

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3320

Vragen van de leden **Van Hijum** en **Omtzigt** (beiden CDA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de Goederenrouting Oost-Nederland* (ingezonden 13 juli 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 augustus 2012).

Vraag 1

Kunt u zich herinneren dat in de bijlage bij de 7e voortgangsrapportage (VGR) van het actieplan «Groei op het spoor» en Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) een planning is opgenomen van de diverse deelstudies met betrekking tot de goederenrouting Oost-Nederland en de uitvoering van Kamermoties?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u zich ervan bewust dat de resultaten van de vijf daarin genoemde studies (actualiseren van de Noordtak-studie, Betuweroute maximaliseren, inzet binnenvaart, Langetermijn-perspectief goederenvervoer, beschrijven varianten Zutphen-Hengelo) reeds geruime tijd beschikbaar hadden moeten zijn? Wat is er de oorzaak van dat van alle deelstudies de deadline inmiddels ruimschoots is overschreden, terwijl de uitwerking van alternatieve tracés door Oost-Nederland (IJssellijn, Twentelijn, Twentekanaallijn) gewoon door lijkt te gaan? Wanneer kan de Kamer de resultaten van deze studies verwachten?

Antwoord 2

Volgens de eerder toegezonden planning zouden de genoemde studies begin 2^e kwartaal van 2012 beschikbaar komen. Feitelijk waren de diverse onderzoeken gereed in mei en juni. De rapporten met de resultaten van de goederenstudies zijn bij brief van 12 juli 2012 (Kamerstuk 32 404, nr. 57) aan de Kamer toegezonden.

¹ Bijlage bij Kamerstuk 32 404 nr. 56.

Vraag 3

Is het waar dat u besloten heeft de actualisatie van de notitie «Goederenboog Deventer Alternatieven», die uw voorganger op 14 september 2010 (Kamerstuk 32 404, nr. 3) aan de Tweede Kamer zond, niet meer nu te zullen laten verschijnen, zoals nog wel aangekondigd in de bijlage bij de Voortgangsrapportage (Kamerstuk 32 404, nr. 56) , maar deze op te nemen in de pas een jaar later te verschijnen MER (Milieu-effectrapportage)? Kunt u deze keuze toelichten? Wordt de periode van onzekerheid voor burgers hiermee niet nodeloos verlengd?

Antwoord 3

De actualisatie van de notitie «Goederenboog Deventer Alternatieven» is recent afgerond. Dit heeft geresulteerd in het rapport: «Beschrijving varianten passage Zutphen – Hengelo» (ProRail, mei 2012). Dat rapport is tegelijk met de in antwoord 2 genoemde goederenstudies gepubliceerd op de websites www.rijksoverheid.nl/phs en op www.prorail.nl/phs. Het rapport geeft een globale technische en geografische beschrijving van de vier tracévarianten tussen Zutphen en Hengelo die in de nu lopende m.e.r.-procedure worden onderzocht, en een beperkte beschrijving van de te verwachten effecten. Het rapport is bedoeld om een globaal beeld te geven van de in onderzoek zijnde tracévarianten.

Het rapport is niet bedoeld om de tracévarianten onderling te vergelijken; een onderlinge vergelijking van de tracévarianten kan pas plaatsvinden nadat een grondig effectenonderzoek is uitgevoerd ten behoeve van het MER. Het MER zal volgens de huidige planning in het voorjaar van 2013 gereed zijn, zodat op basis daarvan, en na inspraak en advisering, onderbouwde keuzes kunnen worden gemaakt.

De «periode van onzekerheid voor burgers» duurt tot de besluitvorming naar aanleiding van het MER-rapport over de effecten van de verschillende tracévarianten, die is gepland (na inspraak en advisering) medio 2013; deze periode kan, gezien de wettelijke eisen aan de m.e.r.-procedure, niet korter. De m.e.r.-procedure wordt toegepast, mede op verzoek van de Kamer (motie op Kamerstuk 32 404, nr. 21), om te borgen dat alle relevante externe effecten van de verschillende varianten in kaart worden gebracht, en de benodigde effectbeperkende maatregelen worden getroffen. Gezien het belang van de leefbaarheid rond het spoor moet uiterste zorgvuldigheid worden betracht.

Vraag 4

Welke gevolgen heeft uw voornemen om het beveiligingssysteem ERTMS op het spoor in te voeren – waarmee naast de veiligheid ook de capaciteit van het spoor wordt vergroot – voor de goederenroutering door Nederland? Deelt u de conclusie van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie spoor dat in de uitwerking van PHS tot dusverre nauwelijks is gekeken naar de effecten van invoering van ERTMS? Kunt u aangeven welke inhoudelijke relatie er (nog) bestaat tussen PHS en de goederenroutering Oost-Nederland?

Antwoord 4

Zoals aangegeven in de kabinetsreactie op de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie spoor (brief van 08-06-2012, Kamerstuk 32 707, nr. 16) zal ik een zogenaamde «roadmap» ontwikkelen voor de logisch te nemen stappen en de te nemen route naar een zorgvuldige invoering van ERTMS op het Nederlandse spoorwegnet. Ook de PHS-corridors – waaronder de goederencorridor Elst – Oldenzaal/grens – zullen onderdeel uitmaken van die «roadmap». Bij de uitwerking van PHS-maatregelen voor de Goederenroutering Oost Nederland zal zo goed mogelijk rekening worden gehouden met de komst van ERTMS.

Vraag 5

Deelt u de mening dat door het ontbreken van door de Kamer gevraagde studies naar alternatieven, alsmede de onduidelijkheid over de gevolgen van de landelijke invoering van ERTMS, er momenteel onvoldoende basis is voor een zorgvuldige afweging over de goederenroutering? Bent u bereid om de Goederenroutering Oost Nederland als onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoor te heroverwegen?

Antwoord 5

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 zijn de door de Kamer gevraagde studies naar alternatieven inmiddels bij de Kamer beschikbaar. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 zijn keuzes over tracévarianten pas aan de orde als de milieu-effecten van de goederenrouting in kaart zijn gebracht in het kader van de nu lopende m.e.r.-procedure; volgens de huidige planning zal het MER 1^e fase in het voorjaar van 2013 beschikbaar komen. Na inspraak en advisering vanuit de regio zal dan de keuze gemaakt moeten worden voor een van de vier onderzochte tracévarianten tussen Zutphen en Hengelo.

In de aanbiedingsbrief bij de rapporten met de resultaten van de genoemde goederenstudies (Kamerstuk 32 404, nr. 57) heb ik aangegeven van mening te zijn dat op basis van de resultaten van die studies een beperking van het m.e.r.-onderzoek tot 1 extra goederenpad per richting per uur, in plaats van de 2 extra goederenpaden per richting per uur uit de voorkeursbeslissing PHS, mogelijk lijkt. Echter, een dergelijke aanpassing van de uitgangspunten of een volledige heroverweging van het PHS-onderdeel Goederenrouting Oost-Nederland is momenteel niet aan de orde omdat de Kamer de Goederenrouting Oost-Nederland controversieel heeft verklaard.