

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1739

Vragen van het lid **Van der Staaij** (SGP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de ernstige onderbenutting van de Betuweroute*. (Ingezonden 23 januari 2009)

- 1 Hoe beoordeelt u het bericht, dat er ruim anderhalf jaar na de opening van de Betuweroute nog nauwelijks bulkklading over deze spoorlijn gaat vanwege technische problemen?¹
- 2 Hoe beoordeelt u deze situatie, in het bijzonder het gegeven dat juist de grootste bulkvervoerders nog steeds grotendeels gebruik maken van het oude, gemengde spoornet? Welke consequenties heeft dit voor het overige spoorvervoer op dit net?
- 3 Hoe wilt u deze situatie – waarbij de reeds zeer hoge kosten van de Betuweroute nu nog veel hoger worden door een enorme onderbenutting – gaan doorbreken? Deelt u het oordeel dat hier sprake is van «het schandaal van Nederland»?
- 4 Wanneer zullen de genoemde technische problemen zijn opgelost?
- 5 Waar ligt de primaire verantwoordelijkheid – ook in financieel opzicht – voor het

eliminieren van de betreffende technische problemen?

6 Hoe kunt u bevorderen dat de spoorvervoerders zo snel mogelijk zoveel mogelijk bulkvervoer via de Betuwelijn gaan vervoeren?

7 Hoeveel treinen gaan er nu per week over de Betuweroute en welke opbrengst (middels infraheffing) wordt hiermee gegenereerd? Hoe verhoudt dit zich tot de verwachtingen en berekende prognoses? Welke financiële schade wordt thans geleden door de genoemde onderbenutting?

¹ Nieuwsblad Transport, 21 januari 2009: «Nauwelijks bulk via Betuwelijn».

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 3 maart 2009)

1 en 2 Vervoerders kunnen nu al bulkklading vervoeren over de Betuweroute. Dat is op dit moment bedrijfseconomisch minder interessant omdat vervoerders dan tussentijds van locomotief moeten wisselen wanneer zij vanaf het A15 tracé de havenspoorlijn willen oprijden. De elektrische wordt dan vervangen door een diesellocomotief. Deze omwisseling brengt extra kosten met zich mee. De planning is erop gericht,

dat de havenspoorlijn vanaf medio december 2009 met ERTMS en 25 kV operationeel zal zijn. In VGR 24 is gemeld, dat de beschikbare locomotieven van vervoerders wel gecertificeerd voor ERTMS level 2 (operationeel op het A 15 tracé van de Betuweroute), maar nog niet gecertificeerd voor level 1 (aangelegd, maar nog niet operationeel op havenspoorlijn van de Betuweroute). Exploitant Keyrail en netbeheerder ProRail hebben kortom de huidige situatie voorzien. De dienstregeling 2009 biedt ruimte aan de kolentreinen op het gemengde net. In 2009 kunnen namelijk 100.000 meer treinen (goederen en personen) rijden over het gemengde net dan in 2008. Met steun van mijn ministerie zijn vervoerders en leasemaatschappijen momenteel in onderhandeling met leveranciers om ervoor te zorgen dat hun locomotieven in september 2009 voorzien zijn van zo'n certificaat. Dan kunnen vanaf medio december 2009 vervoerders met elektrische locomotieven met bulkklading in één keer doorrijden naar Duitsland. Het is de verwachting dat het bulkvervoer dan van het gemengde net naar de Betuweroute verplaatst. In de eerstvolgende VGR zal ik uw Kamer nader informeren over de ombouw van de havenspoorlijn en de instroom van ERTMS locomotieven.

3

Nee, dit oordeel deel ik zeker niet. Er zijn geen andere dingen aan de hand bij de Betuweroute waarover ik de Tweede Kamer niet eerder heb geïnformeerd. De crisis is de reden waarom het gebruik van de Betuweroute achterblijft bij de prognose van Keyrail die vóór de crisis is uitgebracht.

4

Zie antwoord op vraag 1.

5

Het gecertificeerd krijgen van locomotieven voor inzet op de ERMTS level-1 van havenspoorlijn ligt bij de vervoerders.

6

Het is nu zaak dat de vervoerders hun locomotieven zo snel mogelijk gereed krijgen voor de Havenspoorlijn. Mijn ministerie helpt de vervoerders financieel door subsidie te verstrekken bij de inbouw en certificering van ERTMS in locomotieven, testen van locomotieven en het opleiden van machinisten.

7

Zoals gemeld in VGR 24 had Keyrail voor de eerste maanden van 2009 als prognose zo'n 250 treinen per week. Op dit moment rijden er zo'n 200 treinen per week over het A15 tracé van de Betuweroute. Keyrail heeft haar prognose bijgesteld omdat de economische crisis van invloed is op het aanbod van lading. Het gebruik van de Betuweroute zal volgens Keyrail blijven groeien dit jaar. Keyrail verwacht voorlopig dat eind 2009 er zo'n 300 treinen per week zullen rijden. Hoeveel infraheffing het gebruik van de Betuweroute genereert is aan KeyRail.

In VGR 24 heb ik aangegeven, dat de aandeelhouders van Keyrail vanaf 1 september 2008 (einde ingroei-fase) het commerciële risico dragen van de exploitatie van de Betuweroute.

Financiële consequenties van eventueel op de prognose achterblijvende volumes maken daarvan onderdeel uit. Zoals op 19 april 2007 door mij aangegeven in het Algemeen Overleg over de Betuweroute is afgesproken dat de aandeelhouders van Keyrail tot maximaal € 26 miljoen aansprakelijk zijn.

Zoals toegelicht in het Algemeen Overleg van 14 mei 2008 verrekenen aandeelhouders en mijn ministerie

inkomsten en uitgaven met elkaar na afloop van de exploitatieperiode die duurt tot 1 september 2013.