

Vergaderjaar 2001–2002

22 589

Betuweroute

27 455

Nationaal Verkeers- en Vervoersplan

Nr. 186

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 september 2001

In mijn opdracht is door Railned een verkenningstudie uitgevoerd inzake de toekomstige afwikkeling van het spoorvervoer in Zuidoostelijk Nederland.

Tijdens het Algemeen Overleg met de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat in oktober 1999, naar aanleiding van het besluit over de Noord-oostelijke Verbinding, heb ik uw Kamer toegezegd deze Verkenningstudie versneld te zullen uitvoeren. Bij de beantwoording (op 12 december 2000) van schriftelijke vragen van uw Kamer over de Spoorinfravisie Goederenvervoer, heb ik aangegeven dat ik u in het voorjaar van 2001 nader zou informeren. Helaas heeft de voorbereiding van deze brief wat meer tijd gekost dan vooraf was ingeschat.

Het is overigens mijn voornemen om u dit najaar eveneens per brief nader te informeren over de samenhang tussen de verschillende spoor-goederenprojecten en de stand van zaken daarvan.

Omdat de aanleiding voor die Verkenning primair gelegen was in de vraagstelling, of op afzienbare termijn de aanleg van de zogenaamde Zuidtak Betuweroute voor goederenvervoer overwogen moet worden, kreeg de Verkenning de naam «Goederenroutes Zuid-Nederland (GoeZuid)». Echter, ook de in het MIT eerder als aparte studie geplande Verkenning van de Brabantroute is in GoeZuid opgenomen, en vanzelfsprekend was in deze geïntegreerde Verkenningstudie het personenverkeer evenzeer onderwerp van studie als het goederenvervoer: *beide treinsoorten maken immers gezamenlijk gebruik van hetzelfde spoornetwerk.*

Deze studie is derhalve het beste te kenschetsen als : **«netwerk-studie spoornetwerk Zuidoost Nederland»**, waarin is bezien waar de realisering van de NVVP-ambities met betrekking tot zowel reizigers- als goederenvervoer op het bestaande spoornetwerk toe leidt, en welke maatregelen eventueel overwogen zouden moeten worden.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Van de Railned-rapportage zend ik u enkele exemplaren (niet elektronisch) ter achtergrondinformatie.¹ Omdat die rapportage nogal technisch van

aard is, en door de wijze van opzet van het onderzoek nogal moeilijk te interpreteren, zijn in bijlage¹ bij deze brief de aanleiding, werkmethode en de resultaten van de Verkenningstudie samengevat; korthedshalve moge ik u daarnaar verwijzen. Voor de goede orde wijs ik u erop dat in de technische rapportage het uitgangspunt met betrekking tot geluidregelgeving niet geheel juist gehanteerd is. Zie daarover hieronder bij par. 1. *Kader, uitgangspunten, vraagstelling*, derde bolletje.

Mede namens de minister van VROM bericht ik u in het vervolg van deze brief over de conclusies die wij terzake formuleren, naar aanleiding van de resultaten van de Verkenningstudie, de resultaten van het daarover gevoerde bestuurlijke overleg en de daarover ontvangen adviezen.

1. Kader, uitgangspunten, vraagstelling

Het *kader* voor deze Verkenningstudie wordt gevormd door de (omvang en kwaliteit van de) NVVP-ambities zowel voor reizigers- als voor goederenvervoer. Een zeer belangrijk uitgangspunt daarin is het *benuttingsbeleid*. Indien met benuttingsmaatregelen niet kan worden volstaan is, conform NVVP-beleid, ook beprijzing en/of stapsgewijze uitbreiding van infrastructuur aan de orde. Het spoorbenuttingsbeleid is onlangs bij brief van 18 april 2001 aan u toegelicht.

Een wezenlijke voorwaarde voor het succes van het benuttingsbeleid is dat de ontwikkeling van BB21-systemen, die de infracapaciteit vergroten, de hoogste prioriteit houdt. In de Verkenningstudie GoeZuid is dat als uitgangspunt meegenomen.

Voorts heeft, zoals in de medio 2000 aan uw Kamer toegezonden Spoorinfravisie Goederenvervoer is aangegeven, het benuttingsbeleid voor wat betreft goederenvervoer onder andere consequenties op het gebied van de externe veiligheid, overwegveiligheid, verkeershinder en geluidhinder. Daarover het volgende:

- Intensiever benutten van bestaand spoor kan betekenen dat er meer gevaarlijke stoffen over dat spoor vervoerd worden, en dat kan leiden tot *externe veiligheidseffecten*. Om die effecten, in relatie tot (het gebruik van) de omgeving van de spoorlijn, te kunnen beheersen werken wij aan een systeem ter regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. Met zo'n systeem wordt het mogelijk dat het vervoer van bepaalde stoffen over bepaalde spoorbaanvakken aan een plafond gebonden wordt, ter beheersing van de externe veiligheidseffecten van dat vervoer. In ons besluit (van 24-9-1999) over de NOV hebben wij de ontwikkeling van een dergelijk systeem al aangekondigd. Wij zullen de Kamer op korte termijn nader informeren over de contouren van een dergelijk reguleringssysteem.
- Intensiever gebruik van bestaande spoorlijnen betekent dat bij *spoorwegovergangen* de onveiligheid alsmede de verkeershinder en barrièrewerking kunnen toenemen. Het lopende programma om deze overwegen veiliger te maken en zo nodig te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen zal daarom met kracht worden voortgezet, en wellicht geïntensiveerd of specifiek ingezet moeten worden.
- Voor wat betreft de *geluidhinder* geldt de Wet geluidhinder, en in het bijzonder het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs). Het Bgs geeft aan dat, indien op een baanvak een groei van 45% of meer over een periode van 10 jaar (bijvoorbeeld 2000 – 2010) verwacht wordt, er sprake is van een «wijziging in de zin van Bgs»; in dat geval dienen de consequenties (het eventueel treffen van geluidmaatregelen) in beeld gebracht te worden. Op enkele baanvakken in het studiegebied geven de groeiverwachtingen aan dat sprake kan zijn van een dergelijke «wijziging in de zin van het Bgs». Vanwege het globale karakter van de technische Verkenning zijn de consequenties (onderzoek naar het eventueel treffen van geluidmaatregelen) daarin nog niet verder uitge-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

werkt. Dit zal geschieden in een gedetailleerder vervolgonderzoek, waarin ook de eventuele financiële consequenties worden meegenomen. Naar aanleiding van dat vervolgonderzoek zal de Tweede Kamer nader geïnformeerd worden.

Omdat de eerste twee hierboven vermelde beleidsconsequenties langs alle spoorlijnen in Nederland spelen, en niet specifiek het studiegebied betreffen, is daar in de onderhavige Verkenningstudie slechts in algemene zin op ingegaan.

Voorts is als *uitgangspunt* gehanteerd dat het MIT tot 2010 volledig wordt uitgevoerd. Voor het studiegebied is met name van belang dat in 2005 de Betuweroute in gebruik genomen wordt, waardoor op de Brabantroute capaciteit beschikbaar komt voor nieuw treinverkeer.

Voor deze Verkenningstudie is de volgende **vraagstelling** gehanteerd:

Gegeven het toenemende reizigers- en goederenvervoer op de bestaande spoorlijnen in Zuidoostelijk Nederland: waar ontstaan in de toekomst (en wanneer) capaciteitsproblemen, wat is daaraan te doen, en wat zijn de omgevingseffecten en de kosten? Zoek, in lijn met het benuttingsbeleid, de oplossingen primair binnen het bestaande spoor-netwerk.

Het **studiegebied** omvat Zuidoostelijk Nederland, begrensd door de beide primaire spoorassen voor goederenvervoer (zoals aangegeven in de Spoorinfravisie Goederenvervoer): de Betuweroute en de spoorverbinding Rotterdam – België (via Antwerpen). Die primaire spoorassen zélf waren geen onderwerp van studie.

2. Resultaten

In bijlage 1 bij deze brief zijn de resultaten van de Verkenningstudie weergegeven; daaruit ontstaat het volgende *samenvattende beeld*:

Rekening houdend met de geformuleerde aannamen en uitgangspunten kan in het studiegebied zowel het groeiende reizigersvervoer als ook het groeiende goederenvervoer over het spoornetwerk worden afgewikkeld, met:

- tot 2005 toenemende capaciteitsproblemen in het studiegebied, die door de openstelling van de *Betuweroute* opgelost worden;
- vanaf rond 2010 nieuwe capaciteitsknelpunten, die opgelost kunnen worden door *herverdeling* van het goederenvervoer over het etmaal, met enig (niet kwantificeerbaar) kwaliteitsverlies voor het goederenvervoer als gevolg, en zonder kwaliteitsverlies voor het reizigersvervoer;
- vanaf rond 2015 zijn daarnaast beperkte *inframaatregelen* nodig, uit te voeren ten laste van diverse budgetten (geschat op circa f 600 mio +/- 40%);
- vanaf rond 2020 zouden verdere *inframaatregelen* (ten laste van diverse budgetten) gerealiseerd moeten zijn (geschat op circa f 1400 mio), en moet ook beperkte *herrotering* van goederentreinen overwogen worden, onder andere door bijvoorbeeld enkele goederentreinen via de Sloeboom/lijn 11 en de IJzeren Rijn om te leiden.

Op basis van deze resultaten is de volgende *aanbeveling* gegeven:

Zonder dat de afwikkeling van het spoorvervoer daardoor in het gedrang komt, kan enkele jaren gewacht worden met het nemen van specifieke besluiten over extra (goederenvervoer-gerelateerde) grootschalige investeringen in uitbreiding van de lengte aan rails (zoals (partiële) spoorverdubbeling) in het betreffende spoorwegnet; daarmee ontstaat de ruimte om te wachten tot de definitieve versies van het NVVP en de 5e Nota RO door het Parlement zijn vastgesteld,

tot de standpunten zijn bepaald in het kader van de tracéwetstudies VERA en IJzeren Rijn, en kan ook de verdere ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor worden gemonitord.

Deze aanbeveling is geheel in lijn met de benuttingsbeleid dat een van de hoekstenen van het NVVP en de 5e Nota R.O. is, en is eveneens in lijn met de beleidsuitwerking in de Spoorinfravisie Goederenvervoer, die ik u medio 2000 toezond. Tot het monitoren van de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor hebben wij reeds in september 1999 besloten in het kader van de Standpuntbepaling over de Noordoostelijke Verbinding (NOV).

3. Bestuurlijk overleg

De resultaten van deze Verkenningstudie zijn onderwerp van overleg geweest met de betrokken provincies, kaderwetgebieden en gemeenten. Het verslag van het bestuurlijk overleg is ter informatie bij deze brief gevoegd (bijlage 2).¹ Daarnaast hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant mij terzake een brief gezonden. Zij hebben daarvan een afschrift gezonden aan de Vaste Commissies voor V&W en voor VROM. Mijn antwoord op die brief zal ik u in afschrift sturen.

Zoals in het verslag valt te lezen uitten bestuurders hun zorg over de gevolgen van het intensievere treinverkeer voor de externe veiligheid en de leefbaarheid. Dit ligt echter in het onderzochte gebied niet anders dan in de rest van Nederland: het benuttingsbeleid heeft langs alle soorten infrastructuur in het gehele land in grote lijnen dezelfde consequenties, en vergt derhalve dezelfde benadering. Zie daartoe het gestelde onder punt 1 in deze brief.

De meeste Brabantse en Limburgse regionale bestuurders vinden het benuttingsbeleid – zeker waar het gaat om goederenvervoer per spoor – nogal defensief, en zien meer in het ontwikkelen van een strategische visie op basis van mogelijke economische en ruimtelijke ontwikkelingen: een op potenties gebaseerde benadering met toekomstbeelden voor de langere termijn, waar vanaf dit moment naar toe gewerkt moet worden. Kernpunt hierbij is – wat de Noord-Brabantse bestuurders betreft – de primaire inzet van de railinfrastructuur ten behoeve van een hoogwaardig openbaar personenvervoer met het railsysteem als ruggengraat van het stedelijk netwerk Brabantstad.

Uit de reacties blijkt dat de betreffende bestuurders vinden dat bij het verdelen van de (schaarse) spoorcapaciteit een bijna absolute prioriteit gegeven moet worden aan het gebruik van het spoor voor reizigersverkeer, zo nodig ten koste van het goederenvervoer. Ook wordt gepleit voor het omleiden van het goederenvervoer. Volgens de prognoseberekeningen van Railned heeft echter circa 80% van het geprognosticeerde spoorgoederenvervoer in het onderzochte gebied een herkomst of bestemming in Zuid-Nederland zélf. Omleiden van het goederenvervoer over andere spoorroutes, zoals sommige regionale bestuurders voorstaan, zal dus geen soelaas bieden; en het betreffende goederenvervoer met andere modaliteiten laten uitvoeren is niet altijd een verkieslijke oplossing.

In reactie op de Brabantse ambitie met betrekking tot het personenvervoer per spoor (zoals bijvoorbeeld het plan «InterRegio Spoor (IRS)»), constateren wij overigens dat uit de Railned-rapportage geenszins blijkt dat die ambitie *niet* gerealiseerd kan worden tegelijk met het overige voorziene reizigers- en goederenvervoer per spoor.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant kondigen in hun brief d.d. 27 maart 2001 aan te onderzoeken of zij samen met andere betrokken provincies in Zuid-Nederland een eigen visie op het gebruik van het spoor

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

kunnen ontwikkelen. Wij zien daar met belangstelling naar uit. Samen met de discussies die gevoerd worden in het kader van de verdere planvorming in de richting van de definitieve versies van het NVVP en de 5e Nota R.O. moet dat alles kunnen resulteren in een beeld over de gewenste ontwikkeling van het gebied, en de rol die het spoorvervoer van reizigers en goederen daarin kan en moet spelen.

De resultaten van de Verkenningstudie (zie de daaruit volgende aanbeveling) geven aan dat – voordat tot specifieke besluitvorming over infrastructuurmaatregelen in het gebied overgegaan moet worden – de tijd beschikbaar is om aan de totstandkoming van een dergelijk, zo mogelijk gezamenlijk beeld te werken.

4. Conclusies

Daarom trekken wij, in lijn met de geformuleerde aanbeveling, thans de volgende conclusies:

1. *Thans* is er geen dringende noodzaak om nadere besluiten te nemen inzake de aanleg van nieuwe spoorlijnen ten behoeve van de afwikkeling van het spoorvervoer in het onderzochte gebied; evenmin zijn, in aanvulling op de realisering van het MIT, nieuwe of uitwerkingsstudies terzake nodig.
2. Voortgegaan wordt met de uitvoering van het vigerende beleid (uitvoering MIT, spooroverwegenbeleid, ontwikkeling regulering vervoer gevaarlijke stoffen, bronbeleid geluid en geluidsanering).
3. De feitelijke ontwikkeling van het spoorvervoer (reizigers en goederen) blijft intussen onderwerp van systematische monitoring.
4. Nadat in het kader van het NVVP en de 5e Nota R.O., en met behulp van onder andere de door Noord-Brabant te ontwikkelen visie, een beeld is ontstaan over de gewenste ontwikkeling van het onderzochte gebied en de rol die het spoorvervoer van reizigers en goederen daarin kan en moet spelen, en nadat standpunten zijn bepaald t.a.v. de Trajectnota/MER voor VERA en die voor de IJzeren Rijn, zal worden gezien of er redenen zijn voor een nieuwe netwerk-verkenningstudie, dan wel voor een ander vervolg; naar verwachting zal dit in de loop van 2003/2004 aan de orde zijn.
5. In afwachting van het bovenstaande wordt nog niet overgegaan tot een categorie-indeling van de spoorlijnen in het onderzochte gebied (dit in afwijking van de Spoorinfravisie Goederenvervoer, waarin is aangekondigd dat deze categorie-indeling zal geschieden op basis van de resultaten van de netwerkverkenning GoeZuid).
6. Er zal nader onderzocht worden of er baanvakken zijn waar sprake is van een «wijziging in de zin van het Bgs», welke maatregelen daar eventueel getroffen moeten worden, en wat daarvan de financiële consequenties zijn.
7. De mogelijke maatregelen die, als oriëntatie op de toekomst, in de Verkenningstudie voor de situatie vanaf rond 2015 zijn gezien nemen wij voor kennisgeving aan, zonder daarover thans een oordeel of beslissing te formuleren.
8. Op basis van de resultaten van de Verkenningstudie, en gegeven de daarin gehanteerde uitgangspunten en aannamen, stellen wij vast dat – in ieder geval tot rond het jaar 2020 – een eventuele Zuidtak Betuwe-route voor goederenvervoer niet nodig is.
9. Op dezelfde basis stellen wij vast dat er in de Verkenningstudie Maaslijn, die in het MIT is aangekondigd, en die primair de reizigersvervoerproblematiek als aanleiding heeft, rekening mee zal moeten worden gehouden dat, indien de capaciteit van die spoorlijn vergroot wordt, ook het goederenvervoer daarvan gebruik zal kunnen maken: uitgangspunt van het beleid is immers optimale benutting van de beschikbare capaciteit.

In het vertrouwen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd teken ik,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos