

Vergaderjaar 2008–2009

22 589

Betuweroute

Nr. 296

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2008

Hierbij bied ik u in het kader van de Regeling Grote Projecten de 24ste voortgangsrapportage van de Betuweroute aan.¹ De voortgangsrapportage behandelt de periode van 1 januari 2008 t/m 30 juni 2008. In deze aanbiedingsbrief stel ik u op de hoogte van de recente stand van zaken.

Samenvatting

Het gebruik van de Betuweroute groeit gestaag. Keyrail verwacht dat vanaf de nieuwe dienstregeling 2009 de groei van het gebruik van het A 15 tracé (Kijfhoek–Duitse grens) verder toeneemt naar wekelijks zo'n 250 treinen. Volgens planning van de marktpartijen zijn er eind dit jaar voldoende locomotieven met ERTMS level 2 beschikbaar om deze groei mogelijk te maken. Hiervoor is wel nodig dat de locomotieven die door Bombardier van ERTMS level 2 worden voorzien tijdig beschikbaar zijn. Op het baanvak Pernis–Barendrecht van de Havenspoorlijn komt 14 december 2008 de 25 kV in bedrijf opdat elektrische locomotieven de emplacementen (tot Pernis) in de haven kunnen bereiken. De Havenspoorlijn kan volledig met 25 kV en ERTMS gebruikt worden nadat aan de ERTMS locomotieven de level 1 functionaliteit is toegevoegd. Voor dit laatste heb ik bij de marktpartijen aangedrongen op een betrouwbare planning op korte termijn. Zodra deze beschikbaar is, kan ik een datum in 2009 vaststellen waarop ERTMS en 25 kV op de gehele Havenspoorlijn operationeel zal zijn.

1. Gebruik Betuweroute

Stand van zaken A15-tracé (Kijfhoek–Duitse grens)

In de eerste helft van 2008 lag het aantal ritten over het A15-tracé van de Betuweroute op ongeveer 80 treinen per week. Met ingang van 15 juni 2008 heeft infrabeheerder en exploitant Keyrail de gebruiksbeperking voor het A15-tracé opgeheven en kwam er meer capaciteit voor commercieel spoorvervoer vrij. Vanaf die datum ging het aantal ritten over de Betuwe-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

route omhoog naar ongeveer 140 treinen per week (in beide richtingen samen) tot eind 2008.

Zoals aangekondigd in het Algemeen Overleg op 14 mei 2008 (kamerstuk 22 589, nr. 295) heeft van 15 augustus tot en met 28 september 2008 het verkeer hinder ondervonden van onderhoudswerkzaamheden aan het Duitse spoor bij Emmerich. Over een lengte van ruim 80 kilometer is het spoor daar vernieuwd. Gedurende de werkzaamheden was één spoor beschikbaar en moest circa 50% van het verkeer van de Betuweroute omgeleid worden over Venlo.

Dit jaar blijven testritten nodig voor locomotief types, die hun trein-baan testen voor ERTMS level 2 nog moeten afronden. Naast de testen vindt ook regulier onderhoud plaats. Effectief is de Betuweroute dit jaar 5 dagen per week open voor commercieel verkeer.

Verwachtingen 2009

Uit de capaciteitsaanvragen voor de nieuwe dienstregeling blijkt dat er in 2009 op de drukke werkdagen (woensdag, donderdag en vrijdag) meer dan 50 treinen per dag op het A15-tracé gaan rijden. Keyrail verwacht zo'n 250 treinen per week af te handelen. Deze aantallen gaan er vanuit dat de locomotieven met ERTMS level 2 van leverancier Bombardier op tijd beschikbaar komen.

De groeiverwachting is in lijn met wat ik u heb geschetst tijdens het Algemeen Overleg op 14 mei 2008. De vervoerders zetten steeds meer lading over van het gemengde net naar de Betuweroute. Exploitant Keyrail geeft aan dat in 2009 zo'n 25% van de goederentreinen tussen Rotterdam en Duitsland van de Betuweroute gebruik maken. Keyrail streeft naar zo'n 85% over 5 jaar. Een deel van de goederentreinen Oost-West zal altijd van het gemengde net gebruik blijven maken in verband met andere bestemmingen en eigen routekeuze. Aanbod van lading uit de markt en capaciteit zijn er voor het A15 tracé in ruime mate. Maar het aantal beschikbare ERTMS locomotieven bepaalt op korte termijn nog de omvang van het gebruik van de Betuweroute.

2. Beschikbaarheid ERTMS locomotieven

ERTMS level 2

In mijn aanbiedingsbrief bij VGR 23 (Kamerstuk 22 589, nr. 293) heb ik aangegeven, dat per 18 maart 2008 54 locomotieven beschikbaar waren met een «voorlopig» inzetcertificaat. Sindsdien zijn er meerdere locomotieven ingestroomd met dit tijdelijke certificaat. Na het opheffen van de tijdelijke gebruiksregeling met beperkingen per 15 juni 2008 zijn commerciële ritten op het A 15 tracé van de Betuweroute uitsluitend toegestaan aan locomotieven, die over het ERTMS level-2 certificaat voor onbeperkt gebruik beschikken. De elektrische locomotief BR 189 was het eerste type dat in april 2008 zo'n certificaat ontving en sindsdien is een reeks van deze locomotieven gecertificeerd. Per 1 september 2008 waren er zo'n 30 elektrische locomotieven met onbeperkt gebruik toegelaten tot de Betuweroute. Bovendien beschikt inmiddels ook een aantal diesellocomotieven over het certificaat waardoor het totaal aantal toegelaten locomotieven voor onbeperkt gebruik op ruim 50 stuks ligt per 1 september 2008. Al deze locomotieven zijn uitgerust met ERTMS apparatuur van leverancier Alstom. Zoals met u besproken tijdens het algemeen overleg op 14 mei 2008 loopt leverancier Bombardier achter op zijn planning. Bombardier heeft aangegeven er naar toe te werken om het certificaat ERTMS level 2 voor onbeperkt gebruik voor 14 december 2008 te verkrijgen voor zo'n 30 locomotieven. VenW en ProRail zijn nauw betrokken bij het overleg over de voortgang in de ERTMS treinapparatuur.

Om van de Havenspoorlijn met ERTMS en 25 kV gebruik te kunnen maken, dienen de locomotieven aanvullend gecertificeerd te zijn voor ERTMS level 1. De leveranciers van treinapparatuur (Alstom en Bombardier), werkplaatsen en keuringsinstanties werken nauw samen om level 1 operationeel en goedgekeurd te krijgen. Een «geharde» planning is momenteel nog niet beschikbaar. Ik heb bij marktpartijen erop aangedrongen dat de planning er op korte termijn moet zijn. Ik ben voornemens om de haalbaarheid van deze planning voor de zekerheid door een onafhankelijke partij te laten toetsen.

3. Exploitatie

De doorstroming op de Betuweroute verloopt goed: 86% van alle treinen op de Betuweroute haalt op tijd, binnen een marge van 3 minuten, de aansluiting met de grensovergang of het gemengde net.

Met de aandeelhouders van Keyrail ben ik overeengekomen dat op 1 september 2008 de ingroeiperiode officieel is geëindigd en dat de exploitatieperiode van 5 jaar ingaat. De ERTMS level-2 locomotieven zijn respectievelijk komen in voldoende aantallen beschikbaar. De tijdelijke gebruiksregeling is al in juni 2008 door Keyrail opgeheven, waardoor sindsdien voldoende capaciteit beschikbaar is.

4. Havenspoorlijn

Kortsluitroute

Op 8 september 2008 is de tweesporige verbinding langs de A-15 ten zuiden van Rotterdam in gebruik genomen. De doorgaande goederentreinen tussen Maasvlakte en Kijfhoek hoeven nu niet meer via emplacement Waalhaven en mijden zo ook de bebouwde kom in de omgeving van het Waalhaven-emplacement.

Project Havenspoorlijn

De aanleg van ERTMS op de Havenspoorlijn is logistiek ingewikkeld. Tijdens de werkzaamheden moet het treinverkeer ongehinderd doorgang vinden. Keyrail verwerkt jaarlijks 40 000 treinbewegingen op de Havenspoorlijn en 11% van al het vervoer in de haven gaat via het spoor. Tussen deze bewegingen door moet de infrastructuur worden omgebouwd en de locomotieven worden aangepast. Alle belanghebbende partijen (overheid, gebruikers, exploitant en bouwers) zijn daarom bij de werkzaamheden betrokken om de invoering van de nieuwe systemen goed op elkaar af te stemmen.

ERTMS level 1 en 25 kV

In de begeleidende brief van de voortgangsrapportage 23 (Kamerstuk 22 589, nr. 293) heb ik u in april 2008 geïnformeerd over de planning van het project Havenspoorlijn. In bijgaand voortgangsrapport 24 geef ik nader uitleg over het stappenplan. Het komt tegemoet aan de wens van de vervoerders om hun elektrische locomotieven, die nu over het A15-tracé tot Kijfhoek rijden zo snel mogelijk door te laten rijden tot in de haven.

Op het oostelijk baanvak Pernis–Barendrecht is ERTMS level 1 aangelegd en de bestaande treinbeïnvloeding ATB-EG wordt daar nu verwijderd. De planning is om dit voor 14 december 2008 rond te hebben en dan de 25 kV

op dit baanvak in bedrijf te nemen. Omdat inmiddels duidelijk is dat tegen die tijd het aantal ERTMS level 1 locomotieven niet toereikend zal zijn, kan ERTMS in de baan nog niet worden ingeschakeld. Tot dat moment geldt (uit veiligheidsoverwegingen) tijdelijk een beperkte rijsnelheid.

Op het westelijke baanvak Maasvlakte–Pernis is ERTMS level 1 ook aangelegd, maar daar blijft de ATB treinbeïnvloeding voorlopig nog operationeel totdat ERTMS level 1 in de praktijk betrouwbaar functioneert. Zodra dat het geval is kan ook op dit baanvak ATB worden verwijderd waarna 25 kV kan worden geoperationaliseerd.

Ik merk op dat de Havenspoorlijn dit jaar met ERTMS en 25 kV operationeel had kunnen zijn. Door vertraging in de beschikbaarheid van locomotieven die eveneens gecertificeerd zijn voor ERTMS level 1 is dat niet gelukt. Op dit moment kan ik nog geen concrete datum noemen wanneer ERTMS en 25 kV in 2009 op de gehele Havenspoorlijn operationeel zullen zijn. Hiervoor is de planning van marktpartijen voor de beschikbaarheid van locomotieven met certificaat voor ERTMS level 1 nog te weinig stabiel. Zoals aangekondigd in het AO van 14 mei 2008 is in de zomerperiode weliswaar van marktpartijen een planning gekomen. Deze bleek in de praktijk echter weinig realistisch. Sindsdien is mijn departement in nauw overleg met marktpartijen om tot een realistische en betrouwbare planning te komen. Ik zal uw Kamer hierover tussentijds informeren vooruitlopend op de volgende VGR.

Kosten

Uitstel van het in bedrijf stellen van de nieuwe systemen op de complete Havenspoorlijn betekent dat de projectorganisaties van ProRail langer in stand gehouden moeten worden. De extra kosten ervan bedragen volgens opgave ProRail tot en met februari 2009 in totaal zo'n € 7 mln. Deze kosten worden zo veel mogelijk in het projectbudget gesaldeerd in de eindstand van het project. Daarnaast is zo'n € 4.5 miljoen extra beschikbaar uit de nog te ontvangen EU bijdrage voor de Havenspoorlijn. Juridisch is er voor VenW geen basis om de extra kosten voor de Havenspoorlijn te verhalen op de marktpartijen. De vertraging in de beschikbaarheid van locomotieven gecertificeerd voor ERTMS level 1 stelt feitelijk alle partijen voor extra kosten. Vervoerders wachten op een efficiënte inzet van hun speciaal voor de Betuweroute ontwikkelde locomotieven, de leasemaatschappijen doorlopen een langer ombouw traject en ERTMS leveranciers maken extra kosten om de kinderziekten in de techniek te verhelpen. Alle partijen die nauw samenwerken in het Havenspoorproject hebben er belang bij de verträgenen zo veel mogelijk te beperken. Van mijn kant heb ik ervoor gezorgd dat alles gereed is om de nieuwe systemen op de Havenspoorlijn operationeel te maken.

Marktpartijen moeten er nu voor zorgen dat hun locomotieven zo spoedig mogelijk voor inzet op de Havenspoorlijn met ERTMS level 1 geschikt en gecertificeerd zijn. Ik doe er alles aan om marktpartijen hierbij te helpen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings