

Vergaderjaar 1994–1995

22 589

Betuweroute

Nr. 104

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 1995

In de vergadering van de Tweede Kamer op 29 juni 1995 is een aantal moties aangenomen over de Betuweroute. Mede namens mijn collega's van VROM en LNV geef ik hieronder aan op welke wijze deze moties doorwerken in de plannen voor de Betuweroute.

motie op stuknr. 75:

«De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende, dat volgens het advies van de Commissie Hermans dat door het Kabinet is overgenomen, het aanleggen van de Betuweroute zowel economisch als wat betreft milieu belangrijk aan waarde wint door het inzetten van een flankerend beleid dat is gericht op bevordering van spoor- en watervervoer en beperking van de groei van het wegvervoer; overwegende, dat een dergelijk beleid maximaal moet worden ingebed in internationale kaders, zowel Europees als met de meest betrokken en omringende landen; **verzoekt de regering medio 1996 het toegezegde Plan van Aanpak voor het flankerende beleid aan de Kamer voor te leggen,** en gaat over tot de orde van de dag.»

Ik zie de motie als een ondersteuning van het beleid, omdat ook het Kabinet wil dat het plan zo snel mogelijk gereed is. Daartoe neemt het Kabinet een inspanningsverplichting op zich.

motie op stuknr. 79:

«De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende, dat het niet aansluiten van de oostzijde van het Waalhavenemplacement met de Havenspoorlijn/Betuweroute, de zgn. Pendrechtboog, grote verbeteringen geeft in het woon- en leefmilieu van de bevolking ter plaatse en tevens natuur en groene ruimte bespaart; overwegende, dat bij het afzien van de aansluiting zowel bij de Pendrechtboog als op het Waalhavenemplacement zeer veel bespaard wordt doordat een groot aantal

kunstwerken niet behoeft te worden aangelegd, waardoor financiële besparingen kunnen worden bereikt;

verzoekt de regering een externe objectieve studie te laten uitvoeren over het niet aanleggen van de oostelijke aansluiting van de Waalhaven;

verzoekt de regering de uitkomst van de studie aan de Kamer te rapporteren en de bestemming van vrijgevallen gelden aan te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.»

Ik heb inmiddels opdracht gegeven voor het uitvoeren van een 'second-opinion'-studie van de ontworpen spoor-situatie ter plaatse, waarin wordt gezien of de aanleg van de oostelijke ontsluiting van het spooreplacement Waalhaven-Zuid noodzakelijk is. In augustus/september a.s. verwacht ik de rapportage van die studie. Ik zal vervolgens daaruit mijn conclusies trekken en de Kamer daarover informeren.

motie op stuknr. 81:

«De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende, dat zorg bestaat over de veiligheidssituatie nabij Geldermalsen/Meteren; overwegende, dat het kabinet de bereidheid heeft uitgesproken gezamenlijk met de betrokken overheden de opdracht voor een nadere veiligheidsstudie te formuleren;

verzoekt de regering de uitkomsten van de gezamenlijke studie als bindend te beschouwen,

en gaat over tot de orde van de dag.»

De motie is een ondersteuning van het beleid, want ik heb reeds in de Kamer gezegd dat het tracé-ontwerp aangepast zal moeten worden als, in tegenstelling tot hetgeen waarvan ik uitga, zou blijken dat de situatie bij Geldermalsen/Meteren niet voldoet aan de veiligheidsnormen. Inmiddels wordt samen met de betrokken besturen gewerkt aan de opdracht-formulering en verstrekking voor de studie. Ik zal de Kamer informeren over de resultaten van de studie en de conclusies die de betrokken besturen en ik daaruit trekken.

motie op stuknr. 82:

«De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende, dat in het Kabinetsbesluit verwezen wordt naar een integrale verkenning van de effecten van potentiële infrastructuur-ontwikkelingen in het gebied Arnhem, Westervoort, Duiven, Zevenaar en Didam; constaterende, dat deze verkenning geen invloed heeft op de PKB-Betuweroute;

verzoekt de regering in geval in die regio uit die verkenning een gunstiger tracé voor de Betuweroute in een kostenneutrale totaaloplossing naar voren zou komen, deze niet op grond van de PKB van de hand te wijzen,

en gaat over tot de orde van de dag.»

Overnemen van deze motie leidt in het gebied rond Duiven en Zevenaar tot aanhoudende onzekerheid over de precieze ligging en effecten van de Betuweroute. Die onzekerheid nu nog langer laten voortduren, terwijl langs de rest van het tracé wél zekerheid bestaat over de ligging, acht ik met name ten opzichte van de burgers in het gebied ongewenst. Vooral uit het oogpunt van rechtszekerheid moet ik daarom vasthouden aan de tracering zoals is vastgelegd in de PKB Betuweroute.

motie op stuknr. 89:

«De Kamer, gehoord de beraadslaging, overwegende, dat thans nog onduidelijkheid bestaat over de financiering van de eventuele meerkosten van de aanleg van de Betuweroute en de noodzakelijke aanleg van de Noordtak; constaterende, dat ook de binnenscheepvaart een essentiële bijdrage zal moeten leveren in de noodzakelijke verschuiving in de goederenvervoersstromen;

spreekt uit dat de financiering van extra uitgaven voor de Betuweroute niet ten koste mag gaan van de budgetten voor de natte infrastructuur,

en gaat over tot de orde van de dag.»

De extra kosten voor de Betuweroute worden gefinancierd uit het FES. Dat betekent dat de investeringen voor de Betuweroute niet ten koste zullen gaan van de investeringen in de natte infrastructuur.

motie op stuknr. 100:

«De Kamer, gehoord de beraadslaging, van oordeel dat een aftakking van de Betuweroute naar noord-Nederland en naar noord- en oost-Duitsland noodzakelijk is; overwegende dat ook bij deze verbinding de negatieve gevolgen voor leefbaarheid en natuur zoveel mogelijk beperkt moeten worden; overwegende dat de regering met de betrokken andere overheden een integrale studie zal verrichten om de beste oplossingsrichting te vinden, en waarover binnen vier jaar een besluit in de zin van de Tracéwet zal worden genomen; overwegende dat er in de tracéwet-procedure ruime mogelijkheden bestaan voor andere overheden en maatschappelijke organisaties tot inspraak en overleg, die er niet zijn voor de Kamer,

verzoekt de regering

a. de Kamer nadrukkelijk te betrekken bij

- de vaststelling van de Richtlijnen van de studie waarin nader wordt bepaald welke alternatieven in de studie worden betrokken,

- de Standpuntbepaling, waarin Ministers van V&W en VROM uit alle onderzochte alternatieven kiezen,

- het Tracébesluit,

b. een beslissing over een eventuele aanleg van de aansluitbogen bij Elst niet eerder te nemen dan als integraal onderdeel van de besluitvorming over de noord-oostelijke verbinding,

en gaat over tot de orde van de dag.»

Ik zal de Kamer op de hoogte houden van de voortgang van de tracéwet-/ m.e.r.-studie naar de noord-oostelijke verbinding, met name op de in de motie genoemde momenten.

Zoals ik reeds tijdens het debat heb meegedeeld zullen in ieder geval aansluitbogen tussen de Betuweroute en de bestaande spoorlijn Arnhem-Nijmegen bij Elst gemaakt worden. De beslissing over de uitvoeringsvorm en capaciteit van de aansluitbogen in noordelijke richting zal pas genomen worden als integraal onderdeel van de besluitvorming over de noord-oostelijke verbinding.

motie op stuknr. 101:

«De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende, dat met weinig middelen de passage van de Betuwelijn bij Schelluinen en Tiel/ Kerk Avezaath aanmerkelijk kan worden verbeterd, zeker waar het betreft de hinder voor de bevolking; overwegende dat elders in het totale pakket van maatregelen deze financiële ruimte is te behalen, mede mogelijk uit het

vrijvallen van gelden door het niet door laten gaan van de zogenaamde Pendrechtboog;

verzoekt de regering:

a) het tracé bij Schelluinen vanaf km 22,6 tot 24,5 uit te voeren als M-baan;

b) het tracé vanaf de kruising van de provinciale weg bij Tiel-Buren verdiept aan te leggen totdat Kerk Avezaath is gepasseerd;

c) in overleg met de andere overheden te bezien waar het tracé vanaf de passage van het Lingedal tot aan de Industrieweg in Tiel verder kan worden aangepast;

verzoekt de regering waar nodig dit in de bij de PKB behorende bijlagen met de kaartcoördinaten en de kaartbijlagen te verwerken,

en gaat over tot de orde van de dag.»

Uitvoering van deze motie is, nog los van inhoudelijke aspecten, pas te overwegen als daarvoor extra gelden beschikbaar zijn. Ik moet mijn definitieve beslissing terzake dan ook aanhouden tot na het gereedkomen van de second opinion over de noodzaak van de zogenaamde Pendrechtboog, en mijn beslissing daarover. Daarna zal ik de Kamer hierover nader informeren.

motie op stuknr. 103 (gewijzigde motie nr. 83):

«De Kamer, gehoord de beraadslaging, constaterende, dat de norm voor de stiltegebieden van 40 dB(A) in een strook van in totaal 2000 m ter weerszijden van het tracé van de Betuweroute ter hoogte van het Pannerdensch Kanaal niet wordt gehaald; overwegende, dat een optelsom van alle extra financiële middelen die voor dit gebied zijn ingezet de kosten voor ondertunneling benaderen; overwegende, dat bij de aanleg van een tunnel het slopen van de woongemeenschap «De Boerenhoek» kan worden vermeden; gelet op de bereidheid van de provincie Gelderland om bij te dragen in een eventueel tekort als gevolg van deze «brug-voor-tunnel-ruil»;

verzoekt de regering de kruising van de Betuweroute met het Pannerdensch Kanaal in de vorm van een tunnel uit te voeren en vanaf km 101 tot km 104 de Betuweroute zodanig in te passen in natuur- en landschap dat de geluidsbelasting wordt gereduceerd, waarbij tevens gebruik gemaakt wordt van de gelden van het Landschapsplan en de PKB Betuweroute dienovereenkomstig aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.»

Bij brief van 26 juni 1995 heb ik, mede namens mijn collega's van VROM en LNV, de Kamer geïnformeerd over de consequenties die het aannemen van deze motie zal hebben.

In concreto worden ter dekking van de meerkosten ad f 250 miljoen van de tunnel de volgende maatregelen getroffen:

1. Afgezien wordt van toepassing van de M-baan tussen Bemmelen en Zevenaar (minderkosten f 100 miljoen).

2. Afgezien wordt van extra maatregelen om de Betuweroute conform het SGR-beleid landschappelijk en ecologisch in te passen (minderkosten f 50 miljoen).

3. De noordelijke verbindingbogen bij Elst worden vooralsnog in minimale vorm uitgevoerd (minderkosten f 25 miljoen).

4. Afgezien wordt van uitvoering van het natuurontwikkelings-project in de Angerense Buitenpolder (onderdeel van de zogenaamde «motie 60», minderkosten f 20 miljoen).

5. De overige gelden van «motie 60» waren in het Voorontwerp Tracébesluit (VTB) besteed aan het verhogen van de geluidwerende voorzieningen langs het tracé ten oosten van het Pannerdensch Kanaal (in het Rijnstrangen-gebied), de landschappelijke inpassing van die voorzieningen alsmede aan het realiseren van extra fauna-passages aldaar. Die middelen (f 30 miljoen) worden ingezet ter dekking van de tunnelmeerkosten.

6. De middelen die in het kader van «motie 60» waren besteed in het Rijnstrangengebied worden nu ontleend aan de middelen voor het Basislandschapsplan. De landschappelijke inpassing van de geluidwerende maatregelen ten oosten van het Pannerdensch Kanaal wordt versoerd, waarbij het akoestisch niveau (van 4 meter hoge schermen aan beide zijden van de spoorlijn) zal worden gehandhaafd.

7. Als gevolg van het onder 6. gestelde komt de landschappelijke en ecologische verbindingstrook van 20 meter breedte, die langs de gehele Betuweroute (van Alblasserdam tot Zevenaar) was voorzien, te vervallen. Deze 20 meter-strook heeft ecologisch gezien alleen betekenis als hij over de gehele lengte van het tracé wordt toegepast; daarom heeft het geen zin de strook gedeeltelijk te handhaven. In overeenstemming met mijn uitspraak daarover in de Kamer zal de landschappelijke inpassing in de provincie Zuid-Holland zoveel mogelijk worden ontzien; deze zal met name geconcentreerd worden op het realiseren van een landschappelijke en ecologische verbinding tussen het Alblasserbos, het Souburgh-bos, de polder Nieuwland en de Sophiapolder in de rivier de Noord, alsmede een goede inpassing van de kruising met de Giessen en aanvullende landschappelijke maatregelen in de omgeving van Schelluinen.

8. Het tunneltracé zal ter hoogte van Boerenhoek in noordelijke richting worden verschoven (minderkosten f 8 miljoen).

In de dekking van de meerkosten van de tunnel ontbreekt hiermee nog een bedrag van f 17 miljoen; zoals de tekst van de motie ook aangeeft wordt daarvoor gerekend op een bijdrage van de provincie Gelderland. Alvorens te kunnen overgaan tot het uitvoeren van de motie wacht ik de bevestiging van die zijde met belangstelling af.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink