

Vergaderjaar 2009–2010

22 589

Betuweroute

Nr. 304

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 18 mei 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹, heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 1 april 2010 inzake de 27^e Voortgangrapportage en de eindevaluatie van de Betuweroute als Groot Project (Kamerstuk 22 589, nr. 302).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 mei 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik, C.C.M. (GL), Staaij, C.G. van der (SGP), Srijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Mastwijk, J.J. (CDA), Jager, H. (CDA), voorzitter, Koopmans, G.P.J. (CDA), Gerken, A.M.V. (SP), Ham, B. van der (D66), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Boelhouwer, A.J.W. (PvdA), Roefs, C.W.J.M. (PvdA), Eski, N. (CDA), Jansen, P.F.C. (SP), Cramer, E.A. (CU), Roemer, E.G.M. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Broeke, J.H. Ten (VVD), ondervoorzitter, Ouweland, E. (PvdD), Polderman, H.J. (SP), Tang, P.J.G. (PvdA), Rouwe, S. de (CDA), Linhard, P. (PvdA), Meeuwis, CLM (VVD) en Mos, R. De (PVV).

Plv. Leden: Gent, W. van (GL), Vlies, B.J. van der (SGP), Harbers, M.G.J. (VVD), Bilder, E.J. (CDA), Pieper, H.T.M. (CDA), Atsma, J.J. (CDA), Bommel, H. van (SP), Koşer Kaya, F. (D66), Krom, P. de (VVD), Vermeij, R. (PvdA), Jacobi, L. (PvdA), Besselink, M. (PvdA), Hijum, Y.J. Van (CDA), Vacature, SP (), Anker, E.W. (CU), Leeuwen, H. van (SP), Knops, R.W. (CDA), Verdonk, M.C.F. (Verdonk), Thieme, M.L. (PvdD), Lempens, P.P.E. (SP), Waalkens, H.E. (PvdA), Haverkamp, M.C. (CDA), Albayrak, N. (PvdA), Neppéus, H. (VVD) en Agema, M. (PVV).

1

Daar waar u in de aanbiedingsbrief schrijft over 320 treinen per week in de eerste twee maanden van 2010, bedoelt u dan 320 treinen per richting, of in totaal? En telt u daarbij ook locomotieven zonder lading als treinen? Zo ja, hoeveel waren dit er?

De aantallen betreffen treinen in beide richtingen. Ook losse locomotieven zijn hierbij inbegrepen. Deze tellen voor 9% mee in het totaal.

2

Waarom duurt het zo lang (tot deze zomer) totdat de treinen van Amsterdam naar Duitsland via de boog bij Geldermalsen de Betuweroute op zullen gaan?

Vervoerders hebben aangegeven per medio 2010 over voldoende materieel te beschikken om structureel vanuit Amsterdam over de Betuweroute te rijden. Het is gebruikelijk dat dergelijke wijzigingen ingaan bij de jaarlijkse, nieuwe dienstregelingen of bij een aantal vaste punten in het jaar. 13 juni 2010 is zo'n vast punt en vanaf deze datum staat goederenvervoer gepland via deze bogen.

3

Heeft u contact met uw Duitse collega over het derde spoor in Duitsland? Zo ja, wat bespreekt u met hem?

Er wordt zeer regelmatig op politiek en hoogambtelijk niveau met het ministerie in Berlijn maar ook met het ministerie van Noord-Rhein-Westfalen in Düsseldorf gesproken over verschillende spoordossiers, waaronder de in januari 2007 gemaakt afspraken over de optimalisatie van de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoornet (derde spoor).

4

Kan de Europese Unie een rol spelen in de kwestie van het derde spoor in Duitsland? Zo ja, welke?

De Europese Unie betaalt mee aan de investering in het derde spoor tussen Oberhausen en Nederlandse grens. Het Europese agentschap heeft op basis van een ingediend plan de subsidie toegekend en volgt de voortgang van het project. De Europese Unie is dus nadrukkelijk betrokken.

5

Kunt u uiteenzetten welke juridische mogelijkheden en onmogelijkheden u ziet om routedwang toe te passen, om het hoofdspoornet verder te ontlasten en de bezettingsgraad op de Betuweroute te verhogen?

Routedwang op openbare infrastructuur (weg, spoor of binnenwater) is uitsluitend toegestaan als daarvoor dwingende redenen bestaan. Bijvoorbeeld het aanwijzen van specifieke routes door gemeenten voor het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen met het oog op de openbare veiligheid.

De spoorgoederen vervoerders hebben op grond van de Europese spoorregelgeving vrije toegang tot het Nederlands spoornetwerk voor het uitvoeren van goederenvervoerdiensten. Indien de capaciteitsvraag op een bepaald traject de beschikbare capaciteit overtreft, vindt verdeling van de schaarse plaats overeenkomstig de regels in de Spoorwegwet, die zijn ontleend aan de Europese spoorregelgeving. In dat geval kunnen vervoerders er zélf voor kiezen om een andere route aan te vragen, bijvoorbeeld over de Betuweroute.

Beperking van het vrij dienstverkeer, in dit geval het verrichten van goederenvervoer, is op grond van jurisprudentie alleen toegestaan in geval van dwingende redenen van niet-economische aard. Het «verhogen van de bezettingsgraad van de Betuweroute» is een (bedrijfs)economische doelstelling, die derhalve niet gehanteerd kan worden als reden om tot routedwang over te gaan.

6

Waarom heeft u de verklaringen van conformiteit voor het A15-tracé en de Havenspoorlijn nog niet goedgekeurd?

Een extern bureau heeft in het laatste kwartaal van 2009 de verklaringen van conformiteit getoetst. Uit de audit, die begin januari 2010 beschikbaar was, bleek dat enkele punten toch niet volledig voldeden aan het functioneel programma van eisen. Een deel van deze punten is inmiddels opgelost door de projectorganisatie van ProRail en voor de overige heb ik met exploitant Keyrail afspraken gemaakt over de vervolg aanpak. Nu er overeenstemming is over de restpunten en de afhandeling ervan kan ik de verklaringen van conformiteit accepteren en decharge gaan verlenen aan de projectorganisatie. Ik wacht daarmee totdat uw Kamer het project ook als voltooid beschouwt. Dit is niet perse nodig, maar lijkt mij wel passend bij een groot project als de Betuweroute.

7

Kan uit de nadere bestudering door ProRail van de bescherming tegen aanraken van de bovenleiding van de Betuweroute volgen dat de bescherming blijft zoals ze nu is? Moet ProRail de isolatoren van de bovenleiding niet gewoon aanpassen?

Als gevolg van nadere studie door ProRail en Keyrail worden aanpassingen in de bescherming tegen aanraken van de bovenleiding van de Betuweroute uitgevoerd. Dit verlangt zorgvuldige bestudering van specifieke locaties om de nut en noodzaak van eventuele maatregelen te bepalen. De te nemen maatregelen betekenen niet noodzakelijker wijze dat de isolatoren aangepast dienen te worden, maar kunnen ook bestaan uit het plaatsen van schermen ter voorkoming van direct contact met spanningvoerende delen.

8

Wie bepaalt of de bescherming tegen aanraken van de bovenleiding van de Betuweroute al dan niet voldoet aan de nieuwste normen? Wie is er verantwoordelijk voor eventuele aanpassingen als dat niet zo blijkt te zijn en wie gaat die betalen?

De eigenaar (ProRail) en de exploitant (Keyrail) bepalen in overleg of de bescherming tegen aanraken van de bovenleiding voldoet aan de normen. De verantwoordelijkheid voor het eventueel aanpassen indien er risico's bestaan voor aanraakgevaar ligt bij de eigenaar. De project organisatie Betuweroute heeft bij de realisatie van de bovenleiding deze uitgevoerd conform de op dat moment vigerende norm. Intussen is er een revisie op deze norm gekomen waardoor extra aanpassingen nodig zijn. De extra kosten voor de aanpassingen zullen gedeeltelijk uit het aanlegbudget Betuweroute en gedeeltelijk uit het beheerplan van ProRail worden betaald. De kosten blijven beperkt tot € 200.000 – € 3 00.000.

9

Wanneer komt er meer duidelijkheid over de restpunten die Keyrail constateert met betrekking tot de verbetering van de beschikbaarheid van de Betuweroute voor toekomstig gebruik? Op basis van welke criteria (ten

aanzien van nut en noodzaak) beslist Keyrail of deze restpunten opgelost moet worden?

Keyrail zal alle restpunten in haar contract periode afhandelen. Sommige worden dit jaar reeds opgelost, voor andere moet nog een plan van aanpak worden opgesteld. Het leidende criterium voor KeyRail is dat het restpunt opgelost moet zijn, voordat het een beperking wordt voor verdere groei van het gebruik van de Betuweroute.

10

Kunt u kwantificeren in welke mate de groei van het treinverkeer over de Betuweroute gehinderd wordt door niet optimaal functionerende tunneltechnische installaties (TTI's)?

Op dit moment wordt de groei van het treinverkeer niet gehinderd. Keyrail is in staat om de gevraagde hoeveelheid treinen te rijden, waarbij soms sprake is van vertraging ten gevolge van de storingen in de tunnels. De maatregelen, waar Keyrail mee is gestart in 2010, hebben als doel het storingsniveau dusdanig terugdringen, dat de groei in latere jaren niet in gevaar komt.

11

Kunt u uiteenzetten hoe de brandveiligheid op de Betuweroute gegarandeerd kan worden, terwijl de TTI's nog veel storingen kennen?

Op het moment dat een storing optreedt wordt de betreffende tunnelbuis afgesloten en wordt verkeer omgeleid via de andere buis. Op deze manier is de veiligheid te allen tijde gewaarborgd.

12

Wanneer moeten de TTI's naar volle tevredenheid functioneren?

Keyrail werkt nu het plan van aanpak uit, waarin de maatregelen zich uitstrekken tot eind 2012. In 2013 zal ik dan met ProRail en Keyrail beoordelen of de TTI's naar volle tevredenheid.

13

Wie is er verantwoordelijk voor problemen met de radiocommunicatie (GSM-R) en op wie kunnen de kosten worden verhaald voor de oplossing voor de verbingsproblemen tussen locomotieven die vanuit Duitsland komen met het Nederlandse GSM-R net? Kunt u uw antwoord toelichten?

De oorzaak van de verbingsproblemen kan liggen in de trein, de baan of in de combinatie van beide. De ERTMS software in de locomotieven wordt dit jaar zodanig aangepast dat het GSM-R contact automatisch overgaat van het Duitse naar het Nederlandse net bij het passeren van de grens. Naast deze verbetering moeten ook andere raakvlakken gecontroleerd worden. ProRail, Keyrail, vervoerders en locomotief eigenaren werken de analyse van de storingen nader uit. De oorzaak van de storing zal mogelijk bepalen wie de verantwoordelijkheid voor de oplossing ervan draagt. VenW heeft in deze een procesverantwoordelijkheid. Wat de kosten voor de oplossing zijn, zal blijken uit het plan van aanpak.

14

Functioneert GSM-R voor het overige goed op de Betuweroute? Zo nee, kunt u uiteenzetten welke andere problemen zich nog voordoen, of daar budgetoverschrijdingen uit volgen en wie daar verantwoordelijk voor is?

Het GSM-R contact valt incidenteel uit bij de grens (zie ook het antwoord op vraag 13). Voor het overige functioneert GSM-R goed op de Betuweroute.

15

Wanneer is het plan van aanpak voor de problemen met betrekking tot ERTMS klaar? Zal de Kamer op de hoogte worden gesteld van de inhoud van het plan van aanpak?

De problemen met de beschikbaarheid van de GSM-R/ ERTMS op het A-15 tracé worden dit jaar aangepakt. ProRail neemt de leiding en betreft de leveranciers van boord- en walapparatuur erbij. Als uw Kamer hier prijs op stelt, dan kan ik u het plan van aanpak zenden, zodra dat is opgesteld.

16

Waarom laat u het aan Keyrail over om te beoordelen of het beter beveiligen van de sporen op het Centraal Uitwisselpunt (CUP) voor Containers rendabel is; waarom schrijft u die betere beveiliging niet voor?

Op dit moment staat IVW rangeren op het CUP niet toe, omdat er geen sluitende procedure is voor de machinisten om de handelingen zonder bakens veilig uit te voeren. Het is echter ook niet duidelijk in hoeverre bij marktpartijen belangstelling bestaat om hier rangeeractiviteiten uit te gaan voeren. Ik heb aan Keyrail gevraagd te inventariseren welke wensen bij marktpartijen leven om zo te kunnen beoordelen of en op welke wijze aanpassing van het beveiligingsstelsel noodzakelijk is.

17

Is de problematiek in Valburg geen voorbode van grotere problemen bij de (verdere) invoering van ERTMS level-2? Moeten machinisten niet aan dit stelsel gaan wennen?

Nee. De problematiek in Valburg (rangeren onder ERTMS level-2) komt nergens anders op de Betuweroute voor. Het rangeren op de emplacementen in de haven verloopt onder ERTMS level-1, die van bakens is voorzien. Wat dat betreft was de beslissing in 2007 om op de havenspoorlijn niet level-2 maar level-1 aan te leggen een juiste. Het verlangt enige training en gewenning van de machinisten, maar ik verneem dat zij zeer te spreken zijn over de gebruiksvriendelijkheid van ERTMS in de cabine.

18

Waar denkt u dekking te vinden voor de beschikking van € 15 miljoen ten behoeve van het saldo van mee- en tegenvallers?

De dekking voor de eventuele tegenvallers zal komen uit artikel 13 Infracfonds.

Het Betuweroute project zal geen aanspraak meer doen op de risicoreservering voor de grote Projecten.

19

Is er na de eindevaluatie geen enkele budgettaire mee- of tegenvaller meer te verwachten; zijn alle betalingen in het kader van het project Betuweroute dan afgerond?

De eindevaluatie houdt niet in dat alle werkzaamheden zijn afgerond en betaald. Er lopen nog werkzaamheden (waaronder de gevelisolatie te Roozenburg), waarvoor projectbudget beschikbaar is. In de VGR 27 is de prognose eindstand opgenomen inclusief de risico's, die nog spelen.

20

Het evaluatierapport doet geen uitspraken over de mate waarin de Betuweroute bijdraagt aan de onderliggende beleidsdoelstellingen van het project, omdat het daarvoor nog te vroeg zou zijn (pag. 7 van de eindevaluatie). Is er op een later moment nog een evaluatie voorzien die hier wel aandacht aan zal besteden? Zo ja, wanneer zal die plaatsvinden?

De evaluatie heb ik in overleg met de Kamer beperkt tot de Betuweroute als bouw project. De exploitatie van de Betuweroute behoort niet tot de opdracht aan de Projectorganisatie en is in handen gelegd van Keyrail. De ontwikkeling van het gebruik van de Betuweroute bepaalt de mate, waarin de milieutechnische en economische doelstellingen worden gerealiseerd. Aan het einde van de lopende contractperiode van Keyrail in 2013 wikkel ik financieel de zaken met Keyrail af. Dat is dan tevens het moment om de beleidsdoelen, die ten grondslag lagen aan de bouw van de Betuweroute te evalueren. Ik zal u in 2013 ook melden of dan voldaan is aan de motie Hofstra, die in stelt dat onderhoud en exploitatie gedekt moeten worden door de betaalde tarieven.

21

Waarom wilt u de grootprojectstatus van de Betuweroute beëindigen terwijl het gebruik van de Betuweroute nog niet geheel naar wens verloopt en het project financieel ook nog niet geheel gedekt is?

Zie antwoord 20. Er is financiële dekking voor afronding van de lopende werkzaamheden aan de Betuweroute. De afhandeling van de restpunten is nog niet volledig begroot, maar de daarvoor benodigde budgetten zijn gering en zullen gedekt worden uit artikel 13 Infracfonds.

22

Kunt u (in hoofdlijnen) uiteenzetten op welke wijze u laat onderzoeken in welke mate de Betuweroute voor modal shift zorgt?

Ik zal met het Kennis instituut Mobiliteit (KIM) de uitgangspunten voor de studie formuleren, en wil de «shift «naar de Betuweroute op twee manieren in beeld brengen.

Allereerst ben ik geïnteresseerd te weten in welke mate de Betuweroute het gemengde spoornet ontlast. De ontwikkeling in het goederenspoorverkeer is te achterhalen uit de data bestanden bij ProRail en Keyrail. Om vervolgens iets te kunnen zeggen over de shift van lading van de weg naar het spoor zal met het KIM overleggen hoe dit in beeld gebracht kan worden.

23

Wat houdt het onderzoek in, op basis waarvan besloten wordt de exploitatie van de Betuweroute vanaf 1 september 2013 al dan niet aan te besteden?

Ik heb een viertal onderzoekstrajecten op gang gezet:

- Een inventarisatie van mogelijke exploitatiemodellen, mede in het licht van het publiek belang van hoofd railinfrastructuur;
- Een verkenning van de juridische implicaties en randvoorwaarden rond het al dan niet aanbesteden van de exploitatie;
- Een onderzoek naar de vraag of een hernieuwde marktconsultatie op dit moment meerwaarde kan bieden en hoe deze dan moet worden opgezet;
- Een tussentijdse evaluatie van de huidige exploitatievorm van de Betuweroute.

24

Welke voorwaarden hanteert u bij het besluit om de exploitatie van de Betuweroute vanaf 1 september 2013 al dan niet aan te besteden?

Bovengenoemde vier onderzoekstrajecten hebben mede tot doel mij in staat te stellen een dergelijke set van voorwaarden te formuleren.

25

Wanneer moet er uiterlijk een besluit vallen over het al dan niet aanbesteden van de exploitatie van de Betuweroute om een volwaardige aanbesteding of gunning te kunnen realiseren per 1 september 2013?

Afhankelijk van de gekozen aanbestedingsprocedure, duurt een dergelijke procedure ruim twee jaar. De looptijd van de aanbestedingsprocedure is, behalve van de gekozen vorm, afhankelijk van de complexiteit van de aan te besteden opdracht, politieke besluitvorming en mogelijke gerechtelijke procedures. Gelet op de genoemde datum van 1 september 2013, betekent dit dat de besluitvorming uiterlijk op 1 september 2011 dient te zijn afgerond.

26

Heeft de Raad van State al een uitspraak gedaan over de ingediende beroepen tegen het hogere grenswaardenbesluit van Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland (zie pag. 5–6 van de voortgangsrapportage)? Zo ja, hoe zou, volgens u, daaraan gevolg moeten worden gegeven?

Er is door de Raad van State nog geen uitspraak gedaan over de ingediende beroepen tegen het hogere grenswaardenbesluit.

27

Kunt u uiteenzetten wat de prognoses zijn voor het aantal goederentreinen op de IJssellijn als de Betuweroute beter gaat lopen?

Volgens de meest recente beleidsvrije prognose van ProRail rijden rond 2020 6–10 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen over de IJssellijn. Bij die prognose is ervan uitgegaan dat de Betuweroute volledig in gebruik is.

Momenteel worden in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om méér goederentreinen via de IJssellijn te laten rijden en de effecten daarvan; besluitvorming over PHS is voorzien in de zomer van 2010.

28

Hoe zorgt u ervoor dat het verkeer op de IJssellijn binnen de geluidsnormen blijft? Welke aanvullende maatregelen gaat u hiertoe nemen? Ingeval het treinverkeer op de IJssellijn zodanig groeit dat wettelijke grenzen worden overschreden, wordt de procedure gevolgd die daarvoor in de Wet geluidhinder is vastgelegd en worden zonodig geluidbeperkende maatregelen getroffen. Te denken valt dan aan raildempers en/of geluidschermen.

In alle gevallen dient het treinverkeer binnen de geluidsgrenzen te blijven; wat kan betekenen dat groei van het aantal treinen niet meer mogelijk is.