

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

### 3032

Vragen van het lid **Aptroot** (VVD) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over de aansluiting van de Betuweroute in Duitsland (*Ausbaustrecke Emmerich–Oberhausen, realisering derde spoor*) (ingezonden 10 juni 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 30 juni 2011)

#### Vraag 1

Kunt u de Kamer informeren over de huidige stand van zaken ten aanzien van het derde Betuweroute-spoor dat in Duitsland aangelegd moet worden?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Zie antwoorden Haverkamp (CDA) en Monasch (PvdA) (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 3031).

#### Vraag 2

Kunt u bevestigen wat een woordvoerder van de Deutsche Bahn en regionale bestuurders aangeven, namelijk dat van de benodigde twaalf Planfeststellung Abschnitte er drie waren ingediend en weer zijn teruggetrokken en dat zij later dit jaar opnieuw worden ingediend en dat de bedoeling is dat de overige 9 in 2012 volgen? Kunt u aangeven of er inderdaad sprake is van vertraging?

#### Antwoord 2

In Duitsland loopt het Planfeststellungsverfahren al geruime tijd. De procedure voor het derde spoor is inderdaad opgesplitst in verschillende deeltrajecten. Eind 2007 is de planprocedure voor het eerste deel reeds begonnen. In zijn brief verwacht de heer Scheurle in 2013 de planvorming voor alle trajecten af te kunnen ronden. Vertraging treedt inderdaad op.

<sup>1</sup> Op maandag 6 juni 2011 heeft het lid Aptroot het voorlichtingscentrum voor Ausbaustrecke Emmerich-Oberhausen in Rees bezocht en gesprekken gevoerd met Deutsche Bahn, gemeenteraadsleden van Emmerich en de burgemeester en gemeenteraadsleden van Rees. Tevens heeft hij met begeleiding en toelichting van deskundigen een deel van het tracé bekeken.

### Vraag 3

Kunt u aangeven wanneer u verwacht dat deze procedures zullen starten en wanneer deze zijn afgerond door besluiten? Wanneer zal vervolgens de aanbesteding starten en is dan naar verwachting start en afronding van de werkzaamheden?

### Antwoord 3

Net als in Nederland is het moeilijk precies in te schatten wanneer de procedures van inspraak afgerond kunnen worden. Burgerparticipatie bij spoorprojecten is in Duitsland een actueel en gevoelig thema. De Bondsregering en landsregering van Nordrhein-Westfalen stellen alles in het werk om deze procedures zo spoedig mogelijk te doorlopen. Ik verwacht dit jaar van beide inframanagers inzicht te krijgen in een planning met mijlpalen voor afronding van de planfase, de inspraakprocedure, en de oplevering van het derde spoor. Daarbij zal ik aandringen op realisatie van die delen van het derde spoor, die het eerst gaan knellen. Formele bevestiging van de bijgestelde planning door het Duitse ministerie kan ik pas eind 2012 verwachten.

### Vraag 4

Kunt u bevestigen dat het minister van Infrastructuur en Milieu in eerdere overleggen door het Duitse ministerie verzekerd is dat de procedures in Duitsland lopen en dat het derde spoor van Emmerich naar Oberhausen in december 2013 klaar zal zijn?<sup>2</sup> Hoe rijmt u dit met wat een woordvoerder van Deutsche Baan en regionale bestuurders aangegeven, namelijk dat het Duitse deel van de Betuweroute in de meest optimistische situatie pas tussen 2015 en 2017 gerealiseerd kan worden? Waarschijnlijk is de oplevering volgens hun inschatting later, rond 2020; kunt u deze inschattingen bevestigen? Indien er inderdaad sprake is van aanzienlijke vertraging, hoe kan het dat de regering en het ministerie hierover niet direct door de Duitse regering zijn geïnformeerd?

### Antwoord 4

Tot eind vorig jaar sprak ik het Bundesministerie nog aan op het (in 2007) afgesproken opleverjaar van 2013 omdat ik zonder tegenbericht zo lang mogelijk wenste vast te houden aan deze datum. Ik heb zelf in februari de heer Ramsauer aangegeven dat 2013 onhaalbaar moest zijn, gezien het feit dat de procedures nog lang niet doorlopen waren. Hij heeft dit ook toegegeven en ook aangegeven dat nog niet te zeggen is wanneer het spoor wel kon worden opgeleverd, maar dat dit behoort tot de top 3 prioriteiten van Duitsland. Ik heb dit vervolgens gemeld aan uw vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu tijdens het AO Zeehavens van 31 mei jongleden. Over de bijstelling van de planning verwacht ik dit jaar meer informatie te krijgen (zie vraag 4 in eerste set vragen van het lid Aptroot, Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 3030).

### Vraag 5

Omdat door de woordvoerder van Deutsche Bahn en regionale bestuurders tevens is gemeld dat er nog geen financiële toezegging is voor en reservering van de benodigde financiën voor het derde spoor en dat zonder deze toezegging en reservering het hele project geen doorgang vindt, acht u het dan wel zeker dat de Duitse regering prioriteit geeft aan het derde spoor en de financiële middelen daarvoor beschikbaar heeft?

### Antwoord 5

Het derde spoor heeft prioriteit in Duitsland (zie vraag 2 van de leden Haverkamp en Monasch). Ik vertrouw erop dat Staatssecretaris Scheurle en Minister Voigtsberger (NRW) het dit jaar eens worden over de financiering en dat beiden zich hier vervolgens in hun kabinet sterk voor maken.

### Vraag 6

Hoe zijn de toezeggingen van de Duitse regering aan de Nederlandse regering over het derde spoor geformuleerd en vastgelegd? Hoe kan worden afgedwongen dat de Duitse regering de afspraak voor adequate aansluiting

<sup>2</sup> Algemeen Overleg, 8 december 2010.

van de Betuweroute in Duitsland nakomt, nadat Nederland al lang haar investering in haar deel van het Europese spoornet heeft gerealiseerd?

Antwoord 6

Nederland heeft geen directe mogelijkheden Duitsland te dwingen de eerder gedane toezeggingen na te komen. De afspraken van Warnemünde (1992) en de Letter of Intent (2007) zijn intentieverklaringen en geen bindende verdragen. Wel oefent de Nederlandse regering consequent druk uit. De Europese Commissie subsidieert de aanleg van het derde spoor en kan vanuit die hoedanigheid druk uitoefenen op Duitsland. Het derde spoor is onderdeel van de spoorcorridor tussen Rotterdam en Genua en maakt daarmee deel uit van het Trans Europese netwerk.

Vraag 7

Bevestigt u dat de Betuweroute, als snelle, rechtstreekse goederenspoorverbinding tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland, van essentieel belang is en dat de Duitse verbeterde aansluiting, zoals afgesproken, hierin onmisbaar is omdat het huidige spoor tussen Emmerich en Oberhausen te weinig capaciteit heeft om de noodzakelijke groei op te vangen? Deelt u de zorgen over deze vertraging? Welke stappen gaat u ondernemen richting de Duitse regering?

Antwoord 7

Het derde spoor is absoluut nodig en dat wordt ook niet betwist vanuit Duitsland. Ik deel uw zorgen over het uitstel. Met de blokverdichting kunnen de bestaande twee sporen de groei van het goederenverkeer tussen Rotterdam en Oberhausen niettemin de eerst komende jaren opvangen. Bovendien zit er nog rek in de capaciteit door de twee sporen beter te gaan benutten. Ik verwacht van het Bundesministerie alle medewerking om de inframangers ProRail en DB Netz te laten samenwerken. Eén integrale planning is nu nodig voor realisatie van het derde spoor tussen Oberhausen en de Betuweroute, waarin alle mogelijke maatregelen voor een betere benutting zijn meegenomen.

Vraag 8

Indien vertraging daadwerkelijk optreedt, hoe wordt dan de aan- en afvoer van goederen naar en van de Rotterdamse Haven mogelijk gemaakt, mede gezien de beperking van de capaciteit van de A15 die de komende jaren optreedt door noodzakelijke werkzaamheden? Is er een noodplan waardoor, ondanks de beperkte capaciteit over spoor en over de weg, de Rotterdamse Haven toch goed kan functioneren? Welke (tijdelijke) maatregelen worden dan genomen?

Antwoord 8

Zodra een nieuwe planning beschikbaar is, kunnen de inframangers uitwerken hoe de komende jaren de capaciteit van de bestaande twee sporen maximaal benut kan worden. Daarbij hoort dan ook een logistiek scenario voor het geval dat de groei over het spoor niet meer gefaciliteerd kan worden.