

Vergaderjaar 2007–2008

22 589

Betuweroute

Nr. 295

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 23 juni 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 14 mei 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief d.d. 1 april 2008 over de 23ste voortgangsrapportage over de Betuweroute (22 589, nr. 293).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Samsom** (PvdA) wacht eigenlijk nog steeds op het moment waarop de Betuweroute echt geopend wordt, terwijl de vooruitzichten hem ook zorgen baren. De volledige capaciteit van de lijn van 480 treinen per dag kan alleen gebruikt worden als het aansluitende spoor in Duitsland dit aanbod kan verwerken, maar het schiet niet erg op met de voorzieningen die daarvoor moeten worden getroffen. Wat gaat de minister hieraan doen?

De gebruiksbepijking voor de Betuweroute in Nederland zou al opgeheven moeten zijn; hoe komt het dat deze nog steeds van kracht is? De Havenspoorlijn zal van een 25 kV-net worden voorzien; wat is precies de planning daarvoor en voor de aanleg van ERTMS? De brief is onduidelijk op dit punt en er wordt gezinspeeld op mogelijke vertraging. Wat zullen de financiële consequenties daarvan zijn?

Ten slotte dringt de heer Samsom er bij de minister op aan, ervoor te zorgen dat er geen enorme reclameborden worden aangebracht op de geluidsschermen langs de spoorlijn. De minister heeft immers aangegeven dat ook hij deze ongewenst acht.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) constateert dat er in Nederland museumspoorlijnen zijn die intensiever gebruikt worden dan de Betuweroute. Volgens de website van deze lijn zouden er direct vanaf de oplevering van de route in het begin van 2007 per richting 10 goederentreinen per uur kunnen rijden, in totaal 480 per dag, maar in de praktijk aanvaardbaar 150. Er rijden volgens de minister nu 70 tot 90 treinen per week, terwijl het er eigenlijk bijna 3400 per week zouden zijn. Ook de capaciteit van 224 treinen per week die de tijdelijke gebruiksregeling toelaat, wordt dus niet gehaald. Waarom blijft het gebruik van deze lijn van 5 mld. zo sterk achter

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

bij de verwachtingen? Welke gevolgen heeft dit voor de financiële positie van Keyrail, de exploitant?

Minister Eurlings is de derde minister op rij die belooft dat de veiligheidsproblemen die de tijdelijke gebruiksregeling noodzakelijk maken, binnen een paar maanden opgelost zullen zijn. Ziet hij het als een resultaatsverplichting dat ze nu inderdaad in de zomer opgelost zullen zijn en zal het dan in ieder geval technisch mogelijk zijn dat er 3360 treinen per week gaan rijden?

De heer Duyvendak verbaast zich erover de minister aangeeft dat er in 2015 nog voor bijna de helft met diesellocomotieven gereden zal worden, terwijl de Betuweroute toch juist van bovenleiding voorzien is om het milieu te sparen. Is de minister bereid om desnoods te verplichten dat er zo snel mogelijk alleen maar met elektrische locomotieven gereden wordt?

Ten slotte sluit de heer Duyvendak zich aan bij de opmerkingen van de heer Samsom over de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse net en op de Havenspoorlijn.

Ook de heer **Roemer** (SP) heeft de indruk dat de Kamer bij de Betuweroute al enige jaren aan het lijntje gehouden wordt. Hij vraagt zich af wat er nu nog getest moet worden en hoe het zit met het samenspel van de hierbij betrokken commerciële partijen, waarbij Railion tot nu toe een dominante positie inneemt. Vindt de minister gelet op de huidige situatie nog steeds dat het een goed idee was om in plaats van ProRail een nieuwe exploitant aan te wijzen?

Wanneer zal er echt gesproken kunnen worden van een Betuweroute die volledig gebruikt wordt? Heeft ook de minister signalen gekregen dat er in Duitsland een toenemende weerstand is tegen de aanpassingen die daar nodig zijn voor aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegnet? Zal de exploitatie in 2012 kostendekkend zijn? En hoe staat het met de geluidsschermen en de veiligheidsaspecten daarvan?

De heer **De Krom** (VVD) vraagt de minister, te bewerkstelligen dat er zo spoedig mogelijk zo veel mogelijk treinen op deze spoorlijn zullen rijden, desnoods dieseltreinen, opdat de kosten zo snel mogelijk terugverdiend worden.

De vraag naar capaciteit voor goederenvervoer per spoor zal naar verwachting zo sterk toenemen dat het huidige spoorwegnet, inclusief de Betuweroute, daar niet aan zal kunnen voldoen, maar de regering heeft geen plannen om deze capaciteit structureel uit te breiden. Verder constateert de heer De Krom dat er inmiddels in Nederland, maar ook in Europa een lappendeken van netspanningen en beveiligingssystemen ontstaan is, met alle ongewenste effecten van dien. Ook is het hem opgevallen dat lokale overheden bij de Betuweroute, maar ook bij de hsl, nog steeds een zware stem hebben bij de aanpak van allerlei inpassings- en uitvoeringsproblemen. Hij pleit dan ook voor meer centrale regie bij dit soort zaken, ook internationaal.

De Havenspoorlijn zal worden voorzien van ERTMS-1; is dit voorlopig voldoende of zal er over enige tijd een ombouw naar het tweede niveau nodig zijn? Deze lijn wordt ook voorzien van 25 kV; betekent dit dat er meteen al geen dieseltreinen meer mogen rijden? Welke extra kosten zal de vertraging van deze werkzaamheden opleveren? Kan de minister in verband hiermee nog een toelichting geven op de risicoreservering en op de subsidie voor de inbouw van ERTMS?

En overigens is de heer De Krom van mening dat invoering van een kilometerheffing een buitengewoon slecht idee is omdat alle vervoersmodaliteiten nodig zullen zijn om de toenemende vraag op te vangen.

De heer **Koopmans** (CDA) heeft zelf geconstateerd dat 70 treinen per week niet genoeg zijn om de roest van de rails af te rijden. Ook hij wil

weten waarom de tijdelijke gebruiksregeling nog niet beëindigd kan worden en wanneer er precies zonder beperkingen gereden zal kunnen worden. Verder doet de vertraging bij de ombouw naar ERTMS en 25 kV hem denken aan de gang van zaken bij de hsl. Wie betaalt de extra kosten hiervan en kan de zaak niet toch nog wat versneld worden?

Wat zullen de gevolgen voor de capaciteit van de Betuweroute zijn, nu er vertraging optreedt bij de aanpassingen aan het spoorwegnet in Duitsland ten behoeve van de aansluiting op de Betuweroute?

Ten slotte geeft de heer Koopmans aan dat hij wel vooruitgang ziet bij het gebruik van de Betuweroute, maar ook omdat er veel geld in gestoken is, zou hij zo snel mogelijk verblind willen worden door de weerspiegeling van de zon op de rails van deze lijn.

Antwoord van de minister

De **minister** vindt dat het goed gaat met het gebruik van de Betuweroute. In oktober 2007 werd de lijn nog maar mondjesmaat gebruikt; de «ingroei-periode» was nog niet voorbij. Er was echt een ingroei-periode nodig om ERTMS-locomotieven op de treinbaan te testen, technische kinderziekten op te sporen, resterende werkzaamheden te verrichten en ook al commercieel vervoer mogelijk te maken. Met de dienstregeling voor 2008 is het gebruik behoorlijk toegenomen en de route is met 70 tot 90 treinen inderdaad vol, want er is zeker bij een nog niet volledig ontwikkelde lijn als de Betuweroute ook een aantal uren per dag nodig voor allerlei werkzaamheden.

De ervaringen met ERTMS op de Betuweroute zijn tot nu toe zo positief dat de gebruiksbeperking per 15 juni aanstaande kan worden opgeheven, zodat dan de capaciteit van zo'n 320 treinen per dag beschikbaar komt. De minister zal nagaan of de informatie hierover op de website van de Betuweroute in die zin genuanceerd dient te worden. Keyrail hoopt in december 2008 treinpadden voor 200 tot 250 treinen per week te verkopen, maar dit is onder andere afhankelijk van de levering van ERTMS-locomotieven door Bombardier. Ook zal er in de maanden augustus en september op het aansluitende Duitse spoorwegnet wegens groot onderhoud maar één spoor beschikbaar zijn, wat omleidingsroutes noodzakelijk kan maken. Nu het ingroei-jaar bijna voorbij is, zijn de veiligheidswerkzaamheden nagenoeg afgerond. Dit betekent dat er ook bij extreme weersomstandigheden zonder beperkingen gereden kan worden. Bij onverhoopte calamiteiten is nu ook voldoende bluswater voorhanden, zodat de afspraken hierover met de betrokken burgemeesters zijn nagekomen.

In verband met het beëindigen van de gebruiksbeperking is Verkeer en Waterstaat in gesprek met de aandeelhouders van Keyrail over de ingangsdatum van de concessieperiode van vijf jaar. Vanaf dat tijdstip zal Keyrail de volledige verantwoordelijkheid voor het beheer en de commerciële risico's zelf dragen; de minister verwacht, de Kamer hierover in de volgende voortgangsrapportage te kunnen informeren.

Er zijn over de gebruikersvergoeding meerjarenafspraken gemaakt tussen Keyrail en de goederenvervoerders. Dit biedt de marktpartijen zekerheid, wat goed is voor de Betuweroute. Het tarief van verleden jaar is inmiddels verhoogd tot € 1,41 per km en het zal geleidelijk verder verhoogd worden tot € 2,33 per km in 2011, zo ongeveer het Europees gemiddelde, maar het zal voor zware treinen, waaruit het goederenverkeer voor het grootste deel bestaat, goedkoper blijven dan het tarief voor het gemengde spoorwegnet, om de Betuweroute zo veel mogelijk treinvervoer van de Brabantroute te laten overnemen. De minister is bereid om de Kamer inzicht te verschaffen in de verdeling van het goederenverkeer over de verschillende routes, maar hij tekent hierbij aan dat het beeld, inclusief de substitutie-effecten, vooral bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, pas compleet gemaakt kan worden als de Havenspoorlijn aangepast is en de Betuweroute volledig functioneert. Voor lichte treinen is het tarief per

kilometer voor gebruik van de Betuweroute iets hoger dan voor het gemengde net, omdat de Betuweroute geen gewichtstoeslag kent, maar voor alle vervoerders is de Betuweroute aantrekkelijker door de kortere reistijd vanwege het rechte, snelle tracé. Ook zijn de treinpaden beter in te plannen, zijn er minder niet-commerciële stops nodig en zijn er meer betrouwbare internationale aansluitingen bij de Betuweroute. Keyrail kan gebruik maken van deze sterke punten om deze exclusieve goederenlijn krachtig in de markt te zetten. De exploitant zal naar verwachting omstreeks 2012 het break-even-point bereiken.

Er zijn nu 60 locomotieven, uitgerust met ERTMS, geleverd door Alstom, beschikbaar voor gebruik op de Betuweroute. Vanaf 15 juni aanstaande kan er niet meer volstaan worden met een voorlopig ERTMS-certificaat. Railion mag dan zijn 26 elektrische locomotieven die een certificaat hebben, onbeperkt inzetten; voor locomotieven die nog niet volledig zijn goedgekeurd, gelden nog beperkingen.

De minister wil hoe dan ook voorkomen dat de Rotterdamse haven door de aanpassing van de Havenspoorlijn voor ERTMS en 25 kV onbereikbaar zou worden. Daarom wordt nu eerst ERTMS op niveau 1 aangelegd, wat minder risico's oplevert dan meteen overgaan naar niveau 2, omdat dit een zeer complexe operatie zou zijn. Bovendien blijft het huidige systeem ATB beschikbaar als terugvaloptie zolang dit nodig is. Sinds het vorige algemeen overleg zijn er twee ontwikkelingen geweest die nopen om de planning aan te passen. De vervoerders hebben in maart jl. aangegeven dat zij pas aan het eind van dit jaar voldoende ERTMS-diesellocomotieven zullen hebben die ook kunnen rijden op het tracé langs de A15, dat voorzien is van ERTMS-2. Om de bereikbaarheid van de haven te waarborgen is daarom in overleg met verschillende betrokkenen besloten om de aanpassingsperiode voor de Havenspoorlijn te verlengen tot de in de brief aangegeven data.

De minister tekent hierbij aan dat hij de kwestie van het niet op tijd beschikbaar zijn van de locomotieven verschillende keren met de betrokken leverancier – Bombardier – besproken heeft, ook al behoort dit niet tot zijn verantwoordelijkheid. Deze leverancier erkent dat hij zich danig verkeken heeft op het complexe karakter van dit veiligheidssysteem, maar men doet er alles aan om de problemen zo snel mogelijk op te lossen, ook omdat het bedrijf zijn goede naam wil behouden. ERTMS blijft nu dus de zwakste schakel bij de voortgang, een probleem dat zich ook in Zwitserland, Frankrijk en in Turkije voordoet. De minister heeft Bombardier, vervoerder Railion en leasemaatschappij Mitsui aangespoord om zo spoedig mogelijk een gezamenlijke planning te leveren, waarvan de haalbaarheid vervolgens getoetst zal worden. Hij heeft ProRail gevraagd, een integraal beeld van alle extra kosten te geven, hij voert overleg over deze kosten en hij zal juridisch laten uitzoeken of ze verhaald kunnen worden. Bij ongeveer de helft van de 100 locomotieven die met subsidie van Verkeer en Waterstaat worden omgebouwd voor ERTMS, wordt de apparatuur geleverd door Bombardier. Het gaat grotendeels om diesellocomotieven die de vervoerders in de aanlooperperiode juist nodig hebben voor vervoer op de Havenspoorlijn zodra deze is aangepast voor ERTMS en 25 kV. De vertraging bij Bombardier maakt het onzeker of dit bedrijf de locomotieven in december geleverd zal hebben, maar hier staat tegenover dat Alstom in oktober van dit jaar 25 elektrische locomotieven extra omgebouwd zal hebben.

In verband met deze ontwikkelingen is het mogelijk dat de staatsbijdrage van 10 mln. die voor het ingroei-jaar van de exploitatie gereserveerd is, niet toereikend zal zijn. Er is echter geen reden voor al te veel onrust, want pas aan het eind van de concessieperiode worden de kosten en opbrengsten tussen de Staat en de aandeelhouders verrekend, zodat het nu nog niet zeker is dat het totale budget van 76 mln. onvoldoende zal zijn. V&W heeft 5 mln. van de EU toegezegd gekregen voor ERTMS op de Havenspoorlijn. Deze meevaller kan gebruikt worden om een deel van de extra

kosten op te vangen. De minister zal de Kamer in de volgende voortgangsrapportage informeren over het resultaat van de gesprekken over de verantwoordelijkheid voor de extra kosten voor het langer overeind houden van de projectorganisatie in verband met de vertraging bij de levering van ERTMS-apparatuur. Hij zal ook laten bezien of het mogelijk is om een deel van de extra kosten binnen het projectbudget op te vangen met de post Onvoorzien. Voor het ombouwen van locomotieven had het ministerie een bedrag van 30 mln. voor subsidie gereserveerd, waarvan 5 mln. bestemd was voor het ontwikkelen van prototypen en 25 mln. voor de ombouw naar ERTMS. Hiervoor is onlangs een Europese subsidie van 13 mln. aan V&W toegekend.

Capaciteitsvergroting op het aansluitende spoorwegnet in Duitsland door middel van blokverdichting zal niet voor 2011 mogelijk zijn. Dit hoeft geen probleem te zijn, want de bestaande sporen bieden nog ruimte voor groei tot dat tijdstip, maar daarna is dit middel hard nodig. Men doet hier al het mogelijke aan. Een grote stap kan gezet worden met de aanleg van een derde spoor; men heeft onlangs bevestigd dat de uitvoering van dit project, dat in 2013 gereed zou moeten zijn, op schema ligt. De minister zal hierbij de vinger aan de pols houden. De verkeersleidingen aan beide kanten van de grens zullen in ieder geval nauw samenwerken om de huidige capaciteit in de tussentijd optimaal te kunnen gebruiken.

De minister is er geen voorstander van om het gebruik van diesellocomotieven te verbieden, omdat veel vervoerders hierover beschikken en deze waarschijnlijk pas op termijn zullen vervangen door elektrische locomotieven. Bovendien zou zo'n verbod de Betuweroute minder aantrekkelijk kunnen maken, wat meer vrachtverkeer op de weg tot gevolg zou kunnen hebben.

Volgens een TNO-rapport voldoet de externe veiligheid ook op de locaties met geluidsschermen die hoger zijn dan 2 m, aan de normen. De gemeenten kunnen zelf ook veel aan veiligheid doen, zoals het maken van specifieke evacuatieplannen. De Betuweroute is zeer veilig door het ontbreken van ongelijkvloerse kruisingen, door het tracé dat geen steden doorsnijdt en door de sprinklerinstallaties in de tunnels.

Er is voor de corridor Rotterdam-Genua nog geen keuze gemaakt tussen ERTMS-1 en ERTMS-2. De Europese Commissie is hier nauw bij betrokken; zij heeft specifieke budgetten voor het verlenen van 50% subsidie voor de ERTMS-corridors. De aanleg van ERTMS-1 is ook een nuttige investering als later nog zou worden besloten tot een migratie naar ERTMS-2, want dan fungeert het systeem op niveau 1 als een stevige, stabiele terugvaloptie.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Samsom** (PvdA) constateert dat het met het middendeel van de Betuweroute wel goed zit, maar dat er zowel aan het ene eind, de Haven-spoorlijn, als aan het andere eind, de aansluiting op het Duitse spoorwegnet, een enorme opstopping zit. Hij vindt dat de fase van een goed gesprek met Bombardier over de problemen nu wel voorbij is en dat er steviger opgetreden moet worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) is geschokt door de nu gebleken verlaging van de capaciteit van de Betuweroute van 480 naar 320 treinen per dag. Bovendien zal deze capaciteit ook na het opheffen van de gebruiksbepijking niet eens per week gebruikt worden. Hij vindt dat de problemen niet alleen aan Bombardier, maar ook aan de vervoerders te wijten zijn, die erg lang gewacht hebben met het bestellen van de benodigde locomotieven. Hij pleit er dan ook voor, de vervoerders niet financieel te belonen, maar hen op de blaren te laten zitten.

De **minister** wijst er nogmaals op dat noch hij, noch de Kamer een contract met de betrokken marktpartijen heeft, zodat het voeren van gesprekken toch het enige middel is om een oplossing van de problemen te bespoedigen.

Hij legt uit dat gebruikmaking van de maximale capaciteit van de Betuweroute in Nederland samenhangt met de vraag naar goederenvervoer, waarvoor de ingebruikneming van de Tweede Maasvlakte van belang is, en met de capaciteit van het spoorweginet in Duitsland. Hij legt er de nadruk op dat er sprake is van een ingroeimodel; Keyrail verwacht dat het aantal locomotieven per week steeds zal toenemen: 80 in 2009, 100 in 2010, 120 in 2011, mits blokverdichting mogelijk zal zijn, 140 in 2012 en 150 in 2013 als dan in Duitsland een derde spoor beschikbaar zal zijn. De minister zal bekijken welke aantallen op de website van de Betuweroute zijn aangegeven en hij zal zo nodig adviseren, de inhoud daarvan te verduidelijken.

Toezeggingen

- Vanaf het moment waarop de Havenspoorlijn met ERTMS en 25 kV volledig functioneert, zal in de voortgangsrapportage een vergelijking worden opgenomen tussen het gebruik van de Betuweroute, de Brabantroute en het gemengde net.
- Wanneer de Betuweroute volledig operationeel is, zal de Kamer worden ingelicht over de substitutie-effecten van de lijn.
- De 24ste voortgangsrapportage zal worden ingegaan op de gesprekken die de minister voert over de beschikbaarheid van materieel.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Kortenhorst

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Van der Sman