

Vergaderjaar 2016–2017

22 589

Betuweroute

Nr. 322

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 februari 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 15 februari 2017 over «Voortgang Betuweroute» (Kamerstuk 22 589, nr. 321).

De vragen en opmerkingen zijn op 17 februari 2017 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 22 februari 2017 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Derde spoor Duitsland	2
Gevolgen en omleidingen in Nederland	3
Liquidatie Keyrail B.V.	4

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met grote zorg kennisgenomen van de voortgang van de Betuweroute. Zij hebben in dat kader een aantal vragen aan de Staatssecretaris.

De leden van de PvdA-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de voortgang van de werkzaamheden aan de Betuweroute, met name aan Duitse zijde. Zij zijn teleurgesteld over het feit dat de werkzaamheden vertraagd zijn en hebben hierover de volgende vragen aan de Staatssecretaris.

De leden van de SP-fractie zijn ontstemt over het feit dat er wederom sprake is van vertraging bij het aansluiten van het derde spoor in Duitsland. Deze leden vragen of de Staatssecretaris nog diplomatieke middelen tot haar beschikking heeft om het proces rondom de bouwvergunningen aan Duitse zijde te versnellen.

De leden van de PVV-fractie hebben met afkeer kennisgenomen van de brief over de voortgang van de Betuweroute. De leden van deze fractie zouden graag de volgende vragen willen stellen.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief over de voortgang van de Betuweroute. De leden van deze fractie hebben nog de volgende vragen.

Derde spoor Duitsland

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris er in haar brief «Voortgang Betuweroute» reeds op voorhand rekening mee houdt dat vertraging dreigt op te treden bij de bouwwerkzaamheden aan de Betuweroute. Waar baseert de Staatssecretaris deze uitspraak nu precies op? Is het niet zo dat Duitsland een leveringsplicht heeft ten aanzien van de realisatie van de Betuweroute in 2022? En zo nee, waarom niet en welke afspraken zijn er nu wel precies met Duitsland gemaakt ten aanzien van de termijnen van oplevering van de Betuweroute aan Duitse zijde? Welke actie gaat de Staatssecretaris richting de Duitse verantwoordelijke overheden ondernemen om toch te zorgen dat de vergunningen op tijd worden verleend en dat de werkzaamheden op tijd kunnen worden afgerond? De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat Nederland alles op alles moet zetten om ervoor te zorgen dat de Betuweroute aan Duitse zijde toch op tijd kan worden opgeleverd. Is de Staatssecretaris dat met deze leden eens? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat in maart 2016 slechts één van de benodigde bouwvergunningen was afgegeven (en dat daarover bovendien nog een juridische procedure liep). In de brief wordt echter niet aangegeven hoeveel vergunningen in februari 2017 zijn afgegeven. Deze leden vragen de Staatssecretaris dat alsnog aan te geven. Voorts vragen deze leden of het mogelijk is bij benadering een datum te geven voor

ingebruikname. De leden van de PvdA-fractie vragen ook of de Staatssecretaris kan aangeven hoe het contact tussen Nederland en Duitse partners loopt. In hoeverre is er sprake van snelle en duidelijke communicatie?

De leden van de PvdA-fractie zijn – zoals gezegd – teleurgesteld over het feit dat de ingebruikname van de Betuweroute aan Duitse zijde met enkele jaren is vertraagd. Zij vragen de Staatssecretaris welke maatregelen aan Nederlandse zijde nog genomen kunnen worden om ingebruikname van het derde spoor in Duitsland te versnellen. Zijn die maatregelen er en is de Staatssecretaris bereid deze te nemen?

De leden van de SP-fractie merken dat dit dossier in Duitsland al jaren een zeer lage prioriteit heeft en zijn dan ook niet op voorhand gerust op dat in 2019 daadwerkelijk alle vergunningen zijn verleend. Is het te verwachten dat er meer beroepen zullen worden aangetekend. Zo ja, tot hoe lang kunnen deze procedures in het slechtste scenario's de aanleg van het derde spoor vertragen?

De leden van de PVV-fractie vragen wat de oorspronkelijke afspraak met de Duitsers was over de Duitse kant van de Betuweroute. Welke afspraken zijn daarover gemaakt? Heeft de Staatssecretaris een indicatie dat deze vertraging te maken heeft met de tol die vrachtwagens moeten betalen in Duitsland? In het algemeen vragen de leden van de PVV-fractie of Duitsland de Rotterdamse haven benadeelt en de positie van concurrenten zoals Hamburg bevoordeelt. Is dat het geval? Is de Staatssecretaris bereid tot spoedoverleg en juridische stappen? Zo ja, welke? Is dit een doelbewuste vertragingstactiek van de Duitsers om de belangen van Hamburg als haven te bevoordelen? Zo nee, hoe weet de Staatssecretaris dat?

De leden van de fractie van D66 lezen dat het de Staatssecretaris is gebleken dat de bouw van het derde spoor in Duitsland langer zal duren dan oorspronkelijk was voorzien. Zij houdt er rekening mee dat de einddatum enkele jaren zal opschuiven. Met hoeveel jaar vertraging houdt zij rekening? Waar kan de Kamer de Staatssecretaris aan houden?

Gevolgen en omleidingen in Nederland

De leden van de VVD-fractie vragen welke consequenties de eventuele vertraging aan Duitse zijde heeft voor de spoorgoederenvervoerders en de compensatie die zij ontvangen voor het moeten omrijden. Kan de Staatssecretaris dit toelichten?

Welke consequenties heeft een latere realisatie van de Betuweroute aan Duitse zijde voor het doorgaande goederenvervoer in Nederland, voor de Nederlandse havens, voor de Nederlandse verladers en voor de Nederlandse industrie?

Wat betekent een eventueel uitstel voor de andere spoorcorridors waar het goederenverkeer dan eventueel langs geleid wordt, en voor het draagvlak van omwonenden? Welke actie zal de Staatssecretaris ondernemen om een eventueel uitstel van de realisatie van de Betuweroute op te vangen? Welke gevolgen heeft het huidige verminderde gebruik van de Betuweroute voor het spoorgoederenvervoer? Is er door de stagnatie vervoer van het spoor naar de weg verdwenen waardoor feitelijk de groei van het spoorgoederenvervoer stagneert? Wat betekent uitstel van de realisatie van de Betuweroute voor de groei van het spoorgoederenvervoer gedurende deze stagnatie en voor spoorgoederenvervoerders? Wat betekent een eventueel uitstel van de realisatie van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de Wet Basisnet?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat DB Netz in beperkte mate mogelijkheden ziet om in de dienstregeling ruimte te vinden voor goederenverkeer via Herzogenrath. Is het aantal van twee treinen per richting per nacht substantieel te noemen (zeker in relatie tot de totale goederenstroom per spoor richting Duitsland), zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Is de Staatssecretaris bereid bij de Duitse partners aan te dringen op meer ruimte voor afwikkeling van goederenverkeer via deze route?

De leden van de SP-fractie zijn bezorgd over het omleiden van treinen tot na 2022. Zij vragen of dit niet op gespannen voet staat met de mogelijke verdere groei van de Tweede Maasvlakte en de oplevering van nieuwe containerterminals. Graag ontvangen de leden hier een reactie op en ook zouden zij graag de actuele groeiscenario's voor het goederenspoor tot 2030 ontvangen met een hoog en laag groeiscenario.

De leden van de SP-fractie vragen hoe de Staatssecretaris naar de toekomst van het basisnet kijkt. Deze leden merken op dat dit zich soms lastig verhoudt tot de normen die gehanteerd worden in Duitsland en België. Is dit op een bepaalde wijze te harmoniseren, zodat er veilige grensoverschrijdende verbindingen ontstaan? Als het kan, is dit dan wenselijk?

De leden van de SP-fractie vragen of er nu nog extra inspanning geleverd gaat worden om een deel van de goederenstroom af te handelen via de binnenvaart. Hoe staat het met deze plannen en wat is hiervan te verwachten?

De leden van de PVV-fractie vragen of de Staatssecretaris kan inschatten welke schade met deze vertraging aan de positie van de Rotterdamse haven zal worden toegebracht, zowel strategisch als financieel. Kan zij hier een inschatting van geven? Hoeveel schade zullen Nederlandse bedrijven hierdoor oplopen? Is de Staatssecretaris bereid om samen met deze bedrijven de schade te verhalen?

De leden van de D66-fractie vragen naar de gevolgen van deze vertraging voor de omleidingen en de afgesproken risicoplafonds. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris de overlast in de jaren na 2022 voor omwonenden en hoe gaat zij de overlast zoveel mogelijk beperken? Hoe geeft zij ruimte aan de zorgen die omwonenden hierover hebben? Wat betekent het opschuiven van de einddatum vervolgens voor de gebruikers van het spoor? Welke schade ondervinden zij van de omleidingen die nu nog langer duren?

Liquidatie Keyrail B.V.

De leden van de VVD-fractie vragen welke afspraken er gemaakt zijn met aandeelhouders van Keyrail ten aanzien van de aansprakelijkheid bij eventuele restproblematiek inzake de betonkwaliteit van de Betuweroute. Welke zijn dat precies? Wanneer worden de resultaten verwacht van het lopende onderzoek naar betonkwaliteit?

Ten aanzien van de liquidatie van Keyrail vragen de leden van de PvdA-fractie tot slot naar de afspraken die zijn gemaakt met voormalig aandeelhouders van Keyrail. In hoeverre dragen oude aandeelhouders bij aan kosten die in de toekomst mogelijk voortvloeien uit de beton- of zettingsproblematiek (indien deze niet verhaalbaar blijken op aannemers etc.)?

II Reactie van de Staatssecretaris

Inleiding

De leden van veel fracties in uw Kamer hebben zorgen geuit over de boodschap in mijn brief van 15 februari 2017 dat de ingebruikname van het Derde spoor in Duitsland mogelijk enkele jaren later kan plaatsvinden. Ik begrijp de zorgen die er bij uw Kamer bestaan over de gevolgen van de latere ingebruikname voor omwonenden langs de omleidingsroutes, de spoorgoederenvervoerders en de positie van de Nederlandse zeehavens en van de industrie.

Mijn mogelijkheden om de Duitse partners te bewegen tot snellere oplevering zijn op formele gronden beperkt. Ik steun de inzet van de Duitse overheid om, gelet op de inspraakreacties op de respectievelijke bouwvergunningen, meer tijd in te ruimen voor overleg met belanghebbenden aan de voorkant. Dit draagvlak zou de snelheid van uitvoering van werkzaamheden vervolgens ten goede moeten komen. Dit laat onverlet dat in de goede samenwerking met Duitsland op alle niveaus consequent aandacht wordt gevraagd voor het belang dat Nederland hecht aan tijdige oplevering van het Derde spoor. Binnen Nederland kies ik voor een aanpak die enerzijds borgt dat de omgevingseffecten te dragen zijn voor omwonenden langs het spoor en anderzijds ruimte biedt voor afwikkeling van het benodigde spoorvervoer. Dat vervoer is immers van groot economisch belang voor Nederland. In mijn beantwoording licht ik mijn inzet nader toe.

Derde spoor Duitsland

Latere ingebruikname

De leden van de VVD-fractie vragen naar de onderbouwing van mijn verwachting dat het Derde spoor enkele jaren later in gebruik zal worden genomen. Zoals aangegeven in mijn brief van 15 februari 2017 heb ik mijn verwachting gebaseerd op de brief van de Duitse Bondsregering aan de Bondsdag en op de informatie uit de contacten met onze Duitse partners.

De leden van de VVD-fractie informeren naar een eventuele plicht van Duitsland om het Derde spoor in 2022 op te leveren en – bij ontstentenis daarvan – welke afspraken er hieromtrent met Duitsland gemaakt zijn. Ook de leden van de PVV-fractie vragen hiernaar. Duitsland kent geen verplichting tot oplevering van het Derde spoor. Evenmin zijn hieromtrent harde afspraken tussen Duitsland en Nederland gemaakt. De einddatum van 2022 is gebaseerd op een eerder door DB Netz afgegeven planning die nu door de vertraging in de vergunningverlening kan opschuiven.

De leden van de PvdA-fractie en van de D66-fractie vragen of het mogelijk is bij benadering een datum te geven voor ingebruikname. In de door mij aangehaalde brief van de Duitse Bondsregering aan de Bondsdag is duidelijk aangegeven dat een betrouwbare datum voor ingebruikname pas afgegeven kan worden als alle procedures voor de bouwvergunningen zijn afgerond. Het is dus niet mogelijk om daarop vooruitlopend een datum te noemen. In het kader van het managen van verwachtingen heb ik richting belanghebbenden op en langs het spoor aangegeven dat ik met een mogelijke vertraging rekening houd. Tegelijkertijd span ik mij maximaal in om een dergelijke vertraging zoveel mogelijk te beperken.

Stand van zaken vergunningverlening

De leden van de PvdA-fractie vragen hoeveel van de twaalf vergunningen er anno februari 2017 zijn afgegeven. Ten opzichte van de eerder aan uw Kamer gemelde situatie is nog geen verandering opgetreden: er is één bouwvergunning afgegeven voor het gedeelte nabij Oberhausen. Alle overige vergunningen zijn momenteel nog in procedure en zullen in de komende jaren worden afgegeven. Daarbij heeft de Duitse Bondsregering aan de Bondsdag medegedeeld dat voor de laatste delen van het tracé dat naar verwachting in 2019 het geval zal zijn.

De leden van de SP-fractie vragen of het te verwachten is dat meer beroepen zullen worden aangetekend en tot hoe lang de procedures de aanleg kunnen vertragen. In hoeverre belanghebbenden uiteindelijk beroep zullen aantekenen tegen afgegeven bouwvergunningen en de impact daarvan op de planning laat zich niet voorspellen. Uit mijn contacten met onze Duitse partners begrijp ik dat voor het gedeelte nabij Oberhausen geen nieuwe vergunningen zijn afgegeven maar dat eerst intensief overleg wordt gevoerd om oplossingen te vinden voor zaken die uit de inspraak naar voren zijn gekomen. Het gaat daarbij met name om brandweervoorzieningen voor het veilige gebruik van het tracé door goederentreinen met gevaarlijke stoffen. Omdat het tracé door verschillende stedelijke kernen voert, is dit geen eenvoudige opgave. De uitgebreide consultatieronde met de omgeving heeft tot doel aan de voorkant draagvlak te creëren voor de uitvoering van de werkzaamheden. Dit kan de snelheid van de uitvoering na afgifte van de vergunningen ten goede moeten komen.

Door DB Netz is bij de officiële start van de bouwwerkzaamheden op 20 januari jongstleden gemeld dat inmiddels in het overleg met lokale en regionale partijen over het pakket aan brandweervoorzieningen substantiële vooruitgang is geboekt.

Maatregelen aan Nederlandse zijde

De leden van de VVD-fractie en van de PvdA-fractie vragen of er maatregelen zijn die aan Nederlandse zijde genomen zouden kunnen worden om ingebruikname te versnellen. Nederland heeft een groot belang bij een spoedige ingebruikname van het Derde spoor. Daarom zet ik mij maximaal in om onze Duitse partners met kennis en expertise te ondersteunen. Maar de procedures voor de verschillende bouwvergunningen zijn geregeld in Duitse wetgeving. Ik heb in deze geen bevoegdheden. Voor juridische stappen – de leden van de PVV-fractie vragen daarnaar – zie ik derhalve geen aanknopingspunten. Wel hecht ik eraan dat de bevoegde Duitse instanties deze procedures zorgvuldig kunnen doorlopen, opdat de bouwvergunningen gedragen worden door partijen in de omgeving van het tracé en de kans op beroepsprocedures beperkt wordt. Doordat onze Duitse partners nu investeren in dit draagvlak zou de bouw van het Derde spoor vervolgens – na afgifte van de benodigde vergunningen -relatief snel moeten kunnen plaatsvinden.

Contact tussen Nederlandse en Duitse partners

De leden van de PvdA-fractie willen weten hoe het contact tussen Nederlandse en Duitse partners verloopt en of sprake is van snelle en duidelijke communicatie. Ik kan u mededelen dat de contacten zeer goed zijn, zowel op bestuurlijk en ambtelijk niveau als op het niveau van de infrastructuurbeheerders. ProRail voert regelmatig en constructief overleg met DB Netz over zowel de operatie van het verkeer als de planning van bouwwerkzaamheden.

Gevolgen en omleidingen in Nederland

Gevolgen voor vervoerders en omwonenden

De leden van de VVD-fractie en van de D66-fractie vragen naar de gevolgen van het opschuiven van de datum van ingebruikname van het Derde spoor. Zij vragen naar de overlast voor omwonenden na 2022 en de beperking daarvan. De leden van de VVD-fractie vragen naar de gevolgen voor de spoorgoederenvervoerders en voor de andere spoorcorridors waar het goederenverkeer dan eventueel langs wordt geleid.

Zoals aangegeven in mijn brief van 15 februari 2017 moet er rekening mee gehouden worden dat ook na 2022 treinverkeer zal moeten worden omgeleid. Voor de effecten op de omgeving (zoals geluid en gevaarlijke stoffen) is en blijft het uitgangspunt dat het omleiden van treinen moet plaatsvinden binnen de wettelijke kaders die daarvoor gelden. Dat geldt dus ook als omleidingen na 2022 nog nodig zouden zijn.

Het maatregelenpakket dat door de Stuurgroep Derde spoor Duitsland is opgesteld, is gericht op het doen blijven functioneren van het spoorgoederenvervoer met zo min mogelijk extra overlast voor de omgeving. Dit maatregelenpakket is tot nu toe effectief gebleken: operationele maatregelen zijn goed door ProRail en de vervoerders in de verschillende bedrijfsprocessen geïmplementeerd. Tot nu toe zijn alle treinen die vanwege beperkte beschikbaarheid van de Betuweroute moesten worden omgeleid, via de omleidingsroutes afgewikkeld. Daarmee heeft het gevraagde spoorgoederenvervoer daadwerkelijk doorgang kunnen vinden en heb ik aldus geen signalen dat vervoer van het spoor naar de weg is verdwenen. Het reizigersverkeer op de omleidingsroutes heeft van het omgeleide spoorgoederenverkeer geen hinder ondervonden. Met betrekking tot de omgeving langs de omleidingsroutes blijven de effecten ten aanzien van geluid binnen wettelijke grenzen, maar zijn er in het vervoer van gevaarlijke stoffen knelpunten ontstaan. Ik heb een uitgebreid maatregelenpakket samengesteld om deze knelpunten weg te nemen. Het vervoer dient binnen wettelijke grenzen te blijven, zodat de omgevingseffecten te dragen zijn voor omwonenden. ProRail beziet voorts de consequenties van de eventueel vertraagde ingebruikname voor het eerder door de Stuurgroep geformuleerde maatregelenpakket.

Gevolgen voor verladers in zeehavens en bij de industrie

De leden van de VVD-fractie vragen naar de gevolgen van het uitstel voor de Nederlandse zeehavens, voor de Nederlandse verladers en voor de Nederlandse industrie. Ook vragen zij naar de effecten op het spoorgoederenvervoer. In dit verband vragen de leden van de SP-fractie of het uitstel op gespannen voet staat met de mogelijke verdere groei van de Tweede Maasvlakte en of een extra inspanning geleverd moet worden om een deel van de goederenstroom af te handelen via de binnenvaart. De leden van de PVV-fractie vragen of Duitsland een bewuste vertragingstactiek volgt om de Rotterdamse haven te benadelen en zo de positie van concurrenten zoals Hamburg te bevoordelen. Ook vragen zij of er een verband is met de tol die vrachtwagens moeten betalen in Duitsland.

Omdat het maatregelenpakket van de Stuurgroep Derde spoor Duitsland effectief is en – naar verwachting – ook effectief zal blijven, acht ik de gevolgen voor verladers in de Nederlandse zeehavens en bij de industrie gering. De ervaring tot nu toe is dat het vervoer over spoor met Duitsland ondanks bouwwerkzaamheden blijft groeien, zoals ik ook in de bijlage bij mijn brief van 15 februari 2017 heb laten zien. Ik heb ook geen aanwijzingen dat sprake is van enigerlei bevoordeling van de Noord-Duitse

zeehavens door de vertraging. Op basis hiervan is er vooralsnog geen strategische of financiële schade aan de positie van de Rotterdamse haven in het algemeen en de Tweede Maasvlakte in het bijzonder. Uiteraard blijf ik de komende periode nauwgezet monitoren of en op welke wijze deze ontwikkeling doorzet en ook de groei in het spoorgoederenvervoer kan worden geacommodeerd.

Aangezien het spoorgoederenvervoer naar Duitsland doorgang heeft kunnen vinden en is toegenomen, zie ik – in antwoord op de vraag van de PVV-fractie hieromtrent – geen verband met de tolheffing op vrachtwagens in Duitsland.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

De leden van de VVD-fractie vragen naar de betekenis van het uitstel voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de Wet Basisnet. Ten aanzien van dit vervoer zijn langs de omleidingsroutes overschrijdingen van de risicoplafonds in Basisnet geconstateerd. Het is mijn inzet om het vervoer van gevaarlijke stoffen op de omleidingsroutes terug te brengen binnen de gestelde wettelijke kaders. Hiervoor zijn – zoals uiteengezet in mijn brief van 3 oktober 2016 (Kamerstuk 30 373, nr. 63) – maatregelen afgesproken. Onderdeel daarvan is – de leden van de SP-fractie vragen hiernaar – onderzoek naar het verplaatsen van acht gevaarlijke stoffenstromen van spoor naar binnenvaart. Over de voortgang van de maatregelen en het effect ervan zal ik u voor de zomer informeren. Daarbij betrek ik de verdere planning van bouwactiviteiten op de Betuweroute.

Concreet vragen de leden van de SP-fractie naar de eventuele harmonisatie van normen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in Nederland met die in Duitsland en België. In mijn brief van 31 maart 2016 heb ik u verslag gedaan van mijn bevindingen (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 659). Duitsland en België overwegen niet om bovenop het internationaal geldende wettelijk kader een met de wet Basisnet vergelijkbare regeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de bebouwde omgeving in te voeren.

Compensatieregeling

De leden van de VVD-fractie vragen naar de consequenties voor de compensatie die spoorgoederenvervoerders ontvangen voor de extra kosten die zij moeten maken vanwege de omleiding van treinen. Met betrekking tot deze compensatie is – zoals aangegeven in mijn brief van 15 februari 2017 – momenteel een regeling van kracht welke geldig is tot en met 2020. In 2020 zal de regeling worden geëvalueerd en zal ik – bij een positieve evaluatie en na instemming van de Europese Commissie – besluiten over voortzetting. De laatste inzichten over de ingebruikname van het Derde spoor zal ik daarbij betrekken. In de begroting is op dit moment geld gereserveerd tot 2022.

Groeiscenario's

De leden van de SP-fractie zouden graag de actuele groeiscenario's voor het goederenspoor tot 2030 ontvangen met een hoog en laag groei scenario. Deze zijn momenteel in ontwikkeling in het kader van de Nationale Mobiliteits- en Capaciteitsanalyse (NMCA). Ik verwacht in april aanstaande uw Kamer hierover te informeren. Overigens zal ProRail de nieuwe scenario's in acht nemen bij het bezien van de consequenties van het uitstel voor het maatregelenpakket.

De leden van de PvdA-fractie vragen of het indicatieve aantal van twee treinen per richting per nacht dat DB Netz in de dienstregeling zou kunnen inpassen voor goederenverkeer, wel substantieel te noemen is. En stellen aanvullend de vraag of ik bereid ben aan te dringen op meer mogelijkheden voor de afwikkeling van goederenverkeer. Het antwoord op de laatste vraag luidt: ja.

Zoals ik in mijn brieven van 5 juli 2016 (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 674) en 15 februari jl. aan uw Kamer heb gemeld investeer ik in het geschikt maken van het tracé Heerlen – Herzogenrath voor goederenverkeer met elektrisch materieel. In de gesprekken met de Duitse partners is vooralsnog ruimte gevonden voor inpassing van twee treinen per nacht. Dat is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie waarin er geen goederenverkeer structureel in de dienstregeling is ingepast. Daarnaast blijft het mogelijk om op ad hoc basis treinpaden beschikbaar te stellen. Over de bevindingen ten aanzien van de verdere mogelijkheden tot inpassing van treinen en de omgevingseffecten van dit traject zal ik uw Kamer binnenkort informeren.

Liquidatie Keyrail

De leden van de VVD-fractie en van de PvdA-fractie vragen naar de afspraken die gemaakt zijn met de voormalig aandeelhouders van Keyrail ten aanzien van de aansprakelijkheid bij eventuele restproblematiek inzake betonkwaliteit en zetting van de Betuweroute. Ook vragen de leden van de VVD-fractie zich af wanneer de resultaten van het lopende onderzoek naar betonkwaliteit worden verwacht. Daarnaast vragen de leden van de PvdA-fractie zich af in hoeverre de oude aandeelhouders bijdragen aan de kosten die in de toekomst mogelijk voortvloeien uit de beton- of zettingsproblematiek.

De afspraken die zijn gemaakt met de voormalige aandeelhouders (de havenbedrijven van Amsterdam, Rotterdam en Prorail) van Keyrail over de verantwoordelijkheid van de aandeelhouders voor eventuele betonproblematiek op de Betuweroute, zijn een explicatie van de geldende afspraken bij de koop van Keyrail B.V. Wanneer uit het enige nog lopende onderzoek op de Betuweroute naar betonproblematiek (i.c. de overkapping bij Barendrecht) blijkt dat er sprake is van betonproblematiek, en mocht dit verwijtbaar zijn aan de aandeelhouders, dan kan het Rijk bij de aandeelhouders een claim tot een hoogte van € 26 miljoen indienen. Hiervan is € 13 miljoen voor rekening van ProRail, € 10 miljoen voor rekening van het Havenbedrijf Rotterdam en € 3 miljoen voor het Havenbedrijf Amsterdam. De resultaten van het onderzoek worden rond de zomer van dit jaar verwacht, waarna het Rijk de mogelijkheid heeft tot het einde van het jaar een eventuele claim in te dienen.