

Vergaderjaar 2010–2011

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 32

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 februari 2011

Met deze brief informeer ik u over mijn aanpak van de door uw Kamer aangenomen motie (motie Dijkma/Aptroot, Kamerstuk 32 404, nr. 22), naar aanleiding van de voorkeursbeslissing voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De tekst van de motie luidt: *«verzoekt de regering bij de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de Betuweroute maximaal te benutten en de maatregelen die daarvoor nodig zijn voor 1 januari in kaart te brengen en de Kamer daarover te informeren.»*

In het AO over PHS (32 404, nr. 5) heeft mijn ambtsvoorganger toegezegd dat wordt bezien in hoeverre goederenvervoer zo veel mogelijk via de Betuweroute kan worden geleid en dat daarbij ook tariefdifferentiatie als stimuleringsinstrument wordt meegenomen. Uw Kamer gaf daarbij aan dat eveneens de verdeling over de diverse grensovergangen (Zevenaar, Oldenzaal, Venlo) meegenomen moet worden.

Ter uitvoering van de motie geef ik in deze brief een overzicht van mogelijke maatregelen. Dat varieert van beleid en maatregelen die er al zijn of op korte termijn in werking treden, tot maatregelen die ik eerst nader moet bestuderen op hun (juridische) mogelijkheden en effectiviteit. De uitwerking wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de PHS plannen en zal met uw Kamer worden gedeeld.

PHS en de Betuweroute

De gekozen routing van het goederenvervoer in de voorkeursbeslissing PHS houdt een verdere benutting van de Betuweroute in. Zo worden de goederentreinen van en naar Rotterdam die nu via de Brabandrouten rijden, op de daarvoor in aanmerking komende vervoerrelaties via de Betuweroute en een nieuwe boog bij Meteren geleid. Ook gaan goederentreinen op weg naar Oldenzaal voor een groter deel van het traject gebruik maken van de Betuweroute. Deze treinen gaan nu nog door de Randstad en via Apeldoorn-Deventer, maar na uitvoering van het PHS besluit gaan deze

eerst over de Betuweroute en daarna via de IJssellijn naar Oldenzaal. Het kabinet wil PHS realiseren voor 2020.

Bestaande maatregelen voor gebruik van de Betuweroute

Sinds de ingebruikname van de Betuweroute in 2007 trekt deze elk jaar weer meer vervoer aan: de route vangt een groot deel van het nieuwe spoorgoederenvervoer vanuit de Rotterdamse haven op en trekt vervoer aan dat eerder op het gemengde net reed. In 2009 was het aandeel van de Betuweroute op de as Rotterdam–Duitsland 41%. In 2010 gebruikten bijna drie op de vijf treinen de Betuweroute om bij Emmerich de grens over te gaan. Keyrail verwacht dat in 2011 het aandeel van de Betuweroute groeit naar 75%.

Sinds juni 2010 is door de openstelling van de bogen bij Meteren/Geldermalsen ook de Amsterdamse haven aangesloten op de Betuweroute. Keyrail verwacht dat in 2011 zo'n 30 treinen per week van en naar Amsterdam zullen rijden via de Betuweroute.

De goederenvervoerders gebruiken de Betuweroute dus steeds meer. Ze werken samen met ProRail en Keyrail om het gebruik verder te optimaliseren. Zo vormen deze partijen samen met het ministerie een Stuurgroep die moet zorgen voor de verbetering van het functioneren van ERTMS (de communicatie tussen baan en locomotief). Daarnaast werken betrokken partijen in de Rotterdamse haven (exploitant, terminals, operators en goederenvervoerders) samen om de punctualiteit van het vervoer op de Betuweroute te verbeteren (project Ketenregie).

De stimuleringsregeling die in 2010 en 2011 geldt op de Betuweroute heeft geleid tot een verschuiving van vervoer van het gemengde net naar de Betuweroute: de regeling heeft volgens cijfers van Keyrail in het begin van 2010 geresulteerd in een vervoerstoeiname van 12%. De regeling is een voorbeeld van (tijdelijke) tariefdifferentiatie en stimuleert middels een korting op het kilometertarief het overzetten van treinen van het gemengde net naar de Betuweroute. In overleg met Keyrail zal worden verkend of verdere (tijdelijke) differentiatie en stimulering na 2011 nodig en mogelijk is.

Structurele tariefdifferentiatie, anders dan naar treingewicht, is sinds de invoering van de gebruiksvergoeding op het Nederlandse spoorwegnet nog niet toegepast. Ik stimuleer beide infrabeheerders om dit op korte termijn toe te passen.

ProRail en Keyrail stellen elk de tarieven vast voor hun deel van het spoorwegennet. De tarieven staan vast tot en met 2011. Voor het jaar 2012 heb ik beide infrabeheerders meegegeven dat de verhouding tussen de tarieven op het gemengde net en de Betuweroute zodanig moet zijn dat die vervoerders stimuleert de Betuweroute te kiezen boven het gemengde net, zonder daarbij vervoerders voor wie de Betuweroute geen optie is, onevenredig te benadelen.

