

Vergaderjaar 1998–1999

**22 589**

**Betuweroute**

**26 373**

**Trajectnota/MER Noordoostelijke verbinding**

**Nr. 149**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 2 september 1999

Naar aanleiding van het verzoek van uw commissie (op 1 september 1999 (zie bijlage)) informeer ik u hierbij nader over mijn visie op de Noord-oostelijke verbinding (NOV).

Naar aanleiding van de vraag van uw commissie naar het moment en de wijze waarop ik met mijn voornemen naar buiten ben gekomen het volgende.

De inspraakprocedure over de Noord-Oostelijke Verbinding is al vóór de zomer afgerond; het is begrijpelijk dat al die (ruim veertienduizend) insprekers inmiddels met enig ongeduld wachten op een reactie. Het leek me dan ook niet nodig om tegenover de VNU-bladen mijn twijfels over de aanleg van een nieuwe NOV te verhullen.

Ik wijs erop dat de formele «Standpuntbepaling» in het kader van de lopende Tracéwet-procedure nog wordt uitgewerkt. Dat document, met de bijbehorende onderbouwing en beantwoording van de inspraakreacties zal ik u naar verwachting in oktober 1999 kunnen toezenden (en aan de besturen van de betrokken provincies en gemeenten).

### **Probleemstelling**

Na de ingebruikneming van de Betuweroute in 2005 zal het goederenvervoer per spoor fors toenemen, in Nederland en ook in Duitsland; spoorvervoer is immers bij uitstek lange-afstandsvervoer. Daarover zijn met Duitsland sluitende afspraken gemaakt in de overeenkomst van Warnemünde.

In januari 1999 publiceerden mijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en ik een tracé-/MER-studie naar de afwikkeling van het groeiende spoorvervoer in noordoostelijke richting, waarvan ongeveer de helft internationaal vervoer betreft dat naar of via Duitsland verder moet. De onderzochte alternatieven variëren van

aanpassen van de bestaande infrastructuur tot een geheel nieuwe spoorlijn tussen de Betuweroute en de grensovergang bij Oldenzaal (de NOV).

Uit de ontvangen inspraakreacties en adviezen wordt duidelijk dat elke optie omstreden is. Door extra inpassingsmaatregelen zouden de toch al forse investeringskosten (nu geraamd op circa vijf miljard gulden) bovendien verder kunnen stijgen. Dit klemt temeer nu voor de NOV in het MIT nog geen financiën zijn gereserveerd, evenmin overigens als voor de andere zogenaamde categorie 1A-projecten (HSL-Oost en Zuiderzeelijn).

### **Beleid**

Kern van het infrastructuurbeleid is dat, voordat wordt overgegaan tot het aanleggen van nieuwe infrastructuur, eerst de bestaande infra optimaal wordt benut.

Nu besluiten tot aanleg van een geheel nieuwe spoorlijn tussen de Betuweroute en de grensovergang bij Oldenzaal/Bad Bentheim zou strijdig zijn met dit beleid.

Daarbij alle informatie en inspraakreacties overziende heb ik steeds meer twijfels gekregen over de prioriteit van de aanleg van een geheel nieuwe Noord-Oostelijke Verbinding.

Derhalve heb ik de gevolgen van een besluit om nu geen nieuwe NOV aan te leggen in kaart laten brengen. Ik geef ze hieronder globaal weer.

In antwoord op de specifieke vraag van uw commissie over «het concept van de bundeling van spoorvervoer»: ik acht in dezen het beleid «beter benutten vóór nieuwbouw» van een hogere orde en groter belang dan het bundelingsconcept.

### **Gevolgen voor het NOV-vervoer**

Het vervoer waarvoor de aanleg van de NOV werd overwogen bestaat in hoofdzaak uit drie stromen:

1. internationaal vervoer van de Betuweroute naar Noord- en Oost-Duitsland (e.v.) via de grensovergang Oldenzaal/Bad Bentheim (vice versa);
2. vervoer van de Betuweroute naar Twente (vice versa);
3. vervoer van de Betuweroute naar Noord-Nederland (vice versa).

Zonder dat een nieuwe NOV beschikbaar is kan over de routes van deze drie stromen het volgende gesteld worden:

*ad (1):*

Het internationaal vervoer van de Betuweroute naar Noord- en Oost-Duitsland (e.v.), dat via de grensovergang Oldenzaal/Bad Bentheim zou rijden, kan afgewikkeld worden via de grensovergang bij Emmerich. Tot rond het jaar 2015 heeft die route (ook aan Duitse zijde) voldoende capaciteit, ook voor deze extra vervoersstroom; dat past dan ook binnen de afspraken van het verdrag van Warnemünde. Ik heb daar recent, en marge van mijn bezoek aan Duisburg met mijn collega in Nordrheinland-Westfalen over gesproken met de afspraak in oktober 1999 daarover verder te spreken. Ook heeft recent ambtelijk overleg plaatsgevonden met het Duitse Bundesministerium für Verkehr dat uiteraard formeel nog zal worden afgerond. Afgesproken is dat we de komende jaren gezamenlijk en in nauw overleg nader bezien hoe en waar we de verdere groei van het grensoverschrijdend spoorvervoer na 2015 zullen opvangen; daarbij wordt met name gedacht aan de grensovergangen bij Emmerich en zuidelijker.

*ad (2):*

Het spoorvervoer tussen de Betuweroute en Twente kan afgewikkeld worden via de bestaande spoorlijnen. De bestaande spoorlijn Elst – Zutphen heeft, als gevolg van de grenzen die de geluidswetgeving stelt, nog capaciteit voor één goederentrein extra per uur en per richting, uitsluitend gedurende de dag-uren (7.00 – 19.00 uur). Daardoor is er vooralsnog voldoende capaciteit voor de geprognosticeerde vervoersstroom naar Twente tot rond het jaar 2015 binnen de huidige milieugrenzen (geluid en veiligheid); daaraan zal ik strikt de hand houden. Teneinde de gevolgen van het extra goederenvervoer te beperken wil ik, in overleg met de betrokken provincies en gemeenten, bezien of een versnelling is te realiseren van de lopende programma's voor geluidhinder-sanering, het veiliger maken van overwegen en groot onderhoud langs en in de bestaande spoorlijn Elst – Arnhem – Zutphen – Almelo – Hengelo (vervroegd groot onderhoud leidt o.a. tot minder geluidhinder).

*ad (3):*

Het spoorvervoer naar Noord-Nederland zal over diverse andere routes afgewikkeld moeten worden. Daartoe zullen op enkele plaatsen in het bestaande spoorwegnet aanvullende infra-maatregelen genomen moeten worden (wachtsporen, vrije kruisingen en dergelijke). In de komende periode zal een en ander nader in kaart worden gebracht. Verder zal de Hanzelijn, die naar verwachting rond 2010 in gebruik genomen zal worden, een rol spelen voor deze vervoersstroom. Ik heb de bestuurders die bij de Hanzelijn betrokken zijn in juli 1999 daarvan, tijdens een gezamenlijk overleg in het kader van de keuzenotitie Zuiderzeespoorlijn/Hanzelijn, op de hoogte gebracht. De precieze consequenties voor de Hanzelijn en aansluitende spoorlijnen moeten nog in kaart gebracht worden.

### **Gevolgen voor de Betuweroute**

Ik heb nagegaan of een lagere prioriteit voor een nieuwe NOV gevolgen heeft voor de Betuweroute, aan de hand van de informatie en argumentatie in de «Notitie Betuweroute», die ik u in november vorig jaar toezond. Dat brengt mij tot de conclusie dat de noodzaak van de Betuweroute onverkort overeind blijft. De Betuweroute is immers onmisbaar als ruggengraat van het goederenvervoer per spoor: het bestaande spoorwegnet heeft in oost-west-richting geen enkele restcapaciteit meer. Zonder Betuweroute geen spoorvervoer in Nederland. Nu geen nieuwe NOV aanleggen leidt ertoe dat – zoals hierboven onder «gevolgen voor het NOV-vervoer» is aangegeven – uitsluitend de treinen van en naar Noord-Nederland niet over de Betuweroute rijden (met uitzondering van de Havenspoorlijn). Dat scheelt naar verwachting slechts tien à vijftien procent van het totale vervoer dat over het nieuwe tracé-gedeelte van de Betuweroute rijdt. De wel eens gehoorde uitspraak «zonder NOV geen Betuweroute» is dus niet op feiten gebaseerd. Ik geef hierbij ter illustratie nog de volgende vergelijking. Voor de totale Betuweroute wordt ruim negen miljard gulden geïnvesteerd; volgens de vervoersprognoses zullen in 2015 ruim tweehonderd treinen per etmaal over de Betuweroute rijden (in beide richtingen tezamen). Met het nu niet aanleggen van een nieuwe NOV vermijd ik echter een investering van circa vijf miljard gulden, terwijl ik daardoor voor slechts rond de 35 treinen per etmaal (in 2015) een andere route moet zoeken.

Uw specifieke vraag naar de gevolgen voor het CUP kan ik vooralsnog slechts in globale zin beantwoorden. Het CUP wordt bij Valburg als

onderdeel van de Betuweroute gerealiseerd, primair voor het splitsen en koppelen van treindelen uit/naar verschillende richtingen. Aangezien van het totale geprognosticeerde vervoer uitsluitend de treinen van en naar Noord Nederland niet langs dat CUP zullen rijden, zijn naar verwachting de gevolgen voor het CUP beperkt.

Tevens vroeg uw commissie naar de «gevolgen voor de financiering van het project»; ik neem aan dat daarmee het project Betuweroute bedoeld is. Zoals bekend is de financiering van de Betuweroute (hoofdtak) geregeld; het al dan niet aanleggen van een nieuwe NOV brengt daarin geen verandering. Zoals voorts uit het bovenstaande blijkt heeft het niet aanleggen van een nieuwe NOV twee gevolgen voor het aantal treinen dat volgens de prognoses gebruik zal maken van de Betuweroute: enerzijds een vermindering, als gevolg van de andere routes die treinen van en naar Noord-Nederland gaan volgen, en anderzijds een toename omdat de treinen naar Noord- en Oost-Duitsland niet bij Elst aftakken, maar de gehele Betuweroute tot de grensovergang Emmerich zullen berijden. Per saldo verwacht ik derhalve geen ingrijpende verandering van het aantal treinen, en dus ook niet van de exploitatie-kansen van de Betuweroute.

### **Capaciteitsvergroting bestaande spoorlijnen**

Naast infrastructurele maatregelen lopen er nog meer acties ter vergroting van de capaciteit van het bestaande spoorwegnet. Ik noem met name:

1. Bronbeleid geluid. Samen met mijn collega van VROM voer ik beleid dat ertoe moet leiden dat (goederen)treinen in de toekomst minder lawaai maken. De technische mogelijkheden daartoe zijn aanwezig, het komt nu vooral aan op het ontwikkelen en implementeren van regelgeving om toepassing van deze mogelijkheden door de markt af te dwingen. Gezien het bij uitstek grensoverschrijdende karakter van het goederenvervoer per spoor zal dat uiteraard alleen in Europees verband kunnen geschieden. Succesvolle implementatie van dat beleid zal de (milieu-)capaciteit van het bestaande spoorwegnet vergroten.
2. Slimmere treindienstregeling. In het kader van het project «Beheersen en Beveiligen 21» worden systemen ontwikkeld die het mogelijk maken dat treinen dichter op elkaar kunnen rijden. Ook dat zal op termijn leiden tot vergroting van de capaciteit van het bestaande net, natuurlijk mits de geluid- en veiligheidseisen dat toelaten.

### **Gevolgen voor de relatie met Duitsland (Warnemünde)**

Het voorgenomen besluit om geen nieuwe NOV aan te leggen is geen breuk met de overeenkomst van Warnemünde. Die overeenkomst geeft immers, als vervolgfase ná ingebruikname van de Betuweroute en na het vol lopen van de grensovergang bij Zevenaar/Emmerich, als verdere capaciteitsvergrotenende maatregelen aan Nederlandse zijde aan (de zogenaamde derde fase) dat dan de grensovergangen Oldenzaal/Bad Bentheim en Venlo/Kaldenkirchen bereikbaar zullen worden gemaakt voor intensiever goederenvervoer, zonder dat tussen beide opties een ordening of prioritering is aangebracht. Met het niet aanleggen van een nieuwe NOV wordt slechts de verdere groei van het vervoer via de grensovergang Oldenzaal / Bad Bentheim beperkt.

Overigens zullen ook zonder nieuwe NOV internationale goederentreinen (vanuit midden- en Noord-Nederland, Arnhem en Twente) via de grensovergang Oldenzaal / Bad Bentheim naar en van Duitsland rijden; de grensovergang blijft dus in gebruik, zij het minder intensief dan in een situatie mét een nieuwe NOV het geval zou zijn geweest.

Het beleid «meer benutten voor nieuwbouw» heeft recent ook in Duitsland hogere prioriteit gekregen (men heeft aldaar diverse nieuwbouwprojecten geschrappt). Mede daarom zijn, zoals eerder gesteld,

kort geleden bilaterale werkafspraken tussen Duitsland en Nederland gemaakt om, op basis van de meest recente prognoses en lopende bouwprogramma's, de afspraken te actualiseren. Over het Betuweroute-project en de bouwprojecten in de aansluitende spoor-as aan Duitse zijde is, gezien de gezamenlijk gevoelde hoge urgentie daarvan, herbevestigd dat deze onverkort worden uitgevoerd.

### **Vervolg**

Zoals ik in de aanhef van deze brief al aangaf verwacht ik u de formele Standpuntbepaling in oktober a.s. te kunnen toezenden. Tevens ben ik voornemens op korte termijn overleg te voeren met de meestbetrokken provincie- en gemeentebesturen.

Ik vertrouw erop u hiermee, hoewel gezien de korte termijn vrij globaal, voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd over de achtergronden en de mogelijke gevolgen van een besluit om geen nieuwe NOV aan te leggen. In oktober 1999 kunt u, zoals reeds vermeld, het definitieve besluit tegemoet zien.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

's-Gravenhage, 1 september 1999

Naar aanleiding van het artikel in De Gelderlander van heden en het persbericht van uw Ministerie verzoekt de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat u de Kamer uiterlijk donderdag 2 september vóór 13.00 uur een brief te doen toekomen over uw voornemens ten aanzien van de Betuweroute en de daarmee samenhangende projecten. De commissie denkt hierbij met name aan:

- het moment en de wijze waarop u met uw voornemens naar buiten komt
- de samenhang tussen de Noordtak en de Betuwelijn
- het concept van de bundeling van spoorvervoer
- de positie van de overeenkomst van Warnemünde
- de consequenties voor de bestaande lijn
- de gevolgen voor het overslagcentrum in Valburg
- de gevolgen voor de lijn Rotterdam, Lelystad, Zwolle, Emmerich.
- de gevolgen voor de financiering van het project

De commissie is voornemens uw antwoord te agenderen voor een algemeen overleg, dat volgende week zal plaatsvinden.

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roovers