

Vergaderjaar 2007–2008

22 589

Betuweroute

Nr. 293

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 april 2008

Hierbij bied ik u in het kader van de Regeling grote projecten de 23ste voortgangs-rapportage van de Betuweroute aan¹. De rapportage gaat over de periode 1 juli 2007 tot en met 31 december 2007. In deze aanbiedingsbrief vindt u een actueel overzicht van de stand van zaken per medio maart 2008.

1. Gebruik Betuweroute

a. Gebruik tot heden

Het nog geringe gebruik van de Betuweroute gedurende de eerste maanden van het ingroei-jaar na de opening in juni 2007 veranderde structureel toen de dienstregeling 2008 in werking trad op 9 december 2007. In de aanloop naar deze nieuwe dienstregeling had marktleider Railion namelijk een twintigtal nieuwe elektrische locomotieven met ERMTS ingericht en zijn machinisten opgeleid. In december 2007 reden over de Betuweroute zo'n 50 treinen per week in beide richtingen samen, hetgeen overeenkwam met de verwachting van exploitant Keyrail. Vanaf de tweede week van januari 2008 tot heden ligt het aantal ritten tussen de 75 en 90 treinen per week. De Betuweroute zit daarmee vol, omdat de huidige capaciteit als gevolg van de gebruiksregeling (1 trein per 1,5 uur per richting) gedurende het ingroei-jaar tijdelijk beperkt is. Hierover heeft mijn voorganger de Tweede Kamer geïnformeerd bij brief van 13 februari 2007 (22 589, nr. 284).

Exploitant Keyrail ontvangt op dit moment meer aanvragen voor treinpaden over de Betuweroute dan hij kan honoreren. Railion is op dit moment de voornaamste gebruiker met 10 tot 15 treinen per dag; de vervoerders RRF en ITL maken gebruik van de restcapaciteit en rijden incidenteel over de Betuweroute.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

b. Prognose gebruik 2008

De tijdelijke gebruiksregeling is nu nog van toepassing als voorwaarde om te mogen rijden over de Betuweroute zolang de trein-baan-integratietesten duren. Naar verwachting zullen deze testen voor nagenoeg alle type locomotieven in mei 2008 zijn afgerond. Als dat het geval is, zo geeft exploitant Keyrail aan, zal na overleg met de Inspectie Verkeer en Waterstaat de gebruiksregeling tijdens werkdagen nog voor de zomer 2008 kunnen worden beëindigd.

Keyrail krijgt ruimte om meer treinpaden te verkopen vanaf het moment dat de gebruiksregeling wordt opgeheven. Zonder beperkingen is de volledige capaciteit van de Betuweroute te benutten en kan het gebruik verder groeien. Het tempo van de groei zal voornamelijk afhangen van de verdere instroom van het aantal ERTMS-locomotieven in de markt. Keyrail verwacht in december 2008 zo'n 50 treinpaden per dag in beide richtingen samen te verkopen.

c. Beschikbaarheid van locomotieven.

Het aantal voor de Betuweroute beschikbare locomotieven lag per 31 december 2007 op 43 en ligt per 18 maart 2008 op 54. Op één prototype na zijn al deze locomotieven uitgerust met ERTMS apparatuur van leverancier Alstom. Zoals aan u gerapporteerd in VGR 22 (22 589, nr. 292) loopt leverancier Bombardier achter op zijn planning en verwacht nu in mei 2008 zijn ERTMS apparatuur volledig gecertificeerd te krijgen. Bombardier heeft bevestigd dat hij, in samenwerking met Lloyds, de gecontracteerde serie ERTMS locomotieven (50 stuks) nog dit jaar aflevert aan zijn klanten. VenW subsidieert de inbouw van ERTMS apparatuur in ruim 100 locomotieven, waarvan ongeveer de helft door Bombardier wordt geleverd. De vertraging bij Bombardier noodzaakte mij tot verlenging van de VenW subsidieregeling tot december 2008. De omvang van de subsidie blijft ongewijzigd. Consequent vasthouden aan het gestelde eindtijdstip van april 2008 zou de aflevering van de ERTMS locomotieven en daarmee de exploitatie van de Betuweroute in gevaar hebben gebracht. Binnen de nieuwe termijn kunnen alle gesubsidieerde locomotieven beschikbaar komen, zo hebben marktpartijen mij beloofd. Marktleider Railion verwacht deze zomer reeds over al zijn bestelde ERTMS locomotieven te kunnen beschikken.