Vanaf 2013 gaat ProRail werken met een nieuwe systematiek voor de berekening van de gebruiksvergoedingen. Het streven van het kabinet is om de gebruiksvergoeding zo vorm te geven dat deze leidt tot een betere benutting van het spoorstelsel¹. Dit kan door bijvoorbeeld reserveringsvergoedingen toe te passen en door te differentiëren naar kwaliteit en snelheid. Voor de jaren vanaf 2013 zullen de mogelijkheden voor differentiatie in relatie tot het streven van het kabinet, de publieke belangen en de maatschappelijke wensen aangaande de benutting worden verkend.

¹ Spoor in beweging, kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving.

De inrichting en optimalisering van de internationale spoorgoederencorridor Rotterdam–Genua zal de Betuweroute nog aantrekkelijker maken: uiteindelijk zal het mogelijk zijn om met een goederentrein met ERTMS en 25 kV zonder te stoppen alle grenzen te passeren. Er wordt gewerkt aan het oplossen van de resterende knelpunten.

Zo worden in Nederland de zogenaamde eilanden opgeheven: bij Zevenaar en Barendrecht (Kijfhoek) wordt ERTMS aangelegd en bij Zevenaar wordt 1 500 V ingewisseld voor 25 kV.

De blokverdichting op het traject Zevenaar–Emmerich–Oberhausen zorgt in 2011 voor de benodigde capaciteitsvergroting en er wordt gewerkt aan de aanleg van een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen om alle groei te accommoderen. Ik zal zoals eerder aan uw Kamer aangegeven overleg voeren met Duitsland over de planning van dit project.

Aanvullende mogelijkheden voor gebruik van de Betuweroute

Ik ben positief over de bovengenoemde maatregelen: die hebben inmiddels hun effectiviteit bewezen of zullen naar ik verwacht in de nabije toekomst het bedoelde effect hebben.

Nóg verdere stimulering van het gebruik van de Betuweroute in plaats van het gebruik van het gemengde net vereist meer rigoureuze maatregelen. Eerder is vanuit de Tweede Kamer gevraagd naar de mogelijkheid van routedwang. Het antwoord dat mijn ambtsvoorganger u destijds heeft gegeven is dat de AMvB Capaciteitsverdeling niet voorziet in het dwingend voorschrijven van een bepaalde route. De Europese richtlijnen (91/440/EEG en 2001/14/EG) laten – buiten de situatie van een overbelaste infrastructuur – geen ruimte om goederenvervoerders te dwingen gebruik te maken van de Betuweroute door het op directe of indirecte wijze afsluiten van alternatieve trajecten. Ik zal nader onderzoeken of er binnen de kaders toch mogelijkheden zijn of gecreëerd kunnen worden voor de inzet van enige vorm van routedwang.

Een andere mogelijkheid ten slotte is om stimuleringsmaatregelen specifiek te richten op de verdeling van het spoorgoederenvervoer over de diverse grensovergangen met Duitsland. Op een andere plaats de grens over dan bij de logische locatie betekent voor de vervoerders dat ze moeten omrijden. Omrijden kost geld en tijd (in Nederland en in Duitsland) en kan ook vanuit de logistieke bedrijfsvoering nadelig zijn. Locatiespecifieke maatregelen zouden vervoerders (al dan niet op bepaalde tijden en bijvoorbeeld alleen voor zware treinen) echter tot een andere keuze kunnen bewegen.

Zo zal ik met Duitsland de mogelijkheden bespreken om de capaciteit op de route Emmerich–Noord-Duitsland te vergroten, om meer treinen via de Betuweroute van en naar Duitsland te laten rijden. Zoals eerder aan uw Kamer aangegeven respecteer ik daarbij het belang van Duitsland om een disproportionele concentratie van goederentreinen op het Duitse gemengde net via één grensovergang te voorkomen.

Er blijven altijd spoorgoederenstromen die nooit (helemaal) via de Betuweroute zullen gaan, omdat de plaatsen van herkomst en bestemming niet langs deze lijn te bereiken zijn. De bekendste nationale voorbeelden daarvan zijn de afvaltreinen naar Veendam, het goederenvervoer tussen Rotterdam en Sittard–Geleen (chemische fabrieken Chemelot) en de treinen naar de terminal in Venlo. Daarnaast zijn er internationale bestemmingen die logischerwijs beter te bereiken zijn via andere grensovergangen dan die bij Zevenaar.

Vervolg

Samen met de nadere uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer zal ik u informeren over welke instrumenten ik aanvullend zal inzetten om het de Betuweroute nog meer te benutten en het goederenvervoer over het gemengde net zoveel mogelijk te beperken.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus