

Bijlage 1 bij brief vervolg exploitatie Betuweroute

Voortgangsinformatie Betuweroute: stand van zaken juni 2011

Inleiding

De Commissie I&M heeft mij, ook na de formele opheffing van de status Groot project, verzocht halfjaarlijks informatie te verstrekken over de Betuweroute. Met deze brief voldoe ik aan de gedane toezegging van 16 december 2010.

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

Project Nazorg Betuweroute

1. Tunneltechnische installaties (TTI's)

Keyrail werkt stevig door aan verbetering van de TTI's. Momenteel zijn enkele quick wins in uitvoering en worden dit jaar zeven grote verbetermaatregelen uitgevoerd. Uitgangspunt blijft een minstens gelijkwaardig veiligheidsniveau. Naast de verbetermaatregelen wordt het gehele onderhoudsproces opnieuw opgezet. Dit resulteert in een initiële kostenverlaging en verhoging van de beheersbaarheid. Keyrail verwacht eind 2012 de TTI technologie en het onderhoud ervan zelfstandig te kunnen beheren.

2. ERTMS/GSM-verbinding

De verbinding van het ERTMS/GSM-R netwerk op de Betuweroute functioneert vrijwel geheel naar behoren. De beschikbaarheid van het netwerk, dat in 2010 op een te laag niveau van 97% lag, is vanaf maart 2011 stabiel op 99,5%. Een projectteam, waar leveranciers, locomotiefeigenaren, vervoerders en inframanagers aan deelnamen, heeft op systematische wijze de verschillende storingen getraceerd en maatregelen genomen.

De projectmatige aanpak wordt binnenkort ontbonden. De opgedane ervaring en samenwerking zijn nu structureel ingebed in de organisaties van de inframanagers ProRail en Keyrail.

3. Wissels Kijfhoek

De snelheidsbeperking voor de wissels die Kijfhoek verbinden met het doorgaande spoor van de Betuweroute is nog in werking. Ik heb ingestemd met het voorstel van ProRail en Keyrail om de aanpassing van de wissels als deelproject mee te nemen bij de aanleg van ERTMS op het "ATB-eiland" te Kijfhoek. Geplande oplevering van het deelproject is eind 2012.

4. CUP

Het Centraal Uitwisselingspunt te Valburg (CUP, voor containers) kan niet worden gebruikt om te rangeren, omdat niet alle rangeer functies onder ERTMS level 2 zijn vrijgegeven door IVW. Dit leidt niet tot grote problemen. Gebruik van het CUP is naar verwachting nodig vanaf 2014.

Gebruik Betuweroute

De Betuweroute wordt steeds meer gebruikt. In het eerste kwartaal van dit jaar reden er gemiddeld zo'n 450 treinen per week en sinds april rijden er regelmatig meer dan 500 treinen per week. Het marktaandeel van de Betuweroute op de as Rotterdam-Duitsland is gestegen van 60% in 2010 naar 75% in 2011. Deze groei komt deels door verschuiving van het vervoer over de Brabantroute waarvan dit jaar nog maar 1 op de 5 treinen gebruikt maakt om van of naar Rotterdam te gaan.

In de voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van 4 juni 2010¹ is vanwege de beoogde routing van het goederenvervoer een verdere intensivering van het gebruik van de Betuweroute opgenomen. Zoals ik aangegeven heb in antwoord op de motie maximaal benutten van de Betuweroute² en in de vijfde voortgangsrapportage over PHS³ ben ik aan het

¹ Brief regering, vergaderjaar 2009-2010, 32 404, nr. 1

² Brief minister, vergaderjaar 2010-2011, 32 404, nr. 32

onderzoeken hoe kan worden gekomen tot een nog intensiever gebruik van de Betuweroute dan reeds in de voorkeursbeslissing PHS was voorzien.

Het ombouwprogramma van de locomotieven naar ERMTS is nagenoeg afgerond. De software van de ERTMS in alle goederenlocomotieven (180 stuks) komt dit jaar volledig op de Europese standaard. Het aandeel elektrische locomotieven dat van de Betuweroute gebruik maakt, ligt op 75%. Dit contingent e-locs verzorgt grotendeels het grensoverschrijdende verkeer over het A15-tracé van de Betuweroute. De diesellocs maken vooral rangeerbewegingen in de haven en verrichten het nationale vervoer.

De gebruiksvergoeding voor de Betuweroute bedraagt in 2011 voor alle treinen € 2,33 per treinkilometer; op het gemengde spoor is het tarief € 2,15 per kilometer voor treinen tussen de 751-3000 ton (het segment met het grootste vervoeraandeel over de Betuweroute) en € 2,81 per kilometer voor treinen van 3000 ton en zwaarder. Deze tarieven zijn tot stand gekomen in het kader van de overgangsregeling die in 2006 is vastgesteld voor de jaren 2007 t/m 2011. De vervoerders en infrabeheerders onderhandelen op dit moment over de tarieven voor 2012.

MER-evaluatie

Dit jaar is de MER-evaluatie gestart waarin van diverse milieueffecten wordt onderzocht in welke mate ze daadwerkelijk optreden tijdens de gebruiksfase. De gegevens kunnen tevens inzicht verschaffen in de effectiviteit van de toegepaste milieubescherpende maatregelen. De MER-evaluatie wordt uitgevoerd door ProRail dat is begonnen met geluidsmetingen te Hardinxveld-Giessendam naar aanleiding van klachten over geluidsoverlast van bewoners. In die gemeente wordt samengewerkt met de gemeente en de Actiegroep Betuweroute Geluidsoverlast Nee. Inmiddels is ook gestart met het meten van trillingen. Medio 2012 moet de evaluatie van alle milieueffecten gereed zijn; tussentijds zullen er per gemeten milieueffect rapportages worden opgeleverd.

Aansluiting Duitsland

Het Duitse ministerie heeft bevestigd dat oplevering van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen in 2013, zoals was toegezegd in 2007, niet uitvoerbaar is. Het project zit nog altijd in de planfase. In Duitsland is de planning vertraagd door bijstelling van de vervoersprognoses en een langere doorlooptijd van de MER-procedure. Op politiek niveau oefent dit kabinet maximale druk uit op de Duitse collega's om de aanleg van derde spoor zo snel mogelijk te realiseren. In de gesprekken die ik heb gehad met mijn Duitse collega is mij verzekerd dat het derde spoor prioriteit heeft van de Duitse regering.

De Duitse inframanager DB Netz werkt nu aan een nieuwe planning, die met ProRail deze zomer wordt doorgesproken. Dan krijg ik meer inzicht in het bijgestelde jaar van oplevering van het derde spoor. De formele bevestiging vanuit het ministerie kan ik pas eind 2012 verwachten.

In verband met de forse vertraging in de oplevering van het derde spoor zullen de inframanagers (Keyrail, ProRail en DB Netz) de prognoses zorgvuldig afzetten tegen de beschikbare capaciteit. De bestaande twee sporen tussen Zevenaar en Oberhausen bieden dankzij de blokverdichting de komende jaren nog ruimte aan groei van het goederenverkeer over de Betuweroute. Bovendien is het mogelijk de baanvakbelasting te verhogen (de huidige berekeningen gaan uit van 80%). De inframanagers zullen tevens zoeken naar logistieke mogelijkheden (langere treinen) om de bestaande infrastructuur maximaal te benutten totdat het derde spoor gereed is. In mijn antwoordbrief op recente Kamervragen ga ik nader in op de situatie in Duitsland. In de volgende voortgangsbrief over de Betuweroute (najaar 2011) verwacht ik u meer te kunnen vertellen over planning en prognoses.

Aan de Nederlandse kant doorloopt ProRail nu de MER- en de Tracéwetprocedure en verwacht deze eind 2011 jaar af te kunnen ronden. Het project te Zevenaar behelst de wijziging van het beveiligingssysteem en de voltage en het doortrekken van het derde spoor van de grens tot aan de Betuweroute.

Ik ga ervan uit dat ik met deze wijze van verslaglegging aan uw verwachtingen voldoe.

³ Brief minister, vergaderjaar 2010-2011, 32 404, nr. 35