

Vergaderjaar 2016–2017

22 589

Betuweroute

Nr. 321

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 februari 2017

In vervolg op de brief van 31 maart 2016 (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 659) zend ik u een korte rapportage (zie bijlage¹) omtrent het gebruik van de Betuweroute en de voortgang omtrent enkele lopende zaken. In deze brief ga ik met name in op ontwikkelingen bij het project Derde spoor Duitsland. Mij is gebleken dat de bouw van het Derde spoor langer zal duren dan oorspronkelijk was voorzien. Dit heeft consequenties voor Nederland die ik hierna aan de orde zal stellen. Voorts voeg ik bij deze brief recentelijk opgeleverde kwartaalrapportages omtrent de naleving van risicoplafonds in Basisnet langs de omleidingsroutes voor het Derde spoor. Deze rapportages laten conform verwachting nog weinig verbetering zien, omdat maatregelen in de onderzochte periodes nog niet effectief waren. Ook ga ik kort in op de door de Algemene Rekenkamer bepleite en door uw Kamer onderschreven monitoring van de uitgaven en ontvangsten van de Betuweroute. Tot slot meld ik u de stand van zaken omtrent de liquidatie van Keyrail B.V.

Derde spoor Duitsland

Buitengebruikstelling in 2016 goed verlopen

Zoals aangekondigd in de brief van 31 maart 2016 is de Betuweroute in 2016 gedurende de periode 17 april – 18 oktober niet volledig beschikbaar geweest. Gedurende 166 dagen is de Betuweroute enkelsporig buiten dienst geweest en gedurende 18 dagen dubbelsporig. Het effect hiervan is goed te zien in de gebruikscijfers (zie bijlage²): verkeersstromen hebben gewoon doorgang kunnen vinden, maar zijn verschoven naar andere grensovergangen. De omleiding van treinen is daarmee in deze periode succesvol verlopen. Ik constateer dat de operationele maatregelen die de Stuurgroep Derde spoor Duitsland heeft voorgesteld en die door ProRail

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

en vervoerders zijn geïmplementeerd, ook in deze periode effectief zijn gebleken.

Planning bouwwerkzaamheden in Duitsland

In mijn brief van 31 maart 2016 heb ik u op basis van informatie van onze Duitse partners de voortgang geschetst in de procedures voor de twaalf voor de bouw benodigde bouwvergunningen. Op dat moment was één bouwvergunning afgegeven voor het gedeelte nabij Oberhausen. De gemeente Oberhausen had daartegen beroep aangetekend bij de rechter. Voorts meldde ik u dat de procedures voor de overige elf vergunningen nog liepen. Voor onze Duitse partners was er toen geen aanleiding om de officiële planning met einddatum in 2022 aan te passen, omdat men verwachtte dat vergunningen tijdig konden worden afgegeven.

In de afgelopen tijd is in de contacten met onze Duitse partners gebleken dat de officiële planning om de werkzaamheden in 2022 te voltooien niet langer realistisch is. De Duitse Bondsregering heeft aangegeven dat voor de twaalf opeenvolgende delen van het tracé tussen de Nederlandse grens bij Emmerich en Oberhausen de bouwvergunningen in de komende jaren zullen worden afgegeven.³ Voor de laatste delen zal dat in 2019 zijn. Een betrouwbare datum voor ingebruikname wil de Duitse Bondsregering pas afgeven als alle procedures voor de bouwvergunningen zijn afgerond. Ik hou er derhalve rekening mee dat de einddatum enkele jaren zal opschuiven.

DB Netz heeft – als verantwoordelijke voor de bouwwerkzaamheden – voor 2017 aangegeven dat veel van de aanvankelijk geplande bouwwerkzaamheden in dat jaar uitgesteld zullen worden. Dit leidt ertoe dat de Betuweroute in 2017 substantieel minder buiten dienst gesteld zal worden dan oorspronkelijk was voorzien: circa 60 dagen enkelsporig (er blijven ongeveer 80 treinpaden per dag beschikbaar) en circa 10 dagen dubbelsporig (er is dan geen treinverkeer via Zevenaar / Emmerich mogelijk). In 2018 en volgende jaren houdt men voorlopig vast aan het eerdere stramien met één week per maand (gedeeltelijke) buitendienststelling van het tracé.

De (resterende) buitendienststellingen in 2017 zullen met name nodig zijn voor reeds ingeplande werkzaamheden aan Nederlandse zijde. Aanvankelijk waren deze werkzaamheden gelijk geschakeld met de voorgenomen werkzaamheden aan Duitse zijde om buitendienststellingen zo effectief mogelijk te benutten. Overwogen is om ook de werkzaamheden aan Nederlandse zijde uit te stellen. Het betreft echter werkzaamheden die nodig zijn voor een verantwoorde staat van de infrastructuur en een betrouwbare operatie en moeten om die reden doorgang vinden.

Het voorgaande betekent dat in 2017 het aantal om te leiden treinen ruwweg een derde zal zijn van het aantal dat in 2016 omgeleid is. Daarmee zal de hinder langs de omleidingsroutes als gevolg van omgeleid treinverkeer in dit jaar beduidend minder zijn. Anderzijds moet er rekening mee gehouden worden dat ook na 2022 treinverkeer omgeleid zal moeten worden. Momenteel beziet ProRail de consequenties hiervan voor het eerder door de Stuurgroep Derde spoor Duitsland geformuleerde maatregelenpakket.

³ Brief Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aan de voorzitter van de Duitse Bondsdag d.d. 24 augustus 2016 in antwoord op vragen omtrent de verdere uitbouw van de Betuweroute, kenmerk 18/9369.

Tracé Heerlen–Herzogenrath

Bij brief van 5 juli 2016 (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 674) heb ik uw Kamer medegedeeld dat ik het tracé Heerlen–Herzogenrath geschikt wil maken voor goederenverkeer met elektrisch materieel. Hierdoor komt met een beperkte budgettaire inspanning een extra grensovergang beschikbaar voor het (omleiden van) goederenverkeer. Daarmee versterk ik de robuustheid van het spoorwernet. Twee zaken zouden nog worden uitgezocht: de omgevingseffecten moeten binnen redelijke grenzen blijven en het extra goederenverkeer moet aan Duitse zijde afgehandeld kunnen worden. De studie naar de omgevingseffecten is vrijwel afgerond en zal met de omgeving besproken worden. Het gesprek met Duitsland over de mogelijkheden om extra goederenverkeer af te handelen heeft opgeleverd dat DB Netz vooralsnog in beperkte mate mogelijkheden ziet om in de dienstregeling ruimte te vinden (indicatief: twee treinen per richting gedurende de nacht). Verder blijft op ad hoc basis goederenverkeer mogelijk. In de komende weken zal ik mijn bevindingen aan uw Kamer mededelen.

Europese goedkeuring tijdelijke subsidieregeling

In mijn brief van 31 maart 2016 gaf ik aan dat ik de voorgenomen compensatieregeling voor de extra kosten die vervoerders moeten maken vanwege de omleiding van treinen aan de Europese Commissie had voorgelegd. De Europese Commissie heeft bij besluit van 18 april 2016 aangegeven geen bezwaar te hebben tegen de met de regeling te verstrekken steun aan vervoerders aangezien deze verenigbaar is met de interne markt. Bij besluit van 17 mei 2016 is de Tijdelijke subsidieregeling spoorgoederenvervoer voor bijzondere omleidingskosten met terugwerkende kracht tot 1 januari 2016 in werking getreden (Stcrt nr. 25885, 19 mei 2016) voor een periode van vijf jaar. De regeling wordt door ProRail in mandaat uitgevoerd. In 2020 zal de regeling worden geëvalueerd en – bij een positieve evaluatie – na instemming van de Europese Commissie worden voortgezet.

Basisnet

Bijgaand treft u nieuwe kwartaalrapportages aan over de naleving van de risicoplafonds in Basisnet langs de omleidingsroutes voor de periodes 1 april 2015–31 maart 2016 respectievelijk 1 juli 2015–30 juni 2016⁴. Op 3 oktober 2016 (Kamerstuk 30 373, nr. 63) heb ik uw Kamer geïnformeerd over een pakket aan maatregelen om het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de risicoplafonds van Basisnet te brengen. Daarin had ik aangegeven dat, vanwege het feit dat de Betuweroute in 2016 veelvuldig buiten dienst is gesteld en het maatregelenpakket in de te beschouwen periodes nog niet effectief is, de eerstvolgende kwartaalrapportages nog overschrijdingen zouden laten zien. De bijgevoegde rapportages bevestigen mijn verwachting: er is nog geen verbetering zichtbaar, omdat maatregelen nog niet van kracht waren. Met de implementatie van het pakket aan maatregelen verwacht ik het tij echter te kunnen keren. Zo zullen – zoals geduid in mijn brief van 3 oktober 2016 – de Brabantroute en de Bentheimroute ontlast worden door de herrotering van stromen. Tevens zal de beschikbaarheid van de Betuweroute in 2017 groter zijn als gevolg van de hiervoor geschetste uitgestelde werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. Hierdoor worden de omleidingsroutes ontlast. De rapportages worden inmiddels standaard gedeeld met de decentrale overheden en geplaatst op de website van het Kenniscentrum Infomil.

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Ik ben met decentrale overheden, vervoerders en verladers in gesprek over de voortgang in de uitvoering van het maatregelenpakket (waaronder herrotering en inzet binnenvaart). In het voorjaar verwacht ik vervolgens bij de aanbidding van het verslag Basisnet over heel 2016 uitspraken te kunnen doen over het effect van de maatregelen. Dan zijn ook de resultaten van het onafhankelijk onderzoek naar het vergroten van de robuustheid van Basisnet beschikbaar. Op basis hiervan zal ik, zoals toegezegd aan uw Kamer, definitief afwegen of ik een routeringsbesluit moet nemen. Dit besluit wordt hierop vooruitlopend, in nauwe samenwerking met ProRail en ILT, uitgewerkt. De inzet blijft erop gericht om via implementatie van het maatregelenpakket en door samen met de sector tot aanvullende maatregelen te komen, het effectueren van een routeringsbesluit te voorkomen.

Beheer Betuweroute

Naar aanleiding van het verantwoordingsonderzoek over 2015 (Bijlage bij Kamerstuk 34 475 XII, nr. 2) van de Algemene Rekenkamer heb ik uw Kamer toegezegd te zullen blijven rapporteren over de uitgaven aan en de ontvangsten van de Betuweroute. Ik ga daarvoor in samenwerking met ProRail een methodiek ontwikkelen, omdat de integratie van de Keyrail-organisatie in ProRail het lastiger maakt om de inzet van mensen en middelen toe te rekenen aan de Betuweroute. In de aan ProRail met ingang van 1 januari 2015 gegunde beheerconcessie zijn daarvoor ook geen bepalingen opgenomen. De te ontwikkelen methodiek moet goed aansluiten op de informatie die tot nu toe hieromtrent door Keyrail geleverd kon worden.

Liquidatie Keyrail B.V.

Zoals aangegeven in mijn brief van 31 maart 2016 is met de inwerking-treding van de nieuwe beheerconcessie op 1 januari 2015 ProRail volledig en rechtstreeks verantwoordelijk geworden voor het beheer, de capaciteitsverdeling en de verkeerleiding ten aanzien van de hoofdspoorweginfrastructuur inclusief de Betuweroute. Dat was de reden voor de aandeelhouders van Keyrail (de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam en ProRail) om Keyrail volledig te integreren in ProRail. De fysieke integratie van de activiteiten van Keyrail in de ProRail-organisatie is in de zomer van 2015 reeds afgerond. Vervolgens is het traject in gang gezet om Keyrail ook in juridische zin te integreren. Daarbij zijn tevens afspraken gemaakt met de aandeelhouders over de aansprakelijkheid bij eventuele restproblematiek wanneer dat bijvoorbeeld uit het lopende onderzoek naar de betonkwaliteit zou blijken. Dit formele traject is inmiddels afgerond en ProRail kan de lege Keyrail B.V. nu daadwerkelijk liquideren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema