

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
10 juni 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGG/TR/03/003278-fvh	2020312110
Onderwerp	
Kamervragen Betuweroute naar aanleiding van Zembla	

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van de leden Van Haersma Buma, Dijsselbloem, Hofstra, Van der Ham, Dijksma en Jager over de voortgang van de Betuweroute.

1. Heeft u kennisgenomen van het televisieprogramma Zembla van donderdag 22 mei 2003?
 1. Ja.
2. Is het waar dat het spoor in Duitsland maximaal slechts 150 goederentreinen per dag kan verwerken, terwijl de Betuwelijn geschikt wordt voor maximaal 480 goederentreinen? Hoe verhoudt zich dit tot de afspraken tussen Nederland en Duitsland zoals verwoord in de overeenkomst van Warnemünde?
2. Zie mijn schriftelijke antwoord (kenmerk DGG/TR/03/003276-fvh) van 28 mei 2003 op vragen van de heer Duyvendak.
3. Is het u bekend dat in Duitsland nu en in de toekomst geen sprake zal zijn van dubbellaags containervervoer?
3. De mededeling van een medewerker van DB Netz in het programma Zembla, dat hij niet verwacht dat men in Duitsland met dubbellaags containertreinen gaat rijden verbaast mij niet. Dat geldt vooralsnog aan Nederlandse zijde eveneens. Toen in het voorjaar van 1997 is besloten om eventueel toekomstig dubbellaags

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

containervervoer over de Betuweroute **niet onmogelijk** te maken is daarbij aangegeven: "*De toekomstverwachtingen rechtvaardigen een keuze voor het volledig geschikt maken van de Betuweroute voor double stack op dit moment nog niet. Niemand kan evenwel voorzien welke ontwikkelingen zich in het spoorgoederenvervoer over 20 à 30 jaar zullen voordoen.*"(citaat uit Voortgangsrapportage Betuweroute nummer 2, Kamerstuk 1996-1997, 22589, nr. 116, Tweede Kamer, blz. 6-7). Er was dus op dat moment sprake van een strategische beslissing die pas op lange termijn beoordeeld kan worden. Het ging bij de Betuweroute om het **niet onmogelijk maken** van een mogelijke toekomstige ontwikkeling. De tunnels in de Betuweroute kunnen immers, nadat ze eenmaal gebouwd zijn, niet meer vergroot worden om er met dubbellaags containertreinen doorheen te rijden. De overige daarvoor benodigde aanpassingen aan de spoorlijn (zoals het hoger maken van de viaducten die over het spoor liggen) kunnen later desgewenst worden uitgevoerd. Daartoe is in Nederland dan ook niet besloten, en in Duitsland evenmin.

4. Wat is uw reactie op de uitspraak van de heer Robbeson van Railion Benelux dat niet 30 maar 20 miljoen ton vervoerd kan worden over de Betuwelijn vanwege het ontbreken van de noordelijke en de zuidelijke aantakking?
4. Deze vraag is voorgelegd aan Railion Benelux, die als volgt reageert: "De vraagstelling is niet geheel juist. De heer Robbeson heeft in de Zembla-uitzending niet gesproken over de noordelijke en zuidelijke aantakking. De heer Robbeson heeft gezegd dat als er **op het huidige net** niet voldoende capaciteit voor het goederenvervoer beschikbaar komt om bij de openstelling van de Betuweroute een "vliegende start" te kunnen maken, dan zal er bij de openstelling van de Betuweroute geen 30 maar slechts 20 miljoen ton worden vervoerd. Hij doelde daarbij op de nog steeds lopende discussies over capaciteitsverdeling tussen reizigers- en goederenvervoer, waarbij het goederenvervoer in de knel dreigt te komen."
5. Hoe verhoudt de aanleg van 25 kilovolt bij de Betuwelijn zich tot de Duitse spanning van 15 kilovolt?
5. Het Duitse systeem van 15 kilovolt voldoet niet aan de Europese standaard en het op de Betuweroute te installeren systeem wel. De keuze (gemaakt in 1996, zie Kamerstuk 1996-1997, 22589, nr. 113, Tweede Kamer) om bij de Betuweroute een hoger voltage toe te passen dan de 1500 volt, die op de rest van het Nederlandse spoorwegnet wordt gehanteerd, is gemaakt vanwege de grote energiebehoefte van het treinverkeer op de Betuweroute. Bij de vervolgkeuze, namelijk naar wélk spanningsstelsel moet worden overgegaan, is aangesloten bij de zich ontwikkelende Europese standaard terzake, en dat is 25 kV; ook de nieuwe interoperabele Europese beveiligingssysteem worden in eerste instantie ontwikkeld in combinatie met 25 kV tractievoeding. De meeste (zo niet alle) nieuwe spoorlijnen in Europa worden dan ook uitgerust met 25 kV. Recente voorbeelden zijn de Deens-Zweedse spoorverbinding over de Storebælt/Öresund en de nieuwe delen van de Belgisch - Duitse HSL-verbinding Brussel - Luik - Aachen. Ook is vorig jaar in België tussen Namen en Athus (grens met Luxemburg) een bestaande spoorlijn

gerenoveerd en speciaal voor goederenvervoer ingericht; ook deze lijn is met 25 KV geëlektrificeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs