

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben drie fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake haar brief over de voortgang van de Betuweroute (Kamerstuk 22 589, nr. 315).

De voorzitter van de commissie,  
Paulus Jansen

De adjunct-griffier van de commissie,  
Israel

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie***

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de voortgang van de Betuweroute en hebben hier nog enkele vragen over.

In het algemeen vragen de leden van de VVD-fractie om welke redenen nog veel transporten over de oude route via Arnhem, Duiven en Emmerich worden uitgevoerd.

De leden van de VVD-fractie hebben geconstateerd dat er de afgelopen periode veel stremmingen zijn geweest, zoals twee bermbranden vanwege vonkende remmen, een chemieongeval, een defecte (Poolse) goederentrein en enkele storingen. De leden van de VVD-fractie vragen de staatssecretaris hoe zij daarmee omgaat, vooral als in de toekomst de economie weer aantrekt en er vanwege dit soort incidenten via een steeds voller spoor omgeleid moet worden.

Met betrekking tot de uitbreiding van de Betuweroute aan Duitse zijde hebben de leden van de VVD-fractie de vraag welke druk wordt gelegd op de Duitse collega's van de staatssecretaris. Is de staatssecretaris het met de leden van de VVD-fractie eens dat de vuist wat harder op tafel mag slaan na 20 jaar? De leden van deze fractie hebben voorts de vraag of de staatssecretaris op de hoogte is van het verloop van de zogenoemde Finanzierungsvereinbarung die nodig is voor de Betuweroute aan de Duitse zijde. Zo ja, wat is de stand van zaken op dit moment en in hoeverre is het zeker dat Duitsland nog vóór de verkiezingen over de brug komt met financiering van de aanleg van de Betuweroute? De leden van de VVD-fractie vragen wat de rol en het belang van de verschillende Duitse partijen (Land, Bund, Bezirksregierung) hierbij is en of er is gesproken over een Europese bijdrage inzake grensoverschrijdend vervoer.

Ten slotte hebbend de leden van de VVD-fractie in de brief gelezen dat de werkgeversvereniging Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) heeft aangegeven dat er aanwijzingen zijn dat de krimp (in spoorgoederenvervoer) niet alleen wordt veroorzaakt door de huidige recessie, maar ook door een verzwakte concurrentiepositie. De leden van deze fractie vragen de staatssecretaris of zij op de hoogte is van deze aanwijzingen, wat deze aanwijzingen inhouden, waaruit deze aanwijzingen blijken, hoe erg de concurrentiepositie verzwakt is en waar dat uit blijkt.

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie***

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief over de voortgang van de Betuweroute. Zij hebben hierover nog enkele vragen aan de staatssecretaris.

De leden van de PvdA-fractie vragen hoe het komt dat het doel om in 2012 80% van het vervoer op de as Rotterdam-Duitsland af te wikkelen via de Betuweroute niet is gehaald. Wat gaat de staatssecretaris doen om dit doel wel zo snel mogelijk te halen?

Genoemde leden begrijpen dat de staatssecretaris gezien de economische crisis heeft besloten om de overgangsregeling met nog een jaar te verlengen, maar vragen wel met welke concrete maatregelen ProRail en Keyrail gaan voorkomen dat er substitutie plaatsvindt tussen de Betuweroute en het gemengde spoornet. Deze leden hechten er aan op te merken dat zij een dergelijke substitutie zeer onwenselijk vinden.

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer het aanvalsplan met het nieuwe gebruiksvergoedingensysteem verwacht kan worden.

De leden vragen tevens op welke plaatsen langs de Betuweroute sprake is van stelselmatige klachten met betrekking tot geluidsoverlast. Op welke manier wordt er met deze klachten van omwonenden omgegaan?

De leden vragen verder of, en zo ja hoe, de verantwoordelijkheid voor de treinpaden (integraal) wordt georganiseerd: waar is ProRail verantwoordelijk, waar Keyrail? Is het mogelijk integrale, zelfs internationale, treinpaden toe te kennen?

Klopt het dat aangevraagde treinpaden niet altijd gebruikt worden? Zo ja hoe groot is dit percentage? Hoe beoordeelt de staatssecretaris de gedachte om ook voor ongebruikte treinpaden een (kleinere) gebruiksvergoeding te vragen, zodat de vrijkomende ruimte optimaal benut kan worden?

### ***Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie***

De leden van de SP-fractie betreuren het dat de Betuweroute nog steeds niet optimaal gebruikt wordt en zijn benieuwd welke extra maatregelen er, behalve de aansluiting met Duitsland, mogelijk zijn om het gebruik te bevorderen. Deze leden willen graag inzichtelijk hebben wat het effect zou zijn op het gebruik van de Betuweroute wanneer de aansluiting op Duitsland zou zijn gerealiseerd.

Gezien het belang van deze aansluiting zijn de leden van de SP-fractie verheugd met de druk die wordt uitgeoefend om zo snel mogelijk tot een goede aansluiting te komen met Duitsland. Zij vragen wel of ook de minister-president hierbij betrokken is om extra druk uit te oefenen. Gezien het belang van dit project achten de leden van de SP-fractie dit verstandig.

De leden van de SP-fractie willen graag weten of de volledige ERTMS-corridor ook zal leiden tot extra capaciteit op de Betuweroute, omdat treinen dicht op elkaar kunnen rijden met ERTMS. Kan er ook al worden aangegeven welke capaciteitswinst hiermee te behalen is?