d. Elektrische en diesel locomotieven

Dankzij de Betuweroute komen er nieuwe elektrische locomotieven op de Nederlandse markt. De instroom van elektrische locomotieven verloopt voortvarend. Railion laat zijn treinen over de Betuweroute trekken door nieuwe elektrische locomotieven, die in december 2007 beschikbaar kwamen. In het VAO op 26 april 2007 en de discussie toen over het wel of niet inperken van diesellocs op de Betuweroute heb ik u uiteengezet dat de marktcondities gunstig zijn voor de inzet van elektrische locomotieven en dat op de lange termijn (rond 2015) een aandeel van 60% elektrische locomotieven op de Betuweroute te verwachten was. Mogelijk dat dit percentage eerder wordt bereikt. Marktpartijen verwachten dat het aandeel elektrische locomotieven eind 2008 op 40% ligt.

e. Vervoer gevaarlijke stoffen/LPG

Tijdens het Algemeen Overleg over externe veiligheid met de minister van VROM op 22 januari 2008 kwam het LPG transport over de Betuweroute aan de orde. Ik informeer u daarom nu nader over de stand van zaken. Gevaarlijke stoffen mogen zonder restricties over de Betuweroute worden vervoerd. Ik constateer dat ook feitelijk met het LPG transport via de

Betuweroute een start is gemaakt. Uit informatie van Railion en KeyRail blijkt dat dagelijks 1 tot 4 wagenladingen LPG vanuit de Rotterdamse haven via de Betuweroute naar bestemmingen in Duitsland worden vervoerd.

Met bestuurders uit Noord-Brabant, Zuid-Holland en Limburg heb ik op 14 november 2007 tijdens een bijeenkomst van de Taskforce Brabanthoute, aangegeven dat ik bedrijven die LPG laten vervoeren zal vragen hiervoor zoveel mogelijk gebruik te gaan maken van de Betuweroute, zodat de Brabanthoute wordt ontlast. BP en Shell hebben zich hiertoe inmiddels bereid verklaard, onder de voorwaarde dat de Betuweroute dit vervoer kan accommoderen. Dit mede naar aanleiding van de uitkomsten van het in het Kabinetstandpunt Ketenstudies aangekondigde onderzoek naar de mogelijkheden van een modal-shift van het LPG-vervoer van Vlissingen naar Duitsland. De minister van VROM zal u hierover binnenkort separaat informeren.

Op dit moment kan niet méér LPG of andere gevaarlijke stoffen via de Betuweroute vervoerd worden omdat vervoerscapaciteit van de Betuweroute nog beperkt is als gevolg van de bovengenoemde gebruiksregeling en krapte aan ERTMS locomotieven. Voorts zal er nog een periode zijn – tijdstip en lengte in overleg met de spoorvervoerders vast te stellen – dat de vervoerscapaciteit tijdelijk moet worden beperkt als gevolg van de omschakeling van de Havenspoorlijn naar 25 kV en ERTMS (zie par. 4). De logistieke consequenties daarvan kunnen ook het vervoer op andere spoorlijnen beïnvloeden.

Ik ga er van uit dat nadat deze beperkingen zijn weggenomen het vervoer van LPG over de Betuweroute fors toeneemt. Ik zal BP en Shell aanspreken op de toezeggingen die zij hierover hebben gedaan.

2. Gebruiksvergoeding

In antwoord op de vraag van de Vaste Kamer Commissie van 7 maart 2008 over de internationale vergelijking van de gebruiksvergoeding met andere Europese landen en het level playing field op het terrein van de tariefstelling zal ik eerst ingaan op het laatste en vervolgens op de ontwikkeling van de tarieven op de Betuweroute in relatie tot de tarieven in andere Europese landen. Tevens schets ik u de context en de randvoorwaarden waarbinnen de afspraken over de stijging van de gebruiksvergoeding op de Betuweroute tot stand zijn gekomen.

a. Tariefstelling in Europa

Spoorvervoerders, waaronder goederenvervoerders betalen een gebruiksvergoeding, die gerelateerd is aan de kosten voor het gebruik van de infrastructuur. Conform de Europese richtlijn 2001/14/EG dient de gebruiksvergoeding in ieder geval de kosten te omvatten, die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van een treindienst (zogenaamde «marginale kosten»). De richtlijn biedt verder de mogelijkheid om onder voorwaarden schaarsteheffingen door te voeren en te differentiëren naar milieueffecten.

In de praktijk vullen lidstaten dit allemaal op een andere manier in, zowel voor wat betreft de kosten die worden doorberekend, als de wijze waarop de kosten worden toegerekend aan de vervoerders. Hierdoor zijn de tarieven onderling nauwelijks vergelijkbaar.

Italië brengt bijvoorbeeld alleen de kosten van de verkeersleiding in rekening, terwijl andere lidstaten ook de variabele kosten van beheer en onderhoud doorberekenen. Sommige lidstaten, zoals Estland, berekenen ook de vaste- en vernieuwingskosten door. Dit is onder andere mogelijk doordat het spoor op sommige trajecten de enige verbinding naar het oosten is.

Ongeveer de helft van de lidstaten hanteert een systematiek op basis van

treinkilometers, de andere helft op basis van ton- en treinkilometers. Hierbinnen bestaan weer vele mogelijkheden, zoals het wel of niet toepassen van schaarsteheffingen, kortingen voor goederenvervoer of differentiaties naar tijd en plaats.

Sommige lidstaten, zoals het Verenigd Koninkrijk en België, hebben subsidieregelingen om het goederenvervoer per spoor te stimuleren. Dit maakt het uitermate moeilijk om te bepalen wat vervoerders nu uiteindelijk daadwerkelijk betalen. Nederland zet zich daarom in Europa in voor een beter level-playing field door een verdergaande Europese harmonisering van de uitgangspunten van de gebruiksvergoeding na te streven (kostenbasis en wijze van toerekening). In de praktijk blijkt hier echter weinig draagvlak voor, omdat lidstaten graag enige «flexibiliteit» willen behouden bij het bepalen van de gebruiksvergoeding.

b. Context tariefafspraken Betuweroute

De onderhandelingen over de tarieven op de Betuweroute hebben plaatsgevonden in het kader van de overgangsregeling (2007 t/m 2011) die in overleg met de Tweede Kamer tot stand is gekomen en waarover ik u recent heb geïnformeerd (29 893, nr. 66). De overgangsregeling maakt een geleidelijke ingroei van de tarieven richting het Europese gemiddelde (€ 2,50/km) mogelijk om tariefschokken en ongewenste vraaguitval-effecten te voorkomen als gevolg van de wijziging in de systematiek van de gebruiksvergoeding. Om ongewenste substitutie-effecten te voorkomen heeft de Tweede Kamer eveneens aangegeven een zekere «coulance» te willen betrachten ten aanzien van de realisatietermijn van de motie Hofstra over de kostendekkendheid van de Betuweroute (AO 14 februari 2006). Rekening houdend met deze context hanteerde Keyrail tijdens de onderhandelingen met vervoerders een volumestrategie (zoveel mogelijk treinverkeer naar de Betuweroute overhevelen) met als randvoorwaarde dat rond 2012 sprake dient te zijn van een kostendekkende exploitatie.

c. Internationale vergelijking tarieven

Voor de internationale vergelijking van de tarieven is gebruik gemaakt van de gegevens uit het laatste, grote vergelijkende onderzoek van CEMT (2006), waaruit bleek dat het gemiddelde tarief in Europa tussen de 2 en 2,5 €/km bedroeg. Het Nederlandse tarief in 2005 van € 0,86/km lag ver onder dit gemiddelde. Maar inmiddels ligt het tarief voor de Betuweroute op € 1,41/km in 2008 en groeit door naar € 2,33/km in 2011. Met deze geleidelijke, consequente verhoging groeit het Nederlandse tarief richting het Duitse niveau (€ 2,47/km in 2008) en komt hoger uit dan dat in België (€ 1,61/km in 2008). Er zijn mij geen signalen bekend dat de buurlanden plannen hebben voor een systematische tariefsverhoging zoals in Nederland.

Voor mij is het van belang dat de Betuweroute een veilige en aantrekkelijke route is voor vervoerders, zonder tariefschokken, en dat daarnaast de Betuweroute kostendekkend gaat opereren. De gemaakte afspraken tussen Keyrail en vervoerders passen hierin.

3. Aansluiting Duitsland en optimalisatie corridor

Afspraken

In februari 2007 is met het Duitse Transport Ministerie overeengekomen dat in 2013 de capaciteit van het Duitse spoor uitgebreid wordt met een derde spoor tussen Oberhausen en Emmerich. Daaraan voorafgaand moet blokverdichting op het traject vanaf 2009 een intensievere benutting van de bestaande twee sporen mogelijk maken. Tevens is in 2012 de wijzi-

ging van de bestaande beveiliging (ATB) en spanning (1500 V) te Zevenaar en Kijfhoek voorzien. Deze systeemwijziging naar de Europese standaarden ERTMS en 25 kV is onderdeel van de optimalisatie van de spoorcorridor Rotterdam–Genua en heeft als doel om de internationale goederenvervoerders een betere toegang tot de spoorcorridor te bieden.

Stand van zaken

In Nederland ligt de planstudie van ProRail voor de systeemwijziging van de eilanden Zevenaar en Kijfhoek op schema; realisatie per 2012 is haalbaar. Nederland heeft € 25 mln. subsidie toegezegd gekregen van de Europese Commissie als bijdrage in de investering. Onlangs ben ik erover geïnformeerd dat aan Duitse kant DB Netz wordt geconfronteerd met een vertraging van de blokverdichting van 1–2 jaar. In november 2007 verlangde de toezichthouder EBA (Eisenbahn Bundes Ambt) voor dit onderdeel een uitgebreide planstudie incl. een milieueffectrapportage. DB Netz is gebonden aan deze nieuwe eis en heeft haar planperiode verlengd. Dit betekent dat tot in 2010 de capaciteit van de twee Duitse sporen op het bestaande niveau blijft. Feit is dat de huidige twee sporen tussen Emmenrich en Oberhausen relatief weinig personenverkeer kennen en dat daar ruimte is om dagelijks minimaal 100 goederentreinen in beide richtingen samen af te wikkelen. Ik zal Keyrail vragen met DB Netz goede werkafspraken te maken om zo efficiënt mogelijk de beschikbare capaciteit te benutten voor het goederenvervoer. Om aan de groei doelstelling van KeyRail op de Betuweroute te kunnen voldoen, is realisatie van de blokverdichting in 2011 noodzakelijk.

In een brief van 27 februari 2008 heeft de bestuursvoorzitter van DB Netz aan ProRail bevestigd dat de voorbereidingen voor de aanleg van het nieuwe, derde spoor tussen de Duitse grens en Oberhausen op schema liggen. De planning is dat de planfase in 2010 wordt afgesloten en dat dan ook de toestemming voor de bouw is verkregen. De aanleg kan vervolgens tijdig worden uitgevoerd waarmee het derde spoor vanaf december 2013 beschikbaar kan zijn.

Ik heb er vertrouwen in dat mijn Duitse collega alles in het werk zal stellen om het derde spoor in de afgesproken tijd te realiseren. De ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer tussen de Betuweroute en Duitsland is niet alleen voor Nederland, maar zeker ook voor Duitsland van strategisch belang.

4. Havenspoorlijn

In het AO van 10 oktober 2007 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de extra financiering benodigd om de Havenspoorlijn te voorzien van ERTMS level 1 en 25 kV. Daarbij heb ik aangegeven, dat de omschakeldata van de Havenspoorlijn naar ERTMS level 1 en 25 kV nog bepaald moeten worden. Eerst wordt ERTMS aangelegd. Daarna wordt het huidige beveiligingssysteem ATB EG verwijderd omdat ATB EG niet samengaat met 25 kV. Hiervoor zijn zo'n drie maanden nodig. In deze maanden kan er alleen met diesellocomotieven gereden worden die zijn voorzien van ERTMS. Na deze periode wordt 25 kV in gebruik gesteld.

De «migratie» van de Havenspoorlijn is technisch en logistiek een ingewikkelde operatie. Tijdens deze operatie moet het goederenvervoer over deze lijn zoveel mogelijk ongehinderd doorgang vinden. Immers, er is geen omleidingsroute en de Rotterdamse haven moet tijdens de verbouwing per spoor bereikbaar blijven. Alle betrokken partijen zijn in een stuurgroep vertegenwoordigd om met elkaar ervoor te zorgen dat de migratie op verantwoorde wijze wordt uitgevoerd. Deze partijen zijn: vervoerders, exploitant Keyrail, ProRail, Havenbedrijf Rotterdam en mijn departement.

In de projectopdracht van mijn departement was voorzien in de planning om de Havenspoorlijn met ingang van 1 juli 2008 uit te rusten met ERTMS level 1 en per 1 oktober 2008 met 25 kV. Vervoerders, exploitant en Havenbedrijf Rotterdam hebben recent aangegeven deze data niet haalbaar te achten omdat niet genoeg diesellocomotieven met ERTMS beschikbaar zijn en de certificering van locomotieven en machinisten voor level-1 nog enige tijd vraagt. Verder moet ook in de praktijk worden aangetoond dat ERTMS level 1 in de Havenspoorlijn goed samenwerkt met ERTMS level 2 in de locomotieven.

De vervoerders hebben aangegeven dat hun materieel naar verwachting eind 2008 gereed zal zijn voor inzet op Havenspoorlijn met ERTMS level 1. Deze verwachting, die gebaseerd is op de planning van Bombardier, is voor mij aanleiding geweest om op verzoek van marktpartijen de ombouw naar ERTMS te temporiseren. Partijen hebben met elkaar verschillende scenario's verkend en afgewogen. In goed overleg is gekozen voor een scenario waarin enerzijds de Havenspoorlijn in een aantal stappen wordt voorzien van ERTMS level 1 en 25 kV en anderzijds de logistiek van vervoerders tijdens de verbouwing zo weinig mogelijk wordt gehinderd. Het scenario gaat uit van de volgende streefdata waarbij de Havenspoorlijn in twee baanvakken wordt ingedeeld:

Wanneer	Baanvak Maasvlakte-Pernis	Baanvak Pernis-Barendrecht
vanaf september 2008	ATB leidend in baan Oefenen ERTMS level 1 ATB dieseltractie	ATB uit de baan Rijden met 40 km/ uur ATB dieseltractie
vanaf december 2008	ERTMS level 1 leidend in baan Nog geen 25 kV ERTMS dieseltractie	ERTMS level 1 leidend in baan Wel 25 kV ERTMS elektrische en diesel-tractie

De haalbaarheid van deze streefdata zal in de loop van dit jaar blijken aan de hand van de beschikbaarheid van zowel voldoende diesellocomotieven met inzetcertificaat voor ERTMS level 1, als voldoende opgeleide machinisten. Afhankelijk van de testresultaten van ERTMS-1 wordt besloten of het bestaande beveiligingssysteem ATB EG in baanvak Maasvlakte-Pernis vanaf 14 december 2008 niet meer nodig is als tijdelijke terugvaloptie en of begonnen kan worden met de verwijdering ervan. Zo'n drie maanden later (medio maart 2009) kan 25 kV dan over de volledige lengte van de Havenspoorlijn in bedrijf komen.

Aan dit scenario zijn extra projectkosten verbonden omdat de bouworganisatie bij ProRail langer in stand moet worden gehouden. Indicatief gaat het om zo'n € 1 miljoen per maand. De totale doorlooperperiode van de migratie van de Havenspoorlijn kan nu nog niet met zekerheid worden vastgesteld. Vooralsnog ga ik uit van 14 december 2008 voor ERTMS level-1 en medio maart 2009 voor 25 kV. Mijn departement is met betrokken partijen in gesprek over de financiering van de extra kosten. In de volgende VGR (vóór 1 oktober 2008) kan ik u daarover alsook over de planning concrete informatie geven.

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