

Vergaderjaar 2011–2012

22 589

Betuweroute

Nr. 311

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 maart 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft mij na de formele opheffing van de status Groot project voor de aanleg van de Betuweroute verzocht halfjaarlijks informatie te blijven verstrekken over de Betuweroute. Met deze brief voldoe ik aan de gedane toezegging van 16 december 2010. U ontving de eerste brief in deze reeks op 29 juni 2011¹.

Het algemene beeld is redelijk positief. De restpunten vanuit de aanleg zijn of worden naar ik verwacht alle goed opgelost, het gebruik ligt aardig op koers en zoals u weet is er uit Duitsland het nieuws gekomen dat de financiering van het derde spoor is geregeld. De metingen uit de MER-evaluatie verlopen volgens planning en ook aan de nieuwe exploitatieopdracht voor Keyrail wordt gewerkt. Ik informeer u in deze brief ook over de tijdelijke sluiting van de sorteerheuvel op emplacement Kijfhoek. Vanaf medio maart zal de heuvel weer gebruikt kunnen worden, maar de sluiting heeft wel enige impact gehad op het gebruik van de Betuweroute.

Achtereenvolgens ga ik in op de restpunten, die vallen onder het project Nazorg Betuweroute, het gebruik van de Betuweroute, de MER-evaluatie, de aansluiting met Duitsland en de voortgang in het dossier exploitatie Betuweroute.

Project Nazorg Betuweroute

Tunneltechnische installaties (TTI's)

In 2011 is het aantal perioden dat (een tunnel in) de Betuweroute niet beschikbaar was voor exploitatie door storingen van de TTI's gedaald met een factor 3 t.o.v. voorgaande jaren. Als dit niveau blijft gehandhaafd, voldoet de stabiliteit van de TTI's aan het door de Stuurgroep gestelde doel van maximaal 20 perioden van niet-beschikbaarheid per jaar. Dit aantal kan nog iets lager worden door uitvoering van een aantal grotere verbetermaatregelen. Die verbetermaatregelen zullen naar verwachting

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 22 589, nr. 310.

ook de onderhoudskosten verder verlagen. Keyrail is in gesprek met de veiligheidsregio's over uitvoering van deze maatregelen. Door met de onderhoudsaannemer een nieuwe werkwijze op te zetten waardoor de onderhoudsactiviteiten efficiënter kunnen worden uitgevoerd, zijn de kosten voor onderhoud in 2011 gedaald met 20%. Keyrail werkt aan verdere verlaging van deze kosten.

Overige restpunten

In mijn vorige brief beschreef ik ook de voortgang op de punten ERTMS/GSM-R-verbinding, wissels Kijfhoek en CUP (Centraal Uitwisselingspunt). Hierover zal ik in het vervolg niet meer rapporteren, tenzij een mijlpaal wordt bereikt of het anders loopt dan verwacht. Voor de ERTMS/GSM-R-problematiek is geen aparte aanpak meer nodig: hoewel nog niet op 100%, vraagt de verbinding tussen spoor en «wal» geen bijzondere aandacht meer. Het percentage onnodige stops ligt op 0,5% en deze stops hebben veelal steeds een andere oorzaak. ProRail beschikt inmiddels over een monitoringsysteem en regisseert de verschillende verbeteracties. De wissels ter hoogte van Kijfhoek zullen volgens planning eind 2012 zijn aangepast zodat daar veilig conform de toegestane snelheid kan worden gereden. Aanpassing van het CUP zodat dat emplacement kan worden gebruikt om te rangeren, zal voorlopig nog niet nodig zijn (daar is momenteel geen noodzaak voor noch vraag naar).

Gebruik van de Betuweroute

In 2011 reden er tot augustus gemiddeld 450 treinen per week over de Betuweroute. Dat is conform planning. Daarna is het aantal treinen per week in augustus tijdelijk afgenomen, omdat het vervoer op de Betuweroute werd gehinderd door een aantal geplande en ongeplande buitendienststellingen en storingen aan Duitse zijde. Tevens heeft Keyrail op 1 september het heuvelproces op emplacement Kijfhoek¹ uit voorzorg stilgelegd voor het sorteren van wagens met gevaarlijke stoffen. Tijdens de strikte monitoring van het heuvelproces n.a.v. de hervatting van het heuvelproces na de brand op Kijfhoek op 14 januari 2011 bleek dat er onvoldoende zekerheid was dat de snelheid van de afrollende wagens, die via onder de heuvel liggende verdeelsporen op het juiste spoor terecht komen, onder de veilig geachte grens bleef. Na een intensief onderzoekstraject waarin ProRail, Keyrail en DB Schenker (de gebruiker van de heuvel) hebben samengewerkt, bleek dat het volledig geautomatiseerde heuvelsysteem zelf veilig is. Een aantal andere factoren en met name de mogelijkheid tot menselijk ingrijpen kunnen echter leiden tot onacceptabele risico's. De partijen hebben voor zowel de korte als de lange termijn maatregelen opgesteld die een veilig gebruik garanderen. Indien de korte termijnmaatregelen tijdig worden geïmplementeerd kan de heuvel vanaf medio maart ook weer worden gebruikt voor wagens met gevaarlijke stoffen. De heuvel mocht al die tijd wel gewoon gebruikt worden voor wagens met niet-gevaarlijke lading. DB Schenker was door de gedeeltelijke sluiting genoodzaakt elders te sorteren en heeft vanwege logistieke redenen daarvoor de route over Venlo verkozen boven het A15-tracé van de Betuweroute (het ging hier om zo'n 35 treinen per week).

De nieuwe dienstregeling voor 2012 laat een groei zien tot gemiddeld 510 goederentreinen per week. Indien deze groei gerealiseerd wordt, ontwikkelt het gebruik van de Betuweroute zich conform verwachting. Recente marktontwikkelingen zien er echter minder rooskleurig uit. Het effect dat de huidige economische situatie zal hebben op het railvervoer zal dan ook pas in 2012 merkbaar zijn.

¹ De sorteerheuvel op Kijfhoek is letterlijk een heuvel waar wagens af worden geduwd die via eronder liggende verdeelsporen op het juiste spoor terecht komen zodat de treinen in de juiste samenstelling verder kunnen rijden.

De gebruiksvergoedingstarieven voor de Betuweroute voor de jaren 2012 en 2013 en voor het gemengde net voor 2012 zijn inmiddels overeengekomen met de vervoerders en liggen vast zoals weergegeven in de tabellen hieronder.

Betuweroute	tarief per treinkilometer		2013
	2011	2012	
< 3 000 ton ¹	€ 2,33	€ 2,51	€ 2,64
> 3 000 ton	€ 2,33	€ 2,61	€ 2,74
Losse lok ²	€ 1,17	€ 1,32	€ 1,39

¹ en losse locomotieven over het A15-tracé

² alleen over de Havenspoorlijn

Gemengd net	tarief per treinkilometer		2013
	2011	2012	
291–750 ton	€ 2,01	€ 2,16	n.t.b.
751–3000 ton	€ 2,15	€ 2,28	n.t.b.
> 3 000 ton	€ 2,81	€ 2,90	n.t.b.
0–291 ton	€ 0,92	€ 1,17	n.t.b.

lenM verwacht dat deze tarieven leiden tot stimulering van het gebruik van de Betuweroute. Belangrijk daarvoor is de verhouding tussen de tarieven voor containertreinen (gewichtsklasse 751–3000 ton; het segment met het grootste vervoeraandeel over de Betuweroute). Ervaringen in voorgaande jaren laten zien dat vervoerders de extra € 0,23 «graag» betalen om over de Betuweroute te rijden.

MER-evaluatie

In de MER-evaluatie die vorig jaar is opgestart, wordt van diverse milieueffecten onderzocht in welke mate ze daadwerkelijk optreden tijdens de gebruiksfase. De gegevens kunnen tevens inzicht verschaffen in de effectiviteit van de toegepaste milieubeschermdende maatregelen. De MER-evaluatie wordt uitgevoerd door ProRail en verloopt volgens planning.

Medio 2012 moet de evaluatie van alle milieueffecten gereed zijn. lenM zal zich aan de hand van de opgeleverde deelrapporten en het advies van ProRail erover, beraden over eventuele maatregelen. Pas na de beoordeling van alle deelrapporten in hun samenhang, zal ik besluiten over eventueel te treffen maatregelen.

Aansluiting Duitsland

Met de heer Ramsauer heb ik 17 november 2011 verdere afspraken kunnen maken over de aanleg van het 3e spoor vanaf de grens tot aan Oberhausen. De financiering ervan is nu geregeld. De Bondsregering heeft budget vrijgemaakt voor dit omvangrijke project, dat begroot is op € 1,3 mld. Deelstaat NRW draagt een derde van de kosten bij. De projectorganisaties van DB Netz en ProRail werken nu aan afronding van de planprocedures. In een technische briefing aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 16 november 2011 heb ik laten zien dat de capaciteit de komende jaren nog voldoende is dankzij de blokverdichting op de bestaande twee sporen in 2013. In samenspraak met Keyrail stelt de projectorganisatie van DB Netz een bouwplanning op voor het derde spoor. Het doel is om de bouwactiviteiten zodanig te faseren, dat het vervoer tussen Rotterdam en Duitsland door kan gaan. Dit kan dan ook

betekenen dat tijdens de bouw het treinverkeer omgeleid wordt via andere grensovergangen.

Exploitatie Betuweroute/nieuwe opdracht Keyrail

In mijn eerder genoemde brief van 29 juni 2011 informeerde ik u over mijn voornemen om Keyrail de exploitatie van de Betuweroute in ieder geval te laten voortzetten. Het proces om te komen tot een nieuwe exploitatieopdracht voor Keyrail en te bepalen wie daarvan de opdrachtgever wordt, de Staat of ProRail, is inmiddels in volle gang. Ik zal u separaat informeren zodra de hoofdlijnen van de opdracht duidelijk zijn.

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