

Vergaderjaar 2017–2018

**22 589**

**Betuweroute**

**Nr. 324**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2018

Conform afspraken met uw Kamer ontvangt u hierbij de halfjaarlijkse voortgangsrapportage over het gebruik en de exploitatie van de Betuweroute<sup>1</sup>. De vorige voortgangsrapportage is van november vorig jaar (Kamerstuk 22 589, nr. 323). In deze brief informeer ik u naast het gebruik en de exploitatie van de Betuweroute tevens over de voortgang met betrekking tot Derde spoor Duitsland en enkele Europese ontwikkelingen.

### **Gebruik en exploitatie Betuweroute**

In mijn laatste voortgangsrapportage heb ik u een eerste overzicht gegeven van de exploitatie van de Betuweroute tot en met 2016. Conform de daarvoor ontwikkelde systematiek heeft ProRail inmiddels de cijfers over 2017 kunnen opstellen.

**Tabel 1. Exploitatie Betuweroute 2016–2017 (€ mln.)**

	2016	2017
<b>Opbrengsten</b>		
Exploitatiesubsidie IenW	32,5	31,6
Gebruiksvergoedingen	10,3	11,6
Parkeer- en verhuurvergoedingen	2,4	2,6
Overig (doorbelastingen)	2,3	2,2
Netto omzet	47,5	48,0

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

	2016	2017
<b>Kosten</b>		
Beheer en onderhoud	31,9	32,8
Inzet verkeersleiders	5,9	6,0
ICT	3,6	3,6
Personeel	4,5	4,6
Overige bedrijfskosten	1,6	1,0
Bedrijfslasten	47,5	48,0

Bron: ProRail

Uit dit overzicht blijkt dat de inkomsten uit de gebruiksvergoeding ten opzichte van 2016 zijn gestegen. Dit hangt samen met een verschuiving van verkeer van het gemengde net naar de Betuweroute. Dat is ook zichtbaar in onderstaande tabel: het verkeer op de grensovergang Zevenaar–Emmerich is in 2017 gestegen, terwijl op de andere grensovergangen het verkeer is verminderd. Belangrijke oorzaak hiervan ligt bij uitstel van werkzaamheden aan de bouw van het Derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen (zie hierna).

**Tabel 2. Aantal goederentreinen per grensovergang met Duitsland 2016 – 2018.**

Grensovergang	2016	2017	2018 1 <sup>e</sup> kwartaal
Oldenzaal – Bad Bentheim	6.750	5.850	1.650
Zevenaar – Emmerich	20.750	24.500	4.700
Venlo – Kaldenkirchen	16.350	12.500	4.250
Totaal	43.850	42.850	10.600

Toelichting: som beide richtingen samen, afgerond op 50-tallen  
Bron: ProRail

Het totale goederenvervoer per spoor over het Nederlandse net is in 2017 niet toegenomen: ten opzichte van 2016 zijn ongeveer 1.000 treinen minder over de Nederlands-Duitse grens gegaan. Een nadere toelichting treft u aan in het jaarrapport over de ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer in Nederland van ProRail (bijgevoegd). De daling hangt samen met een forse afname in het kolenvervoer vanuit de Rotterdamse haven als gevolg van de sluiting van enkele Duitse kolencentrales. Verder heeft de versperring van zeven weken bij Rastatt in Zuid-Duitsland ervoor gezorgd dat minder treinen hebben kunnen rijden. Omdat ProRail dit rapport sinds dit jaar via zijn website<sup>2</sup> publiceert, zal ik voortaan de link naar het rapport op de website van ProRail vermelden.

#### *Governance benutting Betuweroute*

Tijdens het Algemeen Overleg Spoor van 6 juni jongstleden heeft het lid Amhaouch gevraagd naar concrete doelen met termijnen voor een optimale benutting van de Betuweroute en de governance daarvan (Kamerstuk 29 984, nr. 784). Met het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer dat ik op 19 juni aan uw Kamer heb gezonden (Kamerstuk 29 984, nr. 782), streef ik met de sector naar een volumegroei van het goederenvervoer per spoor van 54 tot 61 miljoen ton in 2030. Het pakket richt zich op modal shift: de groeiende vervoersbehoefte moet met een beter aanbod aan vervoersdiensten naar het spoor – en zo mogelijk naar de Betuweroute – verleid worden. In hoeverre deze groei daadwerkelijk over

<sup>2</sup> <https://www.prorail.nl/nieuws/rapport-jaarcijfers-spoorgoederenvervoer-openbaar>.

de Betuweroute zal gaan, blijft afhangen van marktomstandigheden en de beschikbaarheid van het spoor, onder andere in het perspectief van de bouwwerkzaamheden aan het Derde spoor (zie hierna). De uitvoering van het maatregelenpakket en de monitoring van de effectiviteit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van het ministerie en de Spoorgoedertafel.

#### *Noordtak Betuweroute*

Eerder is aangegeven dat er geen noodzaak is om, in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, voor 2030 de Goederenroutering Oost-Nederland (de bestaande corridor Elst–Deventer–Oldenzaal) in te richten voor extra goederentreinen. Daarbij is toegezegd dat indien nieuwe actuele goederenprognoses een ander beeld zouden geven, dit heroverwogen kan worden.

Recentelijk is een nieuwe Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) aan uw Kamer gezonden (Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 229). De prognoses voor het spoorgoederenvervoer door Oost-Nederland geven mij geen aanleiding om de uitwerking van deze goederenroutering te vervroegen. Daarmee handhaaf ik de eerdere besluiten om niet voor 2020 een haalbaarheidsonderzoek van een noordoostelijke verbinding en de uitwerking van de Goederenroutering Oost-Nederland opnieuw te beoordelen (Kamerstuk 32 404, nr. 74).

#### **Derde spoor Duitsland**

In de laatste voortgangsrapportage ben ik uitvoerig ingegaan op de stand van zaken met betrekking tot de bouw van het Derde spoor. Recent is met het Bondsministerie overleg gevoerd. Daaruit is gebleken dat de vergunningverlening voortgang boekt, maar dat dit nog niet leidt tot een versnelling in het tempo van bouwwerkzaamheden. De verwachting is nog steeds dat het tracé tussen Zevenaar en Oberhausen in 2018 gedurende 94 dagen buitendienststellingen kent, waarvan 31 dubbelsporig. In 2017 was dit 48 dagen, waarvan 12 dubbelsporig.

Voor 2019 houdt de Duitse infrastructuurbeheerder DB Netz vast aan het zogenoemde «Sperrpause concept». Dat houdt in dat er iedere maand een enkelsporige buitendienststelling is tussen Zevenaar en Oberhausen met om de maand een dubbelsporige buitendienststelling in een weekend. Daarnaast is er een langdurige enkelsporige buitendienststelling voorzien in de maanden juli en augustus van in totaal ruim 40 dagen en zijn in deze periode ook dubbelsporige onttrekkingen gepland. ProRail onderhoudt nauw contact met DB Netz over de planning van buitendienststellingen, de afstemming van de om te leiden treinen en de betekenis hiervan voor de operatie.

#### *Monitoring effecten op zeehavens en industrie*

Naar aanleiding van het verzoek van het lid Middendorp (zie Verslag, Kamerstuk 29 984, nr. 728) heb ik het bureau Panteia gevraagd een monitoringsinstrument te ontwikkelen. Dit instrument zal in de komende maand worden afgerond. Het instrument zal zo worden ingericht dat het gebruik kan maken van gegevens uit het door ProRail opgestelde dashboard voor het Derde spoor en op basis daarvan kan worden getoetst of ladingstromen verschoven zijn naar andere zeehavens.

Eerste berekeningen met de monitor laten zien dat het effect van bouwwerkzaamheden aan het Derde spoor op havens en industrie tot nu toe heel beperkt is. Dit betekent dat de eerder geconstateerde effectiviteit

van het maatregelenpakket Derde spoor nog steeds van kracht is. Het is mijn intentie deze monitor elk half jaar uit te voeren en hier uw Kamer via de voortgangsrapportage spoorgoederen over te informeren.

### *Tracé Heerlen – Herzogenrath*

ProRail is momenteel bezig met de uitwerking van de maatregelen. De eerste maatregel, de elektrificatie van het tracé, wordt volgens de huidige planning dit jaar afgerond zodat vanaf dienstregeling 2019 het spoor tussen Heerlen en Herzogenrath beschikbaar is voor elektrisch materieel. De tweede maatregel, de vervanging van het ATB-NG eiland tussen Landgraaf en de Duitse grens, wordt momenteel uitgewerkt. Zoals in mijn brief van 21 november 2017 (Kamerstuk 22 589, nr. 323) vermeld liggen op het betreffende tracé twee niet-actief beveiligde overwegen die ofwel opgeheven ofwel beter beveiligd moeten worden. ProRail werkt hiervoor momenteel de alternatieven uit. Bedoeling is om de werkzaamheden in 2019 uit te voeren, zodat vanaf dienstregeling 2020 locomotieven zonder ATB-NG van het tracé gebruik kunnen maken.

### **Europese agenda**

Omdat spoorgoederenvervoer vrijwel uitsluitend grensoverschrijdend is, is de Europese agenda van groot belang voor de positie van dit vervoer. Hierna ga ik in op de voortgang in de Europese spoorgoederencorridors en de uitvoering van initiatieven naar aanleiding van de Rotterdam verklaring «*Rail freight corridors to boost international freight*» van juni 2016. In de brief van 29 mei 2018 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 704) is melding gemaakt van de ministersverklaring over internationaal crisismanagement bij grote verstoringen. Deze maatregelen zijn mede een reactie op de stremming bij Rastatt in 2017.

In 2017 is de uitvoeringsverordening toegang diensten en voorzieningen gepubliceerd (EU) 2177/2017. Deze verordening geeft invulling aan de vereisten van Richtlijn 2012/34/EU om te komen tot meer transparante toegangsvoorwaarden voor noodzakelijke diensten en voorzieningen. Dit zijn bijvoorbeeld terminals, werkplaatsen, tankplaatsen etc. De sector heeft tot juni 2019 om aan de vereisten van de verordening te voldoen. In het geval van spoorterminals wordt ook vereist dat zij met vervoerders informatie uitwisselen over de real-time verwachte tijden van aankomsten van treinen.

In de Rotterdam verklaring is al een verwijzing opgenomen naar het sectorbrede project «Time Table Redesign» (TTR). Dit internationale project heeft als doel een effectiever proces voor het opstellen van de dienstregeling in te richten door werkzaamheden beter op elkaar af te stemmen en door aanvragen en aanvraagtermijnen voor infrastructurele capaciteit voor het personenvervoer en goederenvervoer meer van elkaar te scheiden. Het gedelegeerde besluit (EU) 2075/2017 geeft een kader voor het internationaal afstemmen van werkzaamheden op het spoor en zal stapsgewijs vanaf december 2018 worden ingevoerd. In het kader van TTR worden vanaf december 2019 enkele pilots uitgevoerd over de nieuwe wijze van opstellen van de dienstregeling. Een van die pilots betreft het baanvak Rotterdam–Antwerpen.

### *Spoorgoederencorridors*

Nederland is betrokken bij drie spoorgoederencorridors die op grond van Verordening 913/2010/EC zijn ingericht, te weten Rhine Alpine, North Sea Mediterranean en North Sea Baltic. De voortgang op deze corridors wordt

door de respectieve uitvoerende comités gepubliceerd in jaarverslagen die op de site van elke corridor in te zien zijn.

Verwacht wordt dat in de loop van dit jaar de spoorgoederencorridors Rhine Alpine en North Sea Mediterranean hun corridor implementatieplan zullen bijstellen met o.a. de nieuwste gegevens rond de uitrol van ERTMS op die corridors. Daarnaast zal de corridor North Sea Baltic in 2020 worden uitgebreid naar Letland en Estland. Recentelijk, bij mededeling van 16 april 2018 (COM(2018)198), heeft de Europese Commissie aangekondigd om eind 2018 een impact assessment te starten om nut en noodzaak van wijziging van de Verordening te bezien.

Op basis van de Rotterdam verklaring heeft de sector, mede in overleg met de Europese Commissie, 10 prioriteiten vastgesteld. De prioriteiten hebben vooral betrekking op het verbeteren van het aanbod van treinpaden, het harmoniseren van infrastructuurspecificaties en processen aan de grenzen, en het monitoren van verkeers- en goederenstromen. De sectororganisaties werken momenteel aan een voortgangsrapport op deze punten dat wordt betrokken bij de voorbereiding van het Oostenrijks voorzitterschap. Het Oostenrijks voorzitterschap is namelijk voornemens om de spoorgoederencorridors nadrukkelijk op de agenda te zetten. Tijdens de informele Transportraad op 28–29 oktober 2018 wil het Oostenrijks voorzitterschap de voortgang van de Verklaring van Rotterdam een vervolg geven en deze bezien in het licht van het duurzaamheidsvraagstuk en de klimaatambities. Oostenrijk streeft hierbij naar een ministersverklaring over de decarbonisatie van transport.

De Europese Commissie heeft het initiatief genomen om oplossingen van diverse operationele problemen, met name op grensovergangen, bijeen te brengen in een *issue-log*. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het bereiken van afdoende flexibiliteit voor inzet van machinisten gezien de taalvereisten en het harmoniseren van diverse technische eisen.

Recent heb ik gesproken met de Duitse Staatssecretaris van Verkeer en Digitale Infrastructuur, de heer Ferlemann, over de goede samenwerking rond spoorgoederenvervoer. Om dit verder te versterken heb ik afgesproken om in de tweede helft van dit jaar een high level bijeenkomst te organiseren met een beperkt aantal vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven. Het op 19 juni jongstleden aan uw Kamer toegestuurde maatregelenpakket spoorgoederenvervoer en de samenhang daarvan met het Duitse Masterplan Schienengüterverkehr wordt daarbij betrokken.

### **Tot slot**

De voortgangsrapportage geeft blijk van positieve ontwikkelingen. Nu het eerdergenoemde maatregelenpakket spoorgoederenvervoer er ligt, zie ik een goede basis om samen met de sector de positie van het vervoer per spoor verder te versterken. Zoals in mijn brief van 19 juni is aangekondigd, zal ik in de eerstvolgende rapportages naast de monitoring van de Betuweroute ook de voortgang van het maatregelenpakket betrekken (Kamerstuk 29 984, nr. 782).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer