

Vergaderjaar 2017–2018

22 589

Betuweroute

Nr. 323

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 november 2017

Met deze brief rapporteer ik u over de voortgang in het gebruik en de exploitatie van de Betuweroute en de stand van zaken van het Derde spoor Duitsland. Het exploitatieoverzicht toont dalende inkomsten in 2015 en 2016 in lijn met het in die jaren geconstateerde afgenomen gebruik. Verder zal ik ingaan op de infrastructurele maatregelen die de Stuurgroep Derde spoor Duitsland heeft voorgesteld voor Heerlen–Herzogenrath en Venlo. Het tracé Heerlen–Herzogenrath zal geschikt gemaakt worden voor goederenvervoer met elektrisch materieel. Op basis van onderzoek naar de omgevingseffecten is er binnen de geldende normen voor geluid en externe veiligheid ruimte voor een aantal goederentreinen per etmaal. In het licht van de motie van de leden De Boer en Hoogland (Kamerstuk 34 550 A, nr. 29) ga ik in op de verdere ontwikkeling van Venlo als internationaal vervoersknooppunt. Ook ga ik in op het verzoek van het lid Middendorp om de effecten van de vertraagde oplevering van het Derde spoor op de positie van de Nederlandse zeehavens en de industrie te monitoren. Tot slot informeer ik u kort over de stand van zaken rond de maatregelen met betrekking tot Basisnet en de meest recente kwartaalrapportage over de omleidingsroutes (tweede kwartaal 2017). Deze laten een lichte verbetering zien ten opzichte van de voorgaande kwartalen.

Gebruik en exploitatie Betuweroute

ProRail heeft naar aanleiding van het verantwoordingsonderzoek over 2015 van de Algemene Rekenkamer (Bijlage bij Kamerstuk 34 475 XII, nr. 2) op mijn verzoek exploitatiecijfers opgesteld voor de periode tot en met 2016 (zie bijlage¹). Uit dit overzicht blijkt dat de inkomsten van de Betuweroute in 2015 en 2016 enigszins zijn teruggelopen. Dit hangt samen met het verminderde gebruik van de Betuweroute als gevolg van werkzaamheden aan het Derde spoor in Duitsland.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

De kwartaalcijfers voor 2017 (zie tabel) geven aan dat de Betuweroute weer intensiever gebruikt wordt dan in 2015 en 2016: het aandeel van de grensovergang Zevenaar – Emmerich was in 2017 gemiddeld 58 procent, terwijl dat in 2015 en 2016 gemiddeld 52 procent was.

Tabel. Aantal goederentreinen per grensovergang met Duitsland 2014 – 2017.

Grensovergang	2014	2015	2016	2017 1 ^e kwartaal	2017 2 ^e kwartaal	2017 3 ^e kwartaal
Oldenzaal – Bad Bentheim	2.900	4.950	6.750	1.650	1.450	1.400
Zevenaar – Emmerich	28.200	24.500	20.750	6.800	5.900	6.350
Venlo – Kaldenkirchen	10.100	13.900	16.350	3.350	3.000	2.750
Totaal	41.200	43.350	43.850	11.800	10.350	10.500

Toelichting: som beide richtingen samen, afgerond op 50-tallen
Bron: ProRail

De omvang van het treinverkeer met Duitsland toont in het 2^e en 3^e kwartaal stagnatie. Oorzaken hiervoor zijn fluctuaties in de markt en de stremming nabij Rastatt in het 3^e kwartaal. Deze stremming was buitengewoon hinderlijk en heeft economische schade veroorzaakt (zie tevens de beantwoording van vragen van het lid Middendorp; Aangangsel Handelingen II 2017/18, nr. 89). De stremming is per 2 oktober 2017 opgeheven.

Derde spoor Duitsland

De Stuurgroep Derde spoor Duitsland heeft geconstateerd dat het merendeel van de maatregelen die de stuurgroep had geadviseerd, zijn uitgevoerd. Door een goede samenwerking tussen alle betrokken partijen is er tijdens perioden van omleidingen een stabiele operatie mogelijk die voorziet in afwikkeling van alle gevraagde treinpaden. Nu deze stabiele operatie een feit is, is het verder aan ProRail en de goederenvervoerders om dit vast te houden. De stuurgroep ziet dan ook geen noodzaak meer om regelmatig bijeen te komen tenzij sprake is van majeure ontwikkelingen.

Planning bouwwerkzaamheden in Duitsland

De planning van bouwwerkzaamheden door DB Netz is nog steeds onzeker vanwege het feit dat nog geen nieuwe bouwvergunningen door de verantwoordelijke instantie, het Eisenbahn Bundesamt (EBA), zijn afgegeven. Wel wordt er voortgang geboekt: er is nog één sectie (van de resterende elf) waar de inspraakprocedure moet worden afgerond. Het Bondsministerie kan geen inschatting maken hoe lang dit nog kan duren, omdat EBA in deze volledig onafhankelijk is en een zorgvuldige procedure wil doorlopen. Ik vertrouw erop dat deze zorgvuldigheid in het vervolproces tot een minimum aan juridische procedures gaat leiden.

ProRail voert regelmatig overleg met DB Netz omtrent de planning van bouwwerkzaamheden en de afstemming van de verkeersleiding tussen beide landen voor internationaal verkeer. Vanwege de verdragen in de vergunningverlening en het hanteren van een andere bouwmethode zullen de buitendienststellingen op het tracé tussen Emmerich en Oberhausen in 2018 beduidend minder zijn dan initieel gepland. De geplande werkzaamheden aan Nederlandse zijde zijn reeds gecontracteerd en zullen gewoon doorgang vinden. De verwachting is nu dat de Betuweroute in 2018 gedurende 94 dagen buitendienststellingen kent, waarvan 31 dubbelsporig. In 2017 zal, inclusief hetgeen nog in de komende maanden te gebeuren staat, het aantal dagen met buitendienststelling beperkt blijven tot 36 dagen enkelsporig en 12 dagen dubbelsporig. Met ProRail houden wij de ontwikkelingen goed in de gaten en

worden belanghebbenden via de reguliere overlegstructuren met sector en regio's door ProRail regelmatig geïnformeerd.

Basisnet op de omleidingsroutes

Uit de meest recente kwartaalrapportage voor de omleidingsroutes (2^o kwartaal 2017) blijkt dat de trend van afnemende overschrijdingen van de risicoplafonds op deze routes doorzet. Deze ontwikkeling is echter niet voldoende om onder de risicoplafonds te komen.² Dit beeld is conform verwachting, aangezien de eerder aangekondigde maatregelen om de overschrijdingen tegen te gaan nog in de implementatiefase zitten (Kamerstuk 30 373, nrs. 63 en 66). In dit verband kan ik u het volgende melden:

- In oktober is door ProRail de Service Desk Basisnet-stoffen geopend waar vervoerders en verladers zich kunnen melden om de wijze waarop vervoersstromen binnen het Basisnet het beste afgewikkeld kunnen worden, af te stemmen. Dit vervoer vindt uiteraard bij voorkeur plaats via de Betuweroute. ProRail zal ook zelf vervoerders benaderen om te bezien hoe een voorgenomen transport het beste kan worden afgewikkeld. Het loket werkt dus twee kanten op. Ook decentrale overheden kunnen bij de Service Desk terecht voor vragen. Daarnaast zal door het loket worden geadviseerd over de trendmatige ontwikkeling van het vervoer.
- Op de Brabantroute zijn eind 2017 circa 100 extra seinen met ATB-Vv uitgerust. Eind dit jaar zal ProRail bij het ministerie een beschikkingsaanvraag indienen, inclusief planning, voor circa 20 extra ATB-Vv-installaties op landelijke routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen ter voorkoming van flankaanrijding.
- Recent is de consultatie van het concept routeringsbesluit afgerond, waarin belanghebbenden hun visie op dit besluit konden geven. Er zijn ruim 50 reacties binnengekomen. De analyse van deze reacties en eventuele implicaties voor het besluit vragen de nodige zorgvuldigheid.

Begin volgend jaar wil ik in overleg gaan met de sector en met regionale en lokale partijen om wederzijds de mogelijkheden voor verdere verbetering te verkennen. Ondertussen analyseer ik de reacties op het routeringsbesluit en zal ik een afweging maken over de inzet ervan. Daarbij zal ik de binnenkort te verwachten rapportage voor de omleidingsroutes over het derde kwartaal betrekken. Begin 2018 zal ik uw Kamer over de voortgang in het dossier Basisnet spoor informeren en mijn afwegingen inzake het concept-besluit met u delen.

Monitoring effecten op zeehavens en industrie

Het lid Middendorp heeft in het Algemeen Overleg op 22 juni 2017 verzocht om de effecten van de vertraagde oplevering van het Derde spoor in Duitsland op de positie van de Nederlandse zeehavens en van de industrie te monitoren (zie Verslag, Kamerstuk 29 984, nr. 728) en dit onderdeel te laten zijn van deze voortgangsrapportage. Momenteel ben ik bezig hiervoor een methodiek te ontwikkelen en verwacht deze begin volgend jaar gereed te hebben.

Tot nu toe heb ik geen indicaties vanuit de zeehavens en de industrie dat ladingpakketten vanwege de bouwwerkzaamheden voor het Derde spoor verschuiven naar andere zeehavens of dat spoorvervoer wordt verplaatst

² Het rapport «Toetsing realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor aan de risicoplafonds Basisnet over de periode 1-7-2016 – 30-6-2017» is op de site van Infomil (www.infomil.nl) gepubliceerd.

naar andere modaliteiten. Vooral nog is het maatregelenpakket van de Stuurgroep Derde spoor Duitsland effectief gebleken en is het volume van het spoorgoederenvervoer tussen Nederland en Duitsland blijven groeien. In de volgende voortgangsrapportage zal ik op grond van de dan ontwikkelde methodiek nader ingaan op de mogelijke effecten.

Tracé Heerlen–Herzogenrath

In de brief van mijn voorganger van 5 juli 2016 (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 674) is u gemeld dat het tracé Heerlen–Herzogenrath geschikt gemaakt zal worden voor goederenverkeer met elektrisch materieel. In dat kader zijn door ProRail de effecten ten aanzien van geluid, trillingen, externe veiligheid, overwegveiligheid en het verkeer in beeld gebracht.³

De conclusie van de bijgevoegde Quick scan is dat binnen de huidige normen voor geluid en externe veiligheid nog ruimte is voor extra treinverkeer⁴. Uitgaande van het huidige treinverkeer zijn dat 4 à 5 goederentreinen per etmaal (31 à 32 treinen per week). Indien goederentreinen – vanwege de beschikbaarheid in Duitsland – uitsluitend in de nacht zouden rijden, dan is dit maximaal 1 à 2 goederentreinen per etmaal (10 à 11 treinen per week). Mocht de frequentie van het reizigersverkeer van en naar Herzogenrath op dit tracé verdubbelen (vanwege het invoegen van een tweede trein per uur op het traject (Luik–) Maastricht – Heerlen – Herzogenrath – Aken), dan kan dit de ruimte verder beperken tot gemiddeld 0,75 goederentreinen per etmaal.

Een deel van de geïdentificeerde ruimte kan worden benut door treinen met gevaarlijke stoffen. Binnen de op dit tracé geldende Basisnet risicoplafonds zijn dat 2 à 3 treinen per week. Dit kunnen treinen zijn van en naar het industriële complex Chemelot.⁵

De normen voor geluid en externe veiligheid, de regels voor capaciteitsverdeling, de vraag uit de markt en – zolang gebouwd wordt aan het Derde spoor – de behoefte aan omleiding, bepalen uiteindelijk welk verkeer van de gesignaleerde ruimte gebruik zal maken. De monitoring van geluid en externe veiligheid op basis van de daartoe strekkende wettelijke procedures bewaakt dat omwonenden niet meer overlast zullen ervaren dan binnen de gestelde normen is toegestaan. Overigens laat de Quick scan zien dat intensivering van het treinverkeer aanpassing vergt van enkele niet actief beveiligde overwegen. Leidraad hiervoor is het aangescherpte overwegenbeleid (Kamerstuk 29 893, nr. 211).

Venlo als internationaal knooppunt

In de brief van 5 juli 2016 is door mijn voorganger nog geen besluit genomen omtrent maatregelen, voorgesteld door de Stuurgroep Derde spoor Duitsland, voor Venlo. Er was geen eenduidig positief saldo van kosten en baten, er waren nieuwe prognoses in aantocht (NMCA) en er bleef onduidelijkheid over de vertraagde bouwplanning van DB Netz.

Inmiddels heeft ProRail een update gemaakt van de kosten en baten van de maatregelen Venlo.⁶. Deze update is gebaseerd op de nieuwe

³ ProRail, «Quick scan externe effecten Sittard–Herzogenrath», oktober 2017. Omdat extra goederenverkeer ook effecten heeft op het emplacement te Sittard is dit emplacement alsmede het tracé tussen Sittard-aansluiting en Heerlen in de analyse meegenomen.

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁵ Momenteel onderzoekt mijn ministerie met Chemelot de toekomstige vervoersbehoefte voor het jaar 2025.

⁶ ProRail, «Update analyse infrastructuurmaatregelen Derde Spoor Duitsland», maart 2017. Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

prognoses van de NMCA, de vertraagde bouwplanning van DB Netz en een nadere uitwerking van de maatregelen.⁷ De update en de uitwerking van de maatregelen zijn bij deze brief gevoegd.

De update toont nog steeds geen eenduidig positief saldo van kosten en baten. Bovendien ontstaat pas enkele jaren later een knelpunt dan oorspronkelijk was voorzien. Nu de onzekerheid over de planning van bouwwerkzaamheden voortduurt en DB Netz nieuwe bouwmethoden overweegt die buitendienststellingen kunnen beperken, is het de vraag of uiteindelijk knelpunten zullen optreden. In dit perspectief heb ik besloten deze maatregelen niet verder uit te werken.

In het kader van de door uw Kamer aangenomen motie van de leden De Boer en Hoogland omtrent de verdere ontwikkeling van Venlo als internationaal vervoersknooppunt, onderneem ik het volgende om aan deze motie invulling te geven:

1. Het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) maakt twee sporen op het emplacement te Venlo geschikt voor treinen van 740 meter lengte. Daarmee ontstaat op het emplacement een faciliteit om langere treinen af te handelen en zo goederenvervoer per spoor (via Venlo) efficiënter en goedkoper te maken. Er is inmiddels een begin gemaakt met de planuitwerking (zie bijlage bij: Kamerstuk 32 404, nr. 81).
2. In het gebied Trade Port Noord realiseert de Provincie Limburg met een financiële bijdrage van het ministerie een nieuwe railterminal. Daarmee ontstaan mogelijkheden voor nieuwe dienstverlening op het spoor van en naar het Europese achterland.
3. De provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg elektrificeren met een financiële bijdrage van het ministerie de Maaslijn. Daarmee kunnen vervoerders de huidige dieseltractie vervangen door efficiëntere en duurzamere elektrische tractie.

Tot slot

Het kabinet heeft in het Regeerakkoord de ambitie uitgesproken om het gebruik van stillere goederentreinen en de Betuweroute te stimuleren om overlast langs andere routes zoveel mogelijk te beperken. Deze voornemens passen goed bij het initiatief dat de Spoorgoederentafel heeft genomen om een masterplan voor het Nederlandse spoorgoederenvervoer uit te werken als opvolger van het bij de LTSA gevoegde Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer. Het in juni jongstleden uitgebrachte Duitse masterplan onderstreept de noodzaak hiervan. Naar verwachting zal de Spoorgoederentafel begin volgend jaar het uitgewerkte plan aan mij voorleggen, waarna ik het met een standpunt mijnerzijds aan uw Kamer zal aanbieden. Ik zie ernaar uit om samen met de sector werk te maken van de ambities in het Regeerakkoord.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

⁷ Movares, «Venlo, maatregelen derde spoor Duitsland», maart 2017. Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl