebruik van de Betuweroute voor het spoorgoederenvervoer? Is er door de stagnatie vervoer van het spoor naar de weg verdwenen waardoor feitelijk de groei van het spoorgoederenvervoer stagneert? Wat betekent uitstel van de realisatie van de Betuweroute voor de groei van het spoorgoederenvervoer gedurende deze stagnatie en voor spoorgoederenvervoerders? Wat betekent een eventueel uitstel van de realisatie van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de Wet Basisnet?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat DB Netz in beperkte mate mogelijkheden ziet om in de dienstregeling ruimte te vinden voor goederenverkeer via Herzogenrath. Is het aantal van twee treinen per richting per nacht substantieel te noemen (zeker in relatie tot de totale goederenstroom per spoor richting Duitsland), zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Is de Staatssecretaris bereid bij de Duitse partners aan te dringen op meer ruimte voor afwikkeling van goederenverkeer via deze route?

De leden van de SP-fractie zijn bezorgd over het omleiden van treinen tot na 2022. Zij vragen of dit niet op gespannen voet staat met de mogelijke verdere groei van de Tweede Maasvlakte en de oplevering van nieuwe containerterminals. Graag ontvangen de leden hier een reactie op en ook zouden zij graag de actuele groeiscenario's voor het goederenspoor tot 2030 ontvangen met een hoog en laag groeiscenario.

De leden van de SP-fractie vragen hoe de Staatssecretaris naar de toekomst van het basisnet kijkt. Deze leden merken op dat dit zich soms lastig verhoudt tot de normen die gehanteerd worden in Duitsland en België. Is dit op een bepaalde wijze te harmoniseren, zodat er veilige grensoverschrijdende verbindingen ontstaan? Als het kan, is dit dan wenselijk?

De leden van de SP-fractie vragen of er nu nog extra inspanning geleverd gaat worden om een deel van de goederenstroom af te handelen via de binnenvaart. Hoe staat het met deze plannen en wat is hiervan te verwachten?

De leden van de PVV-fractie vragen of de Staatssecretaris kan inschatten welke schade met deze vertraging aan de positie van de Rotterdamse haven zal worden toegebracht, zowel strategisch als financieel. Kan zij hier een inschatting van geven? Hoeveel schade zullen Nederlandse bedrijven hierdoor oplopen? Is de Staatssecretaris bereid om samen met deze bedrijven de schade te verhalen?

De leden van de D66-fractie vragen naar de gevolgen van deze vertraging voor de omleidingen en de afgesproken risicoplafonds. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de overlast in de jaren na 2022 voor omwonenden en hoe gaat zij de overlast zoveel mogelijk beperken? Hoe geeft zij ruimte aan de zorgen die omwonenden hierover hebben? Wat betekent het opschuiven van de einddatum vervolgens voor de gebruikers van het spoor? Welke schade ondervinden zij van de omleidingen die nu nog langer duren?

Liquidatie Keyrail B.V.

De leden van de VVD-fractie vragen welke afspraken er gemaakt zijn met aandeelhouders van Keyrail ten aanzien van de aansprakelijkheid bij eventuele restproblematiek inzake de betonkwaliteit van de Betuweroute. Welke zijn dat precies? Wanneer worden de resultaten verwacht van het lopende onderzoek naar betonkwaliteit?

Ten aanzien van de liquidatie van Keyrail vragen de leden van de PvdA-fractie tot slot naar de afspraken die zijn gemaakt met voormalig aandeelhouders van Keyrail. In hoeverre dragen oude aandeelhouders bij aan kosten die in de toekomst mogelijk voortvloeien uit de beton- of zettingsproblematiek (indien deze niet verhaalbaar blijken op aannemers etc.)?

II. Reactie van de bewindspersoon