

Vergaderjaar 1999–2000

22 589

Betuweroute

26 373

Trajectnota /MER Noordoostelijke verbinding

Nr. 152

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 24 september 1999

Bij brief van 19 februari 1999 (kenmerk DGG/PDBR/9900008.pd) zond ik u ter kennisneming de Trajectnota/MER voor de Noord-Oostelijke Verbinding. Bij brief van 11 juni 1999 berichtte ik u nader over de planning van de besluitvorming terzake.

Hierbij stuur ik u, mede namens mijn collega van VROM:

- het «Standpunt over de Noord-Oostelijke Verbinding», dat de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in het kader van de Tracéwet hebben ingenomen, naar aanleiding van die Trajectnota/MER en de daarop ontvangen reacties (onder andere samengevat in het rapport «Hoofdlijnen uit de inspraak»).

Het Kabinet heeft heden ingestemd met dit Standpunt.

Tevens stuur ik u ter informatie de volgende documenten:

- de Samenvatting van de Trajectnota/MER voor de NOV (de volledige Trajectnota/MER zond ik u reeds in januari 1999);¹
- het rapport «Hoofdlijnen uit de inspraak NOV»; de inhoud daarvan heeft bijgedragen aan het ingenomen Standpunt;¹
- beantwoording van vragen, die tijdens het Algemeen Overleg op 9 september 1999 zijn gesteld over de Betuweroute, en die nog niet tijdens het Overleg beantwoord werden; (zie bijlage)
- de «Voortgangsrapportage Betuweroute nr. 7» (peildatum 1 september 1999) met aanbiedingsbrief; de gedrukte versie zal ik u binnenkort toezenden. (Zie 22 589, nr. 153)

Ik vertrouw erop dat deze documenten voor zichzelf spreken.

Ter toelichting op het Standpunt over de NOV nog het volgende.

1. De procedure

In de PKB Betuweroute (1994) is vastgelegd dat binnen vier jaar na het vaststellen van deze PKB een besluit in de zin van de Tracéwet zal worden genomen over de NOV. Na de heroverweging van het Betuweroute-

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

project door de Commissie Hermans aanvaardde de Tweede Kamer in juni 1995 het Kabinetsstandpunt over de Betuweroute, en werd de Tracéwet-procedure voor de NOV gestart.

Deze procedure is inmiddels (4 jaar later) gevorderd tot aan het moment van de zogenaamde «Standpuntbepaling». Hierover stelt de Tracéwet dat de Minister van V&W besluit in overeenstemming met de Minister van VROM (art. 9), en (art. 10, lid 1):

«Indien het standpunt van Onze Minister inhoudt dat hij de aanleg .. van de landelijke railweg .. niet verder in overweging neemt, deelt hij dit standpunt onder opgave van redenen schriftelijk mee aan de betrokken bestuursorganen.» en (lid 2): *«Binnen een week na de mededeling, bedoeld in het eerste lid, legt Onze Minister het standpunt ter inzage.»*

Het Standpunt over de NOV, alsmede een afschrift van deze brief en het rapport «Hoofdpijnen uit de inspraak» wordt derhalve namens mij toegezonden aan de betrokken bestuursorganen, en ter visie gelegd.

2. Standpuntbepaling NOV

Het Standpunt bevat twee soorten besluiten:

- Het «besluit in de zin van de Tracéwet» naar aanleiding van de Trajectnota/MER over de NOV, gehoord de reacties uit de inspraak en ontvangen adviezen, samengevat: geen tracé NOV vaststellen.
- Aanvullende besluiten, die nodig zijn om te bewerkstelligen dat de gedachte alternatieve aanpak van het spoorvervoer met maximale benutting van bestaande spoorlijnen wordt onderzocht, uitgewerkt en geïmplementeerd:
 1. overleg om overlast langs bestaand spoor Elst–Deventer–Hengelo te beperken;
 2. onderzoek naar maatregelen om de spoorroute Rotterdam–Noord-Nederland voor groeiend goederenvervoer te kunnen benutten;
 3. ontwikkelen en implementeren regelgeving in verband met externe veiligheid;
 4. idem met betrekking tot beperking geluidshinder;
 5. onderzoek prijsstelling spoorvervoer i.r.t. milieuprestatie;
 6. ontwikkeling spoorgoederenvervoer elke 5 jaar monitoren.

Kortheidshalve verwijs ik naar het bijgevoegde Standpunt.

De volgende overwegingen hebben een rol hebben gespeeld bij de totstandkoming van dit besluit:

- Tot het jaar 2015 is naast de hoofdverbinding (de Betuweroute) en de bestaande grensovergangen geen extra capaciteit nodig voor grensoverschrijdend vervoer van goederen per spoor. De verwachte groei van dit vervoer kan tot rond 2015 via Emmerich worden afgewikkeld. Hoe de te verwachten verdere groei na 2015 zal worden afgewikkeld staat nog niet vast: deze keuze zal de komende jaren moeten worden bepaald in overleg met de Duitse overheid, waarbij – met de kennis van nu – de verbinding via Emmerich en de verbinding via Venlo de dominante opties zijn.
- Aanleg van een nieuwe NOV-verbinding betekent een nieuwe doorsnijding en dus een forse ingreep in het landschap; zo enigszins mogelijk moet dit vermeden worden.
- De NOV is voor uitsluitend de binnenlandse vervoersstromen een te grootschalige oplossing in de relatie tot de geprognosticeerde hoeveelheid vervoer tot rond 2015. De verwachting is, dat met benutting van het bestaande net en de geplande uitbreidingen daarvan, de vraag tot 2015 grotendeels kan worden opgevangen.
- In samenhang met de vorenstaande punten wordt gezien de schaarse financiële middelen geen prioriteit bij de NOV gelegd.
- Gezien de voorgaande overwegingen is het thans uitwerken van een

(Ontwerp-) Tracébesluit niet zinvol, aangezien de werkingsduur van een Tracébesluit (na aanpassing van de Tracéwet) 10 jaar is.

3. Gevolgen Standpunt NOV

3.1. voor de relatie met Duitsland (Warnemünde)

Deze relatie is van zeer groot belang: goederenvervoer per spoor is immers bij uitstek lange afstandsvervoer, waarover met de buurlanden goede afspraken moeten worden (en zijn) gemaakt. Mede daarom is op ambtelijk niveau met Duitsland intensief overleg gevoerd over het voorgenomen besluit; ook heb ik zelf contact gehad met mijn ambtgenoten in de Bondsregering en in Noordrijnland-Westfalen.

3.1.1. De overeenkomst van Warnemünde

In 1992 is tussen de Ministers van Verkeer van Nederland en Duitsland een overeenkomst (Vereinbarung) gesloten betreffende de ontwikkeling en uitbouw van het spoorvervoer tussen beide landen. De overeenkomst vermeldt in globale zin de uitbreidingen van de infrastructuur waartoe partijen zich verplichten.

Aan de Nederlandse kant is dat:

1. de realisatie van de Betuweroute tot Zevenaar, en
2. in een later stadium aanleg/uitbreiding van de aansluitende verbindingen naar de grensovergangen Oldenzaal/Bentheim en Venlo/Kaldenkirchen;
3. voorts de realisatie van de uitbreiding van de lijn Amsterdam–Utrecht–Arnhem–Zevenaar voor hogesnelheidsvervoer overwegend tot 200 km/u.

Aan Duitse kant:

1. uitbreiding van de lijn Emmerich–Oberhausen (volledige capaciteit, derde spoor tussen Wesel en Oberhausen, max snelheid overwegend 200 km/u);
2. uitbreiding van het knooppunt Oberhausen (tweesporige ongelijkvloerse verbindingen);
3. uitbreiding van de verbinding Oberhausen–Herne (in Noord-Oostelijke richting);
4. uitbreiding van de lijn Oberhausen–Keulen;
5. uitbreiding van de lijn Neuss–Keulen.

De eerste twee Duitse projecten zijn opgenomen in het Bundes-schieneausbau-gesetz in de categorie «prioritair» (Vordringlicher Bedarf); totale kosten DM 1,3 mrd (het tweede project is inmiddels in uitvoering genomen, DM 250 mln). De overige projecten zijn vermeld in het Bundesverkehrswegeplan en worden in uitvoering genomen op het moment dat de capaciteitsbehoefte zich aandient. Totale investering aan Duitse zijde DM 2,3 mrd.

Aan de Overeenkomst van Warnemünde ligt de volgende verdeling van de verwachte stroom (goederen) over de drie grensovergangen ten grondslag:

- Zevenaar/Emmerich: HSL-O (1/uur/richting) en 20 mln ton goederenvervoer (3 treinen (in spits 4) /uur/richting)
- Oldenzaal/Bentheim: 10 mln ton
- Venlo/Kaldenkirchen: 2 mln ton

Achtergrond van deze verdeling was dat Duitsland zoveel mogelijk gebruik wilde maken van trajecten waar nog voldoende capaciteit beschikbaar is (Bentheim–Osnabrück en Emmerich–Oberhausen) en voor de stroom in Zuid-Oostelijke richting dat deze voornamelijk verwerkt wordt langs de route ten Oosten van de Rijn (de «rechts rheinische Strecke»). Dat betekent dat op enige plaats de Rijn gekruist moet worden.

Gezien de uiterst beperkte capaciteit van het knooppunt Keulen zag Duitsland geen andere mogelijkheid dan de Rijnkruising zover mogelijk naar het Noorden te leggen. Dat zijn de redenen, waarom de Betuweroute de Rijn reeds kruist bij Pannerden, en bij Emmerich Duitsland binnenkomt. Nederland en Duitsland voeren tweemaal per jaar ambtelijk overleg over de uitvoering van de overeenkomst.

3.1.2. Gevolgen van het NOV-besluit

Het voorgenomen besluit om geen nieuwe NOV aan te leggen is geen breuk met de overeenkomst van Warnemünde.

Voor de periode tot 2015 geldt dat het extra vervoer dat, in plaats van via een NOV en de grensovergang Bad Bentheim, wordt geleid via Emmerich past binnen de afspraken die in de overeenkomst zijn gemaakt (zie hiervoor); daartoe zijn dan ook geen aanvullende maatregelen in Duitsland nodig.

Als vervolgfase ná ingebruikname van de Betuweroute geeft de overeenkomst 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, zónder 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 geschrapt). Mede daarom zijn 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 Betuwerouteproject 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.

Ik heb enkele malen (telefonisch) overleg gevoerd met mijn toenmalige Duitse ambtgenoot Müntefering (Bondsregering) en met mijn ambtgenoot Steinbrück van Noordrijnland-Westfalen. Zij steunen mijn visie dat onze Standpuntbepaling met betrekking tot de NOV spoort met de afspraken in de overeenkomst van Warnemünde.

3.2. Voor het bestaande spoorwegnet in het algemeen

In het Standpunt (en in par. 3.3 hierna) is aangegeven welke – in hoofdzaak binnenlandse – vervoersstromen over welke routes geleid zullen worden, en ook of en welke extra maatregelen op die routes overwogen moeten worden.

Meer in het algemeen geldt dat het beleidsaccent op optimale benutting leidt tot scherpere concurrentie om de schaarse capaciteit van het spoorwegnet. Ter vergroting van de capaciteit staan onder andere de volgende maatregelen ter beschikking:

- vergroten van de milieucapaciteit door intensivering van de implementatie van het «bronbeleid geluidshinder», alsmede door het beschikbaar krijgen van regelgeving om op baanvakken waar nodig sommige vervoeren te kunnen reguleren in verband met de externe veiligheid;

- mijn collega van VROM en ik zijn daar mee bezig; gezien het grote aantal goederenwagons dat in omloop is, zijn substantiële effecten van het bronbeleid geluid op de capaciteit van het spoorwegnet overigens niet vóór 2010 te verwachten;
- vergroten van de technische capaciteit door het invoeren van een slimmere treindienstregeling (het project BB21) en ombouw naar 25 kV, natuurlijk binnen de milieurandvoorwaarden;
 - ik heb recent aan NS Railinfrabeheer opdracht gegeven om BB21 met kracht voort te zetten; ook voor deze maatregelen geldt dat vóór 2010 geen wezenlijke effecten op de capaciteit verwacht mogen worden;
- kleinere infra-aanpassingen, zoals aanleg van wachtsporen, passeersporen, fly-overs en dergelijke;
 - zie hieronder, in par. 3.3;
- heroverweging van de onderlinge prioriteit reizigersgoederen op krappe baanvakken en/of op sommige tijden (conform de nota «Derde eeuw spoor»); in het Kabinetsstandpunt Betuweroute (april 1995) is reeds aangegeven dat – in de periode tot het gereedkomen van de Betuweroute – aan een dergelijke maatregel op de bestaande oost-west-routes niet valt te ontkomen
 - ik ben bezig om de «beslechtsregels», die Railed in geval van capaciteitstekort op een baanvak moet hanteren, nader in te vullen en deze te voorzien van een wettelijke basis in de nieuwe Spoorwegwet.

Gezien de krapte op het spoorwegnet, en de tijd die nodig is om capaciteitsvergroten maatregelen effectief geïmplementeerd te hebben, valt niet uit te sluiten dat niet altijd aan de vraag naar spoorvervoer op alle gewenste tijdstippen voldaan zal kunnen worden.

Voor het grensoverschrijdend vervoer richting Duitsland e.v. zal het gereedkomen van de Betuweroute in 2005 natuurlijk een geweldige capaciteitsgroei en daarmee kwaliteitsverbetering betekenen.

3.3. Voor het bestaande spoorwegnet a.g.v. NOV-Standpunt

De prognoses voor het goederenvervoer per spoor, zoals in de probleemstelling in de Trajectnota/MER voor de NOV gegeven, zijn voor het jaar 2015 als volgt:

route	mIn ton/jaar	aantal treinen/etm. in 2 richtingen
NOV-vervoer totaal	13	110
NOV-vervoer onderverdeeld in:		
(a) Betuweroute–Duitsland (via Oldenzaal/Bentheim)	6,3	55
(b) Betuweroute–Oost-Nederland	2,7	21
(c) Betuweroute–Noord-Nederland	4,0	34

Bron: Trajectnota/MER NOV, december 1998.

Deze NOV-prognose betreft alléén vervoer met een herkomst of bestemming op of ten zuiden van de Betuweroute. Vervoer met een herkomst en bestemming ten noorden van de Betuweroute (zoals van Amsterdam naar Noord-Nederland of Duitsland) is niet opgenomen in deze getallen, omdat dat vervoer in alle gevallen al over de bestaande spoorlijnen is gedacht.

Deze prognoses zijn dezelfde als gehanteerd bij het opstellen van de «Notitie Betuweroute» die het kabinet eind 1998 aan de Tweede Kamer zond.

Als geen nieuwe NOV wordt aangelegd kan over de routing van deze vervoersstromen het volgende gezegd worden (zie ook de bijgevoegde kaart):

(N.B.: de hier gehanteerde treinaantallen zijn prognoses, dus slechts een indicatie voor de orde van grootte van de vervoersstroom)

→ (a) *vervoersstroom Betuweroute–Duitsland via Oldenzaal/Bentheim*

Deze stroom kan tot rond 2015 zonder extra infrastructuur via de grensovergang Emmerich worden geleid; dat past binnen de afspraken van de overeenkomst van Warnemünde (zie ook par. 3.1).

→ (b) *vervoersstroom Betuweroute–Twente*

Deze stroom kan tot rond 2015 over de bestaande spoorlijnen geleid worden zonder dat daar, gezien vanuit de regelgeving, extra infrastructuur nodig zijn. Een uitzondering is wellicht de milieuvergunning voor het zogenaamde «kopmaken» te Deventer; dat moet nog onderzocht worden. Verder zal, in verband met de externe veiligheid, vervoer van sommige categorieën gevaarlijke stoffen (chloor, LPG) via (gedeelten van) die lijn gereguleerd moeten worden.

Teneinde de gevolgen van het extra goederenvervoer over bestaand spoor te beperken wil ik, in overleg met de betrokken provincies en gemeenten, bezien hoe binnen de budgettaire mogelijkheden een goede programmering 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 onder andere tot minder geluidshinder) daartoe zou kunnen bijdragen.

→ (c) *vervoersstroom Betuweroute–Noord-Nederland*

Het accommoderen van deze vervoersstroom vergt nader onderzoek. [Het gaat om ca 4 van de totaal ca 63 mln ton die volgens de prognoses in 2015 in heel Nederland per spoor vervoerd worden.] Bezien moet worden welke hoeveelheden treinen kunnen worden afgewikkeld over bestaande spoorlijnen, en hoeveel over bijvoorbeeld de Hanzelijn.

Een *eerste globale verkenning* levert het volgende beeld:

De treinen naar Noord-Nederland moeten de route volgen via Gouda, Breukelen, Amsterdam-Zuidtak, Weesp, en dan verder via Amersfoort en Zwolle.

Deze route wordt ook momenteel al gebruikt door goederentreinen, en er zijn ook voor de toekomst goederenpaden (tussen het reizigersvervoer) gereserveerd. Voor toekomstig gebruik van deze paden (en met name de kwaliteit/betrouwbaarheid daarvan) zijn naar verwachting de volgende extra voorzieningen noodzakelijk:

- aanleg goederenwachtsporen bij Abcoude/Bijlmer (invoegen op Zuidtak Amsterdam); geschatte kosten f 20 mio;
- een vrije kruising ten Noorden van Rotterdam; geschatte kosten f 80 mio.

Met deze maatregelen heeft de route van Rotterdam via Weesp nog een restcapaciteit voor 10 à 20 goederentreinen/etmaal (o.a. afhankelijk van de geluidsruimte die nog resteert). Die ruimte zal dus rond het jaar 2010 «opgebruikt» zijn.

Als wordt besloten tot de aanleg van de Hanzelijn dan kunnen vanaf 2010, als de Hanzelijn gereed is, de treinen via Weesp en vervolgens via de Flevolijn en de Hanzelijn naar Noord-Nederland. Daartoe zijn dan nog de volgende extra capaciteitsvergrotenende maatregelen nodig:

- goederenwachtsporen bij Weesp voor het invoegen op de Flevolijn; geschatte kosten f 20 mio;
- aanpassing van de huidige plannen voor de Hanzelijn; kosten nog onbekend.

Overigens zal ook in de situatie met de Hanzelijn (dus na 2010) de capaciteit van de route van Rotterdam naar Weesp een beperkende factor kunnen zijn; die belemmering kan grotendeels worden weggenomen als de algemene benuttingsmaatregelen (zie paragraaf 3.2) effectief geïmplementeerd zijn.

Ingeval de Hanzelijn niet wordt aangelegd, zal ook op langere termijn de huidige route via Amersfoort–Zwolle gebruikt moeten worden, dan wel de Zuiderzeelijn (ingeval die gerealiseerd wordt als conventionele spoorlijn).

3.4. Voor de Hanzelijn-plannen

Volgens de tot nu toe vigerende planning zou de Trajectnota/MER voor de Hanzelijn januari 2000 ter visie worden gelegd. In de Startnotitie en in de Richtlijnen was wel rekening gehouden met goederenvervoer. In de studie zélf is, onder de aanname dat er een nieuwe NOV zou komen, voor de Hanzelijn verder geen rekening gehouden met structureel goederenvervoer. Nu dat wel moet zal het onderzoek (en het overleg daarover) uitgebreid moeten worden, hetgeen zal leiden tot een vertraging van minimaal een half jaar.

3.5. Voor de Betuweroute

Er is 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 het Kabinet in november vorig jaar aan de Tweede Kamer zond. Dat brengt mij tot de conclusie dat de noodzaak van de Betuweroute onverkort overeind blijft. De Betuweroute is immers onmisbaar als ruggegraat 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 het gedeelte Havenspoorlijn). Dat scheelt naar verwachting slechts tien à vijftien procent van het totale vervoer dat over het nieuwe tracégedeelte 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 200 treinen per etmaal over de Betuweroute rijden (in beide richtingen tezamen). Met het nu niet aanleggen van een nieuwe NOV wordt een investering van circa vijf miljard gulden vermeden, terwijl daardoor voor circa 35 treinen per etmaal (in 2015) een andere route moet worden gezocht.

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 Lest 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. Over de mogelijke gevolgen voor het CUP bij Valburg het volgende. 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; dat

geldt dan tevens voor het Multimodale Transportcentrum (MTC Valburg) dat de betrokken regio aldaar wil realiseren.

De consequentie van het nu niet aanleggen van een nieuwe NOV is dat de capaciteit voor grensoverschrijdend vervoer via de grensovergang Oldenzaal niet substantieel wordt vergroot. Ervan uitgaande dat de groei van het spoorgoederenvervoer zich ook na 2015 volgens prognose verder zal voortzetten zal ik in nauw overleg met Duitsland monitoren op welk moment en via welke grensovergang capaciteitsuitbreiding, aansluitend op de Betuweroute, noodzakelijk is om de groeicapaciteit van de Betuweroute ook na 2015 te kunnen benutten. Daartoe wordt het overleg met Duitsland geïntensiveerd, zie par. 3.1.

3.6. Voor de Zuidtak-plannen

In de Verkenningen-planning in het MIT is een «Verkenning Goederenroutes Zuid-Nederland» opgenomen (omvat Zuidtak en Brabantroute); zoals ik tijdens het Algemeen Overleg met uw Vaste Commissie op 9/9 jl. heb toegezegd zal die Verkenning versneld en met spoed worden gestart. Daarbij zal ik zorgdragen voor een nauwe afstemming met de planstudie IJzeren Rijn.

Naar aanleiding van het verzoek van uw Kamer heb ik u inmiddels ter kennisneming het rapport «Quick Scan Zuidtak Betuweroute» toegezonden.

4. Vervolg

4.1. Bestuurlijk

Ik ben inmiddels overleg begonnen met de betrokken besturen, teneinde de Standpuntbepaling, en met name de overwegingen die daartoe geleid hebben, toe te lichten. Tevens wil ik, zoals in § 3.3 aangegeven, gezamenlijk met die besturen bezien welke maatregelen op termijn getroffen zouden kunnen worden om (toename van) de overlast langs de bestaande spoorlijnen Elst–Arnhem–Zutphen–Deventer–Hengelo–Oldenzaal/grens te beperken.

Sommige Gelderse bestuursorganen hebben aangekondigd te overwegen, als reactie op het NOV-Standpunt, hun verdere medewerking aan de Betuweroute te staken. Zoals hierboven nog eens is uiteengezet is daar absoluut geen enkele grond voor: de Betuweroute is hard nodig en de aanleg gaat dus gewoon door. Het Kabinet zou het betreuren als daartoe teruggevallen zou moeten worden op wettelijke dwangmaatregelen.

4.2. Nadere onderzoeken

De financiële gevolgen van het besluit om geen NOV aan te leggen zal ik in de komende periode in beeld brengen. Deze zijn nu nog niet volledig in beeld. Dat kan ook niet, want, zoals in het Standpunt is aangegeven (par. 3) en hiervoor is toegelicht, zullen er als gevolg van deze Standpuntbepaling over de NOV nog diverse nadere onderzoeken uitgevoerd worden. De financiële consequenties zullen moeten worden meegenomen in de afweging voor de categorie 1A-projecten. Het te voeren overleg zal dan ook vooralsnog niet tot concrete toezeggingen kunnen leiden. Daarnaast is vanuit uw Kamer voorgesteld om een «gezaghebbende rapportage» te laten samenstellen inzake de milieuaspecten van goederenvervoer per spoor. Dezerzijds wordt dat voorstel momenteel uitgewerkt vanuit het uitgangspunt dat *geen nieuw onderzoek* benodigd is, maar dat het gaat om een integrerend en transparant overzicht van bestaande onderzoeken en onderzoeksresultaten. Méérwaarde van die

rapportage moet zijn dat daarin de uitgangspunten, aannamen en randvoorwaarden die bij elk onderzoek hebben gegolden onderling vergelijkbaar worden gemaakt, hetgeen moet bijdragen tot een transparantere discussie over de milieuaspecten van het goederenvervoer per spoor. Ik zal u terzake op afzienbare termijn nader berichten.

De beslissing af te zien van het nemen van een tracébesluit is genomen op basis van de best beschikbare huidige inzichten. Op grond hiervan zijn de beide ministers tot de conclusie gekomen dat de NOV niet hoeft te worden aangelegd. De verkenning Zuidtak en de onderhandelingen met Duitsland over de aansluiting Zevenaar–Emmerich zullen worden voortgezet in de komende periode. Daarna zal het Kabinet de thans genomen besluiten toetsen aan de dan verkregen inzichten, naar verwachting in 2002.

Ik vertrouw erop u met de toezending van het Standpunt over de NOV, de overige documenten, alsmede met deze toelichting voldoende geïnformeerd te hebben.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Standpunt over de Noord-Oostelijke Verbinding ingenomen door de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, d.d. 24-09-'99

1. Voorgeschiedenis

De aanleiding voor het opstellen van de Trajectnota/MER voor een Noord-oostelijke verbinding ligt in de Planologische kernbeslissing (PKB) Betuweroute (1994). Hierin is met betrekking tot de Noord-Oostelijke Verbinding het volgende opgenomen:

«Daarom zal het Kabinet een zodanige procedure in gang zetten dat op de kortst mogelijke termijn een Tracéwetprocedure zal worden gestart, in overleg met de betrokken regionale en lokale overheden, en een besluit daarover kan worden genomen».

In januari 1996 ging het Parlement akkoord met een partiële herziening van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II), waarmee een mogelijke Noord-Oostelijke Verbinding indicatief in het SVV-II is opgenomen. Deze herziening maakte het doorlopen van een Tracéwetprocedure voor het project Noord-Oostelijke Verbinding mogelijk.

Met het verschijnen van de Startnotitie in april 1996 is deze procedure van start gegaan. Op basis van de Startnotitie en de inspraak zijn in oktober 1996 door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de richtlijnen vastgesteld voor het opstellen van de Trajectnota/MER.

De Trajectnota/MER is ter inzage gelegd op 14 januari 1999. In de inspraakperiode zijn ruim 14 000 reacties op de Trajectnota/MER ontvangen. Deze reacties worden samengevat in het Inspraakrapport Noord-Oostelijke Verbinding.

Tevens is de Trajectnota/MER voor reactie en/of advies aangeboden aan de provincies Gelderland en Overijssel, de betrokken gemeenten, de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de milieueffectrapportage. Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) heeft een rapport van bevindingen opgesteld. De Commissie MER is «na toetsing van het MER tot de conclusie gekomen dat het MER voldoende informatie bevat om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij de tracé-keuze».

De uitgebrachte adviezen en de binnengekomen reacties zijn meegewogen in het hier kenbaar gemaakte standpunt (conform hetgeen vermeld is in de artikelen 9 en 10 van de Tracéwet).

2. Het standpunt in de zin van de Tracéwet

2.1. Het Standpunt

Na afweging van alle belangen en op basis van alle informatie uit de Trajectnota/-MER, de ontvangen adviezen en reacties komen wij tot het besluit **om «aanleg of wijziging van de Noord-Oostelijke Verbinding» niet verder in overweging te nemen.**

Het standpunt wordt dan ook niet gevolgd door een (ontwerp-)tracébesluit.

2.2. Overwegingen

Ons besluit wordt ingegeven door de volgende overwegingen:

- Tot het jaar 2015 is naast de hoofdverbinding (de Betuweroute) en de bestaande grensovergangen geen extra capaciteit nodig voor grensoverschrijdend vervoer van goederen per spoor. De verwachte

groei van dit vervoer kan tot rond 2015 via Emmerich worden afgewikkeld. Hoe de te verwachten verdere groei na 2015 zal worden afgewikkeld staat nog niet vast: deze keuze zal de komende jaren moeten worden bepaald in overleg met de Duitse overheid, waarbij met de kennis van nu de verbinding via Emmerich en de verbinding via Venlo de dominante opties zijn.

- Aanleg van een nieuwe NOV-verbinding betekent een nieuwe doorsnijding en dus een forse ingreep in natuur- en landschapswaarden; zo enigszins mogelijk moet dit vermeden worden.
- De NOV is voor uitsluitend de binnenlandse vervoersstromen een te grootschalige oplossing in de relatie tot de geprognosticeerde hoeveelheid vervoer tot rond 2015.
De verwachting is, dat met benutting van het bestaande net en de geplande uitbreidingen daarvan, de vraag tot 2015 grotendeels kan worden opgevangen.
- In samenhang met de vorenstaande punten wordt gezien de schaarse financiële middelen geen prioriteit bij de NOV gelegd.
- Gezien de voorgaande overwegingen is het thans uitwerken van een (Ontwerp-)Tracébesluit niet zinvol, aangezien de werkingsduur van een Tracébesluit (na aanpassing van de Tracéwet) 10 jaar is.

3. Aanvullende besluiten

1. In de Trajectnota/MER is aangegeven dat bij de standpuntbepaling ook een besluit wordt genomen omtrent de interimperiode (de periode tussen ingebruikname van de Betuweroute in 2005 en de realisatie van de NOV): daar van een dergelijke periode, gezien dit standpunt, geen sprake meer is zal het mogelijke maatregelenpakket voor deze periode (zoals genoemd in het rapport «Interim-periode») niet worden uitgevoerd. Wel zal er met de betrokken besturen overleg worden gevoerd over maatregelen om de overlast langs de bestaande spoorlijn Elst–Deventer–Hengelo te beperken: een speciaal aandachtspunt daarbij zal zijn het gebruik van het emplacement Deventer.
2. Er zal nader onderzoek worden uitgevoerd naar de eventuele maatregelen die nodig zijn om de spoorroute Rotterdam–Noord-Nederland voor groeiend goederenvervoer te benutten; daartoe zal ook de lopende planstudie Hanzelijn worden aangepast.
3. In verband met het accent op het gebruik van bestaande spoorlijnen zal met betrekking tot externe veiligheid regelgeving moeten worden ontwikkeld en geïmplementeerd om waar nodig het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen te kunnen verbieden of reguleren.
4. De ontwikkeling van regelgeving met betrekking tot emissieplafonds voor geluid langs spoorwegen zal worden voortgezet; tevens zal regelgeving worden opgesteld en geïmplementeerd teneinde lawaaiig materieel te kunnen weren op tijdstippen en/of baanvakken waar dat nodig is ter handhaving van de emissieplafonds.
5. Onderzocht zal worden of het beleidseffectief is om de prijsstelling voor gebruik van het spoor in de toekomst mede te baseren op de milieuprestaties van het gebruikte materieel.
6. De ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor zal nauwkeurig worden «gemonitord». Elke vijf jaar zal worden gezien hoe de ontwikkelingen tot dat moment zijn gegaan, wat verwacht wordt voor de toekomst, en welke (aanvullende) maatregelen overwogen moeten worden.

4. Toelichting op de besluiten

4.1. Beter benutten

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

Ter vergroting van de capaciteit van het bestaande spoorwegennet t.b.v. het goederenvervoer lopen daartoe met name de volgende acties:

1. Bronbeleid geluid. Er is beleid in gang gezet 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 door de markt af te dwingen.
Gezien het veelal grensoverschrijdende karakter van het goederenvervoer per spoor zal de regering zich daarom ook in Europees verband inzetten voor schoner, stiller en energiezuiniger spoorvervoer. Succesvolle implementatie van dat beleid zal de milieucapaciteit van het bestaande spoorwegennet vergroten. Emissieplafonds, toelatingsregelgeving op het spoor, alsmede prijsstelling van het spoor zijn juridische instrumenten op nationaal niveau om dit bronbeleid te effectueren.
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. Tevens wordt overwogen om op (delen van) het spoorwegennet 25 kV tractievoeding toe te passen. Ook dat zal op termijn leiden tot vergroting van de capaciteit van het bestaande net, natuurlijk mits de geluid- en veiligheidseisen dat toelaten.

4.2. Situatie tot 2015

De prognoses voor het goederenvervoer per spoor, zoals in de probleemstelling in de Trajectnota/MER voor de NOV gegeven, zijn voor het jaar 2015 als volgt (zie ook de bijgevoegde kaart):

route	mIn ton/jaar	aantal treinen/etm. in 2 richtingen
NOV-vervoer totaal	13	110
NOV-vervoer onderverdeeld in:		
(a) Betuweroute–Duitsland (via Oldenzaal/Bentheim)	6,3	55
(b) Betuweroute–Oost-Nederland	2,7	21
(c) Betuweroute–Noord-Nederland	4,0	34

Bron: Trajectnota/MER NOV, december 1998.

Deze NOV-prognose betreft uitsluitend vervoer met een herkomst of bestemming op of ten zuiden van de Betuweroute. Vervoer met een herkomst en bestemming ten noorden van de Betuweroute (zoals van Amsterdam naar Noord-Nederland of Duitsland) is niet opgenomen in deze getallen, omdat dat vervoer in alle gevallen al over de bestaande spoorlijnen is gedacht.

Deze prognoses zijn dezelfde als gehanteerd bij het opstellen van de «Notitie Betuweroute» die het kabinet eind 1998 aan de Tweede Kamer zond.

Als geen nieuwe NOV wordt aangelegd kan over de routing van deze vervoersstromen het volgende gezegd worden:

(N.B.: de hier gehanteerde treinaantallen zijn prognoses, dus slechts een *indicatie* voor de orde van grootte van de vervoersstroom):

→ (a) *vervoersstroom Betuweroute–Duitsland via Oldenzaal/Bentheim*: Zoals al eerder besloten zal deze vervoersstroom tot het jaar 2015 via de grensovergang Emmerich worden geleid, hetgeen binnen de afspraken van de overeenkomst van Warnemünde past. Deze maatregel is overigens een uitstekende invulling van het beleid van «beter benutten»: maximaal benutten van bestaande capaciteit.

→ (b) *vervoersstroom Betuweroute–Oost-Nederland (Twente)*: Over de bestaande spoorlijn Elst–Arnhem–Zutphen–Almelo–Hengelo kunnen zonder nadere maatregelen te treffen binnen de wettelijke normen nog 24 treinen/etmaal worden toegevoegd; het gaat dan om 1 trein/uur/richting uitsluitend gedurende de dag-uren (7 0019.00 uur). Dat is dus (tot rond 2015) voldoende capaciteit voor deze vervoersstroom.

→ (c) *vervoersstroom Betuweroute–Noord-Nederland*: Het accommoderen van deze vervoersstroom vergt nader onderzoek. Bezien moet worden welke hoeveelheden treinen kunnen worden afgewikkeld over bestaande spoorlijnen, en hoeveel over bijvoorbeeld de Hanzelijn.

Een *eerste globale verkenning* levert het volgende beeld:

De treinen naar Noord-Nederland moeten de route volgen via Gouda, Breukelen, Amsterdam-Zuidtak, Weesp, en dan verder via Amersfoort en Zwolle.

Deze route wordt ook momenteel al gebruikt door goederentreinen, en er zijn ook voor de toekomst goederenpaden (tussen het reizigersvervoer) gereserveerd. Voor toekomstig gebruik van deze paden (en met name de kwaliteit/betrouwbaarheid daarvan) zijn naar verwachting de volgende extra voorzieningen noodzakelijk:

- aanleg goederenwachtersporen bij Abcoude/Bijlmer (invoegen op Zuidtak Amsterdam);
- een vrije kruising ten Noorden van Rotterdam.

Met deze maatregelen heeft de route van Rotterdam via Weesp nog een restcapaciteit voor 10 à 20 goederentreinen/etmaal (o.a. afhankelijk van de geluidruimte die nog resteert). Die ruimte zal dus rond het jaar 2010 «opgebruikt» zijn.

Als wordt besloten tot de aanleg van de Hanzelijn dan kunnen vanaf 2010, als de Hanzelijn gereed is, de treinen via Weesp en vervolgens via de Flevolijn en de Hanzelijn naar Noord-Nederland. Daartoe zijn dan nog de volgende extra capaciteitsvergrotenende maatregelen nodig:

- goederenwachtersporen bij Weesp voor het invoegen op de Flevolijn;
- aanpassing van de huidige plannen voor de Hanzelijn.

Overigens zal ook in die situatie (dus na 2010) de capaciteit van de route van Rotterdam naar Weesp een beperkende factor kunnen zijn; die belemmering kan grotendeels worden weggenomen als de algemene benuttingsmaatregelen (zie paragraaf 4.1) effectief geïmplementeerd zijn. Ingeval de Hanzelijn niet wordt aangelegd, zal ook op langere termijn de huidige route via Amersfoort–Zwolle gebruikt moeten worden, dan wel de Zuiderzeelijn (indien die gerealiseerd wordt, als conventionele spoorlijn).

4.3. *Situatie vanaf 2015*

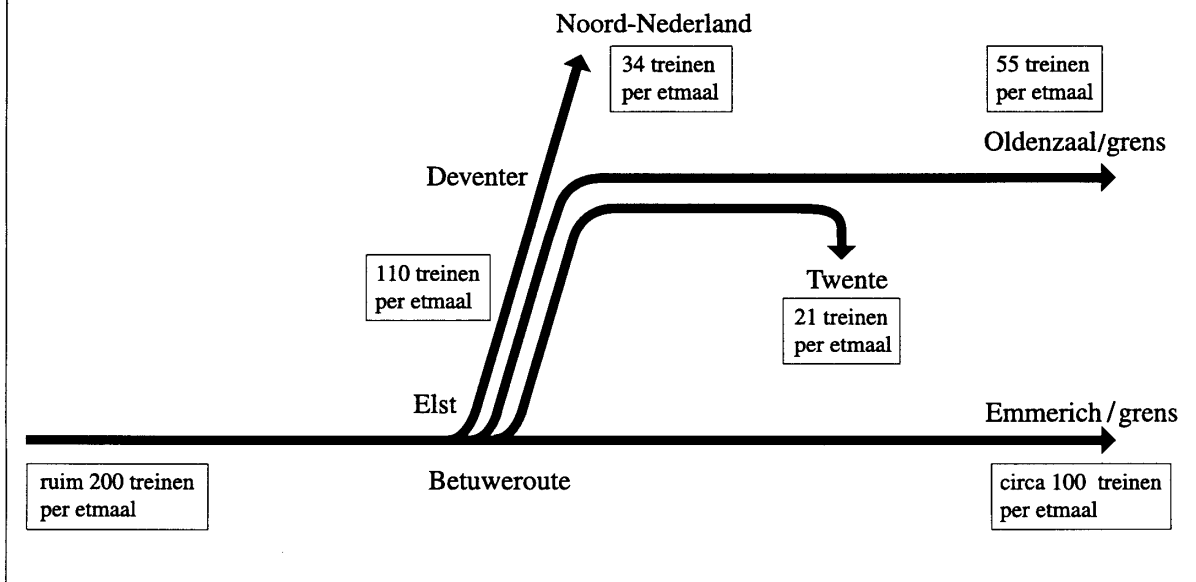
Voor beslissingen t.a.v. de periode na 2015 geldt allereerst dat van enkele relevante zaken kan worden bezien hoe die zich ontwikkelen, c.q. hoe de stand van zaken is (zie ook het besluit, onder 3.6, om de ontwikkelingen te monitoren):

- de groei van het spoorvervoer, en het tempo waarin dat geschiedt;

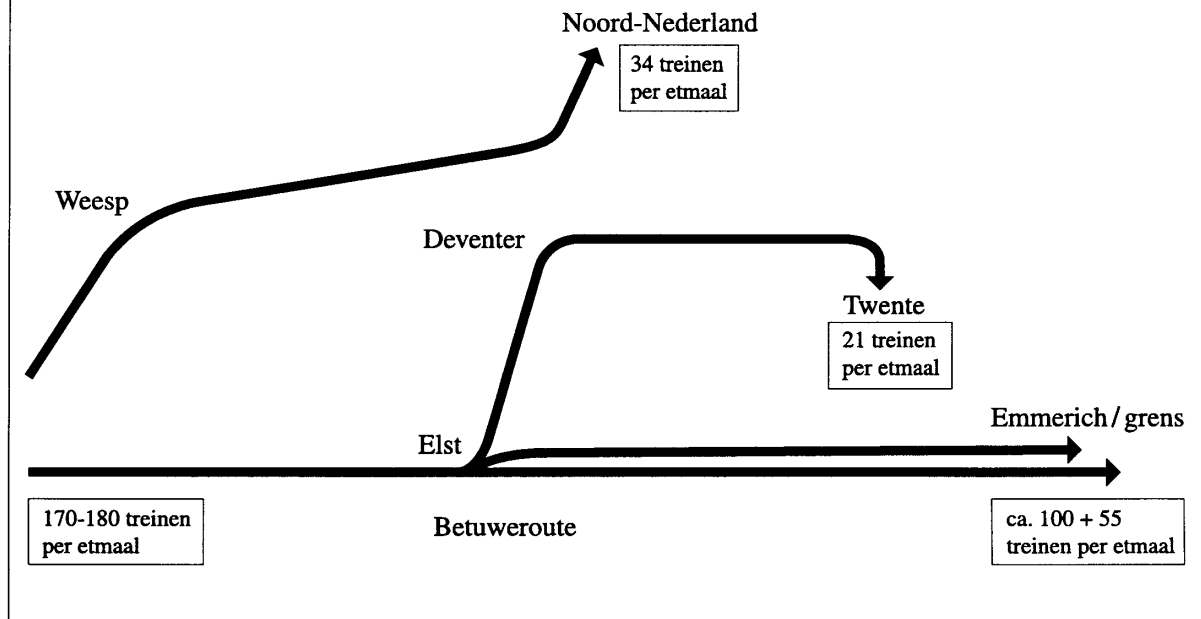
- de door-ontwikkeling van het Europese beleid terzake, en met name de implementatie daarvan in de relevante buurlanden;
- de mate van implementatie van bovengenoemde capaciteitsvergrotende innovaties (bronbeleid geluid en BB21).

Voor het grensoverschrijdende vervoer zal vanaf het jaar 2015 extra infracapaciteit beschikbaar moeten zijn. Ervan uitgaande dat de groei van het spoorgoederenvervoer zich ook na 2015 volgens prognose verder zal voortzetten, zal in nauw overleg met Duitsland worden «gemonitord» op welk moment en via welke grensovergang capaciteitsuitbreiding, aansluitend op de Betuweroute, noodzakelijk is om de groeicapaciteit van de Betuweroute ook na 2015 te kunnen benutten; daarbij zijn – met de kennis van nu – de verbinding via Emmerich en de verbinding via Venlo de dominante opties.

Routes met Noord-oostelijke verbinding
(Prognose 2015)



Routes zonder Noord-oostelijke verbinding
(Prognose 2015)



Bron: Rained/DGG-SR; 14-09-99

1. Inleiding

Tijdens het Algemeen Overleg van de Vaste Commissie V&W van de Tweede Kamer met de minister van V&W op 9 september 1999 inzake de NOV/Betuweroute is een aantal vragen gesteld die specifiek betrekking hadden op de Betuweroute. De vragen die tijdens het overleg niet beantwoord zijn, worden in deze bijlage beantwoord.

Onder andere is verzocht inzicht te verschaffen in de actuele stand van zaken betreffende de uitgaven en verplichtingen die in het kader van de aanleg van de Betuweroute zijn aangegaan.

2. Overzicht van uitgaven en verplichtingen Betuweroute opgesplitst naar Havenspoorlijn en A15-lijn; Peildatum 1 september 1999

Financiële verplichtingen V&W richting NNS RIB

In tabel 1 is aangegeven wat de stand is met betrekking tot het aangaan van de financiële verplichtingen van het ministerie van V&W jegens NS RIB. Tevens is aangegeven wat nog aan verplichtingen voor het jaar 1999 zal worden aangegaan. De financiële verplichtingen komen tot stand door het afgeven van beschikkingen aan NS RIB.

De planning tot eind dit jaar is dat er nog beschikkingen worden afgegeven ter grootte van f 2,2 miljard. Hiermee zal dan de gehele onderbouw door het ministerie van V&W richting NS RIB financieel verplicht zijn.

Volgens de huidige planning zal het ministerie van V&W in het jaar 2002 alle financiële verplichtingen (onderbouw en bovenbouw) aan NS RIB voor het project Betuweroute zijn aangegaan.

Tabel 1: Financiële verplichtingen V&W jegens NS RIB (afgerond op miljoenen gulden)

	aangegaan	nog te gaan in 1999
t/m 01-01-99	3 852	
Periode 01-01 t/m 01-09-99	1 548	
Totaal	5 400	2 200

Van het totaal aan aangegane verplichtingen ter grootte van f 5,4 miljard door van V&W jegens NS RIB is f 2,7 miljard bestemd voor de A15-lijn (peildatum 1 september 1999).

Financiële verplichtingen NS RIB jegens derden

In tabel 2 is opgenomen wat NS RIB op basis van de afgegeven beschikkingen voor verplichtingen jegens derden (vnl. aannemers) is aangegaan. Deze verplichtingen hebben betrekking op het projectmanagement, voorbereidingskosten en de investeringskosten voor het project Betuweroute.

Tabel 2: Financiële verplichtingen NS RIB jegens derden (afgerond op miljoenen gulden)

	aangegaan
t/m 01-01-99	2655
periode 01-01 t/m 01-09-99	1 060
Totaal	3 715

Van de door NS RIB jegens derden aangegane verplichtingen van f 3715 miljoen is f 2,3 miljard bestemd voor de A15-lijn (peildatum 1 september 1999).

Uitgaven V&W richting NS RIB

In tabel 3. is aangegeven wat de stand is met betrekking tot de betaalbaarstellingen van het ministerie van V&W aan NS RIB. Deze uitgaven komen tot stand door iedere drie maanden een voorschot te verstrekken aan NS RIB met een verrekening van een in een eerder kwartaal verstrekt voorschot op basis van de werkelijke uitgaven door NS RIB. Deze voorschotten zijn gebaseerd op de afgegeven beschikkingen.

Tabel 3: Voorschotten verstrekt door V&W aan NS RIB (afgerond op miljoenen gulden)

	uitgaven
t/m 01-01-99	1 459
periode 01-01 t/m 01-09-99	734
Totaal	2 193

Uitgaven NS RIB

In tabel 4 is opgenomen wat de gerealiseerde uitgaven zijn door NS RIB tot en met 1 september 1999. Deze uitgaven hebben betrekking op het projectmanagement, voorbereidingskosten en de investeringskosten voor het project.

Tabel 4: Uitgaven NS RIB (afgerond op miljoenen gulden)

	uitgaven
t/m 01-01-99	1 450
periode 01-01 t/m 01-09-99	585
Totaal	2 035

De uitgaven tot 1 september 1999 voor de A15-lijn bedragen f 1 miljard gulden.

Voorschotten worden in de tweede maand van het kwartaal aan NS RIB overgemaakt. Het verschil tussen het totaal van tabel 3 en 4, zijnde f 158 miljoen, betreft uitgaven die NS RIB nog in de laatste maand van het lopende kwartaal moet doen.

Uitgaven van V&W

In tabel 5 is opgenomen wat de gerealiseerde uitgaven zijn van de Projectdirectie Betuweroute (PDBR) van het ministerie van (V&W) tot en met 1 september 1999. Deze uitgaven hebben betrekking op de apparaatskosten incl. de salarissen van ambtelijk personeel.

Tabel 5: Uitgaven van V&W (apparaatskosten)

	uitgaven
t/m 01-01-99	39
periode 01-01 t/m 01-09-99	9
Totaal	48

Verplichtingen van V&W

In tabel 6 is aangegeven wat de stand is met betrekking tot het aangaan van de financiële verplichtingen van het ministerie van V&W jegens derden. Tevens is aangegeven wat het nog aan te gane gedeelte is voor het jaar 1999.

Tabel 6: Verplichtingen van V&W (apparaatskosten)

	aangegaan
t/m 01-01-99	39
periode 01-01 t/m 01-09-99	26
Totaal	65

3. Antwoorden op vragen gesteld door het Kamerlid Giskes (D66)

Kan de Minister ingaan op een eerder ingediend voorstel om de Betuweroute soberder uit te voeren? Met de vrijkomende gelden zouden mitigerende maatregelen voor het bestaande spoor gefinancierd kunnen worden.

Door Railned heb ik laten onderzoeken of een soberdere (d.w.z.) enkelsporige Betuweroute mogelijk is. De kosten van het project zouden daarmee kunnen worden teruggebracht of worden uitgesteld. De winst die bij zo'n uitvoering mogelijk kan worden geboekt zit vooral in het feit dat dan zeer lange stukken enkelsporig worden uitgevoerd en korte stukken als dubbelspoor, waar de in tegenovergestelde richting rijdende treinen elkaar dan passeren. Uit de Railned-analyse blijkt dat dit versoberde concept in theorie net haalbaar is in het eerste gebruiksjaar van de Betuweroute (2005). Ruimte voor groei van het vervoer na dat eerste jaar is er echter niet. In de *dagelijkse praktijk* moet echter ook rekening gehouden worden met omstandigheden die afwijken van de ideale theoretische situatie. Dit maakt dat het voorstel niet realistisch is.

Naar aanleiding van de Voortgangsrapportage 6 heeft mevrouw Giskes nog de volgende vragen gesteld:

Waarom is de Voortgangsrapportage 6 (peildatum 1 januari 1999) zo laat (14 juni 1999) aan de Kamer aangeboden?

Zoals vermeld in de begeleidende brief bij de Voortgangsrapportage 6 bleek begin maart van dit jaar uit een nadere analyse van de uitvoeringsplanning dat de verwachte voortgang van het project tot een uitgavenprognose leidt die zich niet goed verhoudt met de in de MIT-reeks gereserveerde middelen. In de periode 2000–2002 zijn er te weinig en in de periode 2003–2005 juist te veel middelen beschikbaar volgens het MIT '99. Ofschoon deze problematiek zich pas na de peildatum duidelijk heeft gemanifesteerd, meende ik er toch goed aan te doen de Kamer hiervan in grote lijnen op de hoogte te stellen. Aanvankelijk was het streven erop gericht in de begeleidende brief tevens de oplossingsrichtingen voor deze

problematiek aan te geven. Daarom heb ik het uitbrengen van deze Voortgangsrapportage enige tijd aangehouden totdat de oplossingsrichtingen zich zouden hebben uitgekristalliseerd. In de maand mei bleek echter dat het vinden van een oplossing meer tijd vergde dan oorspronkelijk was verwacht. Daarop heb ik besloten het uitbrengen van de Rapportage niet verder uit te stellen. In de zevende Voortgangsrapportage, die één dezer dagen aan de Kamer wordt aangeboden, wordt verslag gedaan van de oplossing van de kasritmeproblematiek.

Op een aantal plaatsen in de Voortgangsrapportage nr. 6 wordt melding gemaakt van vertragingen t.o.v. de planning. Hoe kan dit gerijmd worden met de mededeling in de begeleidende brief dat de voortgang van het project sneller verloopt dan was voorzien bij de vaststelling van het MIT 1999?

De in de zesde Voortgangsrapportage gemelde vertragingen hebben vooralsnog geen consequenties voor de door de projectorganisatie gehanteerde Masterplanning. Ten gevolge van een stringent begrotingsbeleid bleek er in maart 1999 geen overeenstemming te bestaan tussen kasreeks in het MIT 99 en de cash-flow welke een afgeleide is van die Masterplanning. Uit oogpunt van begrotingsbeleid was er sprake van een «versnelling» omdat de piek van de te verwachten uitgaven zich eerder zou voordoen dan waarmee in het MIT rekening was gehouden. Vanuit de optiek van de uitvoeringsplanning was er echter geen sprake van een versnelling; gegeven de vigerende uitvoeringsplanning. De in de Voortgangsrapportage nr. 6 gemelde vertragingen van verschillende activiteiten t.o.v. de Masterplanning konden worden opgevangen door in de Masterplanning ingebouwde reservetijd. Bij de gekozen oplossing van het kasritmeprobleem is onder meer gebruik gemaakt van de per juni 1999 nog resterende reservetijd in de Masterplanning, in combinatie met een verschuiving naar achteren in de tijd van de vroegst mogelijke datum van gereedkomen van het project, van 30 november 2004 naar 1 juli 2005.

Op pagina 13 van de Voortgangsrapportage nr. 6 wordt melding gemaakt van extra kosten die voortvloeien uit de aanvullende inpassingsmaatregelen bij o.a. Zevenaar. Op welke wijze worden deze aanvullende maatregelen bij Zevenaar gefinancierd?

In deze passage van het Voortgangsrapport wordt bedoeld op de f 40 miljoen kosten voor extra maatregelen die op een aantal plaatsen, verspreid langs het gehele tracé van de Betuweroute, getroffen moeten worden als gevolg van de uitspraak van de Raad van State over het Tracébesluit 1996.

Deze extra kosten waren niet voorzien in het budget dat behoort bij het besluit dat in 1995 is genomen (Kabinetsstandpunt Betuweroute, 1995). Het verloop van de uitgaven t.b.v. de Betuweroute – waarbij tegen- en meevallers tegen elkaar wegvallen – wordt gevolgd en periodiek geprognoseerd op de einduitkomst in relatie tot het beschikbare budget.

Wat is de aanleiding geweest voor het onderzoek van de Algemene Rekenkamer naar de Betuweroute?

De overwegingen die ten grondslag hebben gelegen aan het besluit van het College van de Algemene Rekenkamer om een onderzoek naar de Betuweroute te starten zijn mij niet bekend. De Algemene Rekenkamer heeft als Hoog College van Staat een eigen verantwoordelijkheid t.a.v. de samenstelling van zijn onderzoeksprogramma.