

Vergaderjaar 1999–2000

22 589

Betuweroute

Nr. 157

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 april 2000

Bij brief van 24 september 1999 (22 589, nr. 152) zond ik u, mede namens mijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, onze Standpuntbepaling over de Noord Oostelijke Verbinding (NOV). Het Standpunt en de brief bevatten tevens een overzicht van de gevolgen van ons Standpunt om geen nieuwe NOV aan te leggen.

Op 28 oktober 1999 heb ik daarover overleg gevoerd met de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat. In dat overleg heb ik, mede op verzoek van de Vaste Commissie, toegezegd om voorjaar 2000 nadere informatie te geven over de gevolgen en de eventueel nader te treffen maatregelen.

In de voorliggende brief geef ik, mede namens mijn collega van VROM, die informatie.

Inleiding

Het Standpunt over de NOV van 24/9/99 bevat uitspraken over drie vervoersstromen, die over de NOV gedacht waren, en waarvoor nu andere routes gebruikt zullen worden. Voor elk van die vervoerstromen is een vervolg-project geformuleerd:

- A. project «Spoorinfra Nederland–Duitsland» (de 55 treinen/etmaal in 2015, en hoe verder)
- B. project «bestaand spoor Betuweroute–Twente» (de 21 treinen/etmaal in 2015)
- C. project «goederenroute naar Noord-Nederland» (de 34 treinen/etmaal in 2015)

Bij bovenstaande projecten gaat het om studies naar de optimale allocatie van de betreffende vervoerstromen op het spoornet (benutten).

Verder zijn in het Standpunt *aanvullende besluiten* geformuleerd die leiden tot de volgende projecten:

- D. project «regulering vervoer gevaarlijke stoffen per spoor»
- E. project «intensivering bronbeleid geluid spoorvervoer»
- F. project «monitoring ontwikkeling spoorvervoer»

In de brief van 24/9/99, die het Standpunt NOV begeleidde, heb ik aangekondigd dat ik werkte aan:

G. project «gezaghebbende rapportage milieueffecten spoorvervoer». Tenslotte nam ik in het AO op 28/10 jl. het Plan Deltalijn van de heer Leers in ontvangst, waarover ik meedeelde dit bij de beschouwingen te zullen betrekken. Dat zal geschieden in het kader van de voorbereidingen van het NVVP.

Van elk van de hierboven genoemde projecten geef ik hieronder de stand van zaken per medio maart 2000 weer.

A. project «Spoorinfra Nederland–Duitsland»

In de afgelopen periode heb ik met mijn Duitse ambtgenoot gesproken over de wederzijdse afstemming van de spoor-infrastructuurplanning tussen Nederland en Duitsland. Het meest recente gesprek vond plaats op 10 maart jl.

Mijn Duitse ambtgenoot en ik hebben geconcludeerd dat het goederenvervoer tussen 1998 en 2010/2015 (ten minste) zal verdubbelen. Aan *Nederlandse zijde* zijn de vereiste infrastructuur maatregelen (aanleg Betuweroute en capaciteitsvergroting Havenspoorlijn) in uitvoering. Aan *Duitse zijde* is de uitbouw van het knooppunt Oberhausen opgenomen in het investeringsprogramma 1999–2002 en inmiddels in uitvoering. Voor de periode vanaf 2003 zal de verdere uitbouw van het traject Oberhausen – Emmerich in het Vijfjarenprogramma 2003–2007 worden opgenomen. Daarmee kan het verwachte volume na het in gebruik nemen van de Betuweroute worden verwerkt. Ik voeg daar aan toe dat dit tevens de aanleg van een derde spoor tussen Wesel en Oberhausen inhoudt. Met betrekking tot de «Interreg Studie», die in opdracht van de Euregio Rijn-Waal en de deelstaat Noordrijnland-Westfalen is uitgevoerd naar de capaciteit van de route Emmerich–Oberhausen, hebben wij kennis genomen van het standpunt van Deutsche Bahn AG dat deze studie is gebaseerd op een aantal uitgangspunten die afwijken van hetgeen gebruikelijk gehanteerd wordt (zie de tekst van de Verklaring in bijlage A). DB AG laat momenteel een bewerking maken van de studie met de gebruikelijke uitgangspunten als basis; de resultaten daarvan zullen tegen Pasen 2000 beschikbaar zijn. Daarna zullen mijn Duitse ambtgenoot en ik daarover zo snel mogelijk een standpunt innemen.

Tenslotte hebben wij besloten voorbereidingen te treffen voor een gemeenschappelijke studie naar de ontwikkelingen van het vervoer na het jaar 2015 om daarmee een basis te leggen voor een wederzijds afgestemde infrastructuurplanning voor de lange termijn. Met een dergelijke studie kan de afstemming tussen beide landen worden verbeterd. Tot nu toe gaven de verschillen in methodologische uitgangspunten en tijdshorizonten van de prognoses aan beide zijden aanleiding tot moeizame discussies om de gegevens vergelijkbaar te maken.

Het bovenstaande is vastgelegd in een Gemeenschappelijke Verklaring, die als bijlage A¹ bij deze brief is gevoegd.

B. project «bestaand spoor Betuweroute–Twente»

Zoals ik in de brief van 24/9/99 schreef kunnen de tot circa 2015 verwachte aantallen goederentreinen tussen de Betuweroute en Twente (de prognose is 21 treinen/etmaal in beide richtingen tezamen) binnen de huidige wettelijke grenzen over de bestaande spoorlijnen Elst–Deventer–Twente rijden zonder dat daarvoor extra infra-maatregelen nodig zijn (met uitzondering van de situatie in Deventer in verband met het «kopmaken» aldaar).

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Op het baanvak Arnhem–Deventer rijdt momenteel slechts incidenteel een goederentrein. De wet- en regelgeving leidt daardoor voor dit baanvak op enkele onderdelen tot andere consequenties als voor het baanvak Deventer–Twente, waarover ook momenteel reeds regelmatig goederentreinen rijden.

1. Als gevolg van de regels van de Wet Geluidhinder kunnen er op het baanvak Arnhem–Deventer (zonder aanpassingen) in de avond- en nachtperiode (van 19.00–7.00 uur) geen extra goederentreinen bij; op dat baanvak zullen de goederentreinen dus uitsluitend in de dagperiode (van 7.00–19.00 uur) rijden. Gezien de prognose van 21 treinen/etmaal rond 2015 betreft het derhalve in de dagperiode gemiddeld één goederentrein extra per uur en per richting.
2. Zonder nadere maatregelen met betrekking tot de te vervoeren stoffen zouden, als gevolg van de extra goederentreinen, langs het baanvak Arnhem–Deventer enkele honderden woningen binnen de zogenaamde «Individuele Risicocontour» komen te liggen, die dat *nu* niet liggen.

In het kader van het «stand-still»-beleid moet dat zo mogelijk voorkomen worden. In het overleg met de Kamer en met de regio heb ik terzake toegezegd dat ik geen vervoer van LPG en chloor over dit baanvak zal toestaan. Bij nadere analyse van deze materie, mede gebaseerd op onderzoek dat daartoe in opdracht van de provincie Gelderland is uitgevoerd, is evenwel gebleken dat zo'n verbod niet tot het beoogde resultaat zal leiden, o.a. omdat ook andere stoffen bijdragen aan externe veiligheidsrisico's. Ik heb daarom besloten om generieke regelgeving tot stand te brengen om het vervoer per spoor van bepaalde soorten stoffen over bepaalde spoorlijnen te reguleren (zie verderop in deze brief, project D). Met gebruikmaking van die regelgeving zal voor het vervoer van gevaarlijke stoffen (waaronder LPG) over dit baanvak een zodanig plafond worden vastgesteld, dat de Individuele Risicocontour **binnen het gebied van de spoorbaan** blijft liggen. Chloorvervoer zal over dit baanvak overigens sowieso niet geschieden, omdat dat vervoer alleen 's nachts plaatsvindt vanwege de aangepaste rijsnelheid. En zoals hierboven is aangegeven kan op dit baanvak 's nachts niet gereden worden i.v.m. de geluidregelgeving.

Over de consequenties voor het chloorvervoer per trein valt *meer algemeen* nog het volgende te melden. Chloorvervoer per trein uit het Oosten (Hengelo en Ibbenburen, net over de Duitse grens) naar Rotterdam loopt momenteel over Amersfoort, Gooilijn, Amsterdam-Zuidtak, Gouda naar Rotterdam; de chloortreinen van Delfzijl naar Rotterdam rijden ook via Amersfoort, Gooilijn etc. Dit vervoer vindt volgens afspraken tussen Rijk en NS al sinds jaar en dag plaats in de nachtelijke uren met een snelheid van 60 km/uur. Gezien het gestelde onder punt 2 hierboven zal het chloorvervoer ook in de toekomst via deze route afgewikkeld blijven worden.

Overwegen, in verband met verkeersveiligheid

In verband met het «stand-still-principe» voor de verkeersveiligheid zal de overwegbeveiliging in het gehele baanvak Elst–Arnhem–Deventer–Twente op een zodanig hoger niveau moeten worden gebracht, dat daarmee de toename van de onveiligheid als gevolg van het grotere aantal treinen gecompenseerd wordt. In concreto zullen (op relevante plaatsen) een aantal AKI-beveiligingen vervangen worden door AHOB-beveiliging (AKI = Automatische Knipperlichten Installatie, AHOB = Automatische Halve Overweg Bomen). De maatregelen zullen rond 2007 zijn afgerond; deze planning is realiseerbaar binnen het lopende overwegenprogramma.

Aslastenprogramma

In het reeds lopende aslastenprogramma worden ook de betreffende spoorlijnen geschikt gemaakt voor zwaarder goederenvervoer. In dat kader zal een aantal spoorbruggen vervangen worden, waardoor tevens de geluidhinder vermindert. Dit betreft de volgende bruggen:

1. spoorbrug De Steeg, gemeente Rheden;
2. spoorbrug over Twentekanaal met wisselcomplex, gemeenten Zutphen en Gorssel;
3. duiker, gemeente Hengelo;
4. brug Anninksweg, gemeente Hengelo;
5. spoorbrug over de Dinkel, gemeente Losser.

De maatregelen aan deze bruggen zullen in de periode tot 2010 uitgevoerd worden. De kosten (ca. f 40 mio) zijn reeds gedekt via het lopende aslastenprogramma.

Situatie Deventer

Een aanpassing van wat grotere omvang vergt de situatie te Deventer in verband met het «kopmaken». Werd daar eerder nog gedacht aan grote en ingrijpende maatregelen als een ongelijkvloerse kruising of het maken van een bochtafsnijding, uit een nader analyse is naar voren gekomen dat een oplossingsvariant mogelijk is, waarbij over beperkte lengte een derde spoor wordt aangelegd. Het voordeel van deze oplossing is dat er geen nieuwe doorsnijding behoeft te worden gemaakt, noch een grootschalig kunstwerk, terwijl de investering beperkt kan blijven tot circa f 25 mio. Deze variant zal in overleg met de gemeente Deventer nader worden uitgewerkt. Bij deze uitwerking is een uitgangspunt dat een oplossing dient te worden gevonden voor de in het kader van het project PAGE (Project Aanpak Goederenemplacementen) gesignaleerde externe veiligheidsproblemen.

Overige maatregelen

Behalve bovengenoemde maatregelen zijn er aan het bestaande spoor tussen de Betuweroute en Twente *geen* aanpassingen noodzakelijk voortvloeiend uit de besluitvorming met betrekking tot de Noord-Oostelijke Verbinding.

Desalniettemin ben ik intensief in overleg met de betrokken regio gegaan om te komen tot een aanvullend pakket maatregelen langs de bestaande spoorlijnen, ter beperking van de overlast als gevolg van groeiend goederenvervoer per spoor. Diverse van de besproken maatregelen zullen ook leiden tot verhoging van het veiligheidsniveau.

Een aantal van de hierna te noemen maatregelen maakt reeds onderdeel uit van lopende programma's, maar wordt versneld uitgevoerd; de overige maatregelen zijn geheel nieuw.

In het overleg op 1 maart jl. met bestuurders uit de betrokken regio's hebben de ministers van V&W en VROM het volgende maatregelenpakket voorgesteld:

A) Overwegen, i.v.m. hinderbeperking

Wat betreft de aanpassingen aan overwegen bestaat mijnerzijds de bereidheid tot de navolgende aanpassingen:

1. Elst: tunnel Bemmelseweg, bijdrage in de tunnel Rijksweg-Noord;
2. Arnhem: opheffen overweg Weg van het Lange Water;
3. Rheden (Velp): tunnel Pr. Kennedylaan, waarbij in overleg met de gemeente afhankelijk van haar nader in te vullen verkeerscirculatie mogelijk deze tunnel in een andere weg gerealiseerd zou kunnen worden;

4. Brummen: apart fietspad met eigen AHOB's (zgn. achterbomen) in de Engelenburgerlaan;
5. Zutphen: tunnel Nieuwstad (niet geschikt voor vrachtverkeer): mede ter ontsluiting van een grootschalig stedelijk revitaliseringsgebied;
6. Deventer: tunnel Oostrikweg: mede gebruikt ter ontsluiting van een VINEX woningbouwlocatie;
7. Bathmen: aanvullende maatregelen bij de ombouw van een tweetal AKI's naar AHOB;
8. Rijssen: tunnel Reggesingel, met gelijktijdig opheffen van de overweg Dannenburg: naast aspect stedelijk functioneren ook belangrijke provinciale weg;
9. Wierden: tunnel Hexelseweg, met gelijktijdig beperken Vriezenveenseweg tot langzaam verkeer en hulpdiensten;
10. Almelo: Aalderinkssingel: nader uit te werken oplossing voor een verkeersknooppunt;
11. Weerselo: het vervallen van de overweg Vliegvelddweg door verlenging van het viaduct over de A1 over het spoor;
12. Lossers: tunneltje in spoordijk Lossersedijk.

Dit pakket aanpassingen aan overwegen vergt een investering van totaal ca. f 240 mio. Dezerzijds wordt ermee rekening gehouden dat f 200 mio daarvan in de periode tot het jaar 2010 zal worden besteed; de resterende f 40 mio na 2010. Voor de (grotere) tunnelprojecten te Rheden (3), Zutphen (5), Deventer (6), Rijssen (8), Wierden (9) en Almelo (10) zal financiering beschikbaar zijn vanaf 2007. Getracht zal worden enkele van de overige (kleinere) aanpassingen eerder in het lopende programma in te passen.

Met betrekking tot deze aanpassingen wil ik nog opmerken dat hierbij diverse belangen en aspecten aan de orde zijn. Uitgangspunt is dat van rijkszijde een substantieel deel van de kosten wordt gedragen, doch ik ga ervan uit dat ook gemeenten en provincies een eigen bijdrage leveren. Deze zal per geval moeten worden bepaald, en is mede afhankelijk van de (gewenste) wijze van uitvoering en de bijkomende voorzieningen. In de komende periode zal daarover met betrokkenen nader overleg plaatsvinden.

Tijdens het afrondende overleg met de regio op 1 maart jl. werden vanuit de regio in aanvulling op het bovengenoemde door ons voorgestelde pakket aan maatregelen nog de navolgende extra wensen voor aanpassingen naar voren gebracht:

1. Rheden (Dieren): vervanging van de overweg in de Harderwijkerweg, nabij het station, door een onderdoorgang;
 2. Deventer: tunnel in de Zweedsestraat;
 3. Rijssen: tunnel in de Haarstraat;
 4. Wierden: tunnel in de Nijverdalsestraat;
 5. Almelo: tunnel in de Zuidwal/Nieuwstraat;
 6. Borne: tunnel in de Azelosestraat alsmede tunnel in de Deldensestraat.
- Ten aanzien van deze aanvullende wensen acht ik het, met het oog op evenwichtigheid ten opzichte van situaties elders in het land, niet verantwoord hierover zonder nadere afweging financiële toezeggingen te doen. Deze projecten kunnen volgens de bestaande regels voor een rijksbijdrage worden ingediend en op dat moment zal een afweging plaatsvinden. Ten aanzien van twee voorstellen wil ik echter nog een opmerking maken. In Dieren betreft het een zeer gecompliceerde situatie, mede in verband met het verleggen/verlagen van de weg langs het station waarover de provincie nog geen uitspraak heeft gedaan. Mogelijk dat een tunnel hier kan worden omgewisseld met de aanpassing aan de Kennedylaan, die dan later zou worden uitgevoerd.

In Deventer speelt een grootschalige aanpassing van de N348 en de Holterweg. Bezien wordt op dit moment of het later ongelijkvloers maken

van de overweg in de Zweedsestraat daarbij nog mogelijk is of dat deze gelijktijdig zou moeten worden uitgevoerd. Indien dat laatste het geval zou hier mogelijk een omruil met de tunnel in de Oosterikweg aan de orde zijn.

Over beide situaties spreek ik nog nader met de betrokken gemeenten.

B) Trillingen

Zowel in het overleg met de regio als ook direct vanuit de bevolking zijn vragen naar voren gekomen omtrent trillingen; de vrees bestaat dat deze ten gevolge van intensivering van het goederenvervoer per spoor zullen toenemen. Teneinde vast te kunnen stellen of die vrees al dan niet terecht is, zullen objectieve waarnemingen gedaan moeten worden.

Daarom heb ik de vertegenwoordigers van de regio verteld trillingsmetingen te zullen laten uitvoeren op 6 meetlokaties : in één van de komende jaren als nulmeting, en nogmaals enkele jaren na 2005 (als de extra goederentreinen rijden). De meetlokaties zijn verspreid op verschillende grondsoorten: in Arnhem-zuid, Velp, Zutphen, Rijssen, Almelo en Oldenzaal. Over het onderzoek en de begeleiding ervan zal nader overleg met betrokkenen plaatsvinden. De kosten bedragen twee maal f 0,3 mio.

C) Geluid

Zoals meermalen gesteld: de door het toenemende aantal goederentreinen optredende geluidhinder blijft weliswaar binnen de wettelijke kaders, maar ook hier zijn wij bereid maatregelen naar voren te halen om extra overlast tegen te gaan.

Allereerst betreft dit het met prioriteit uitvoeren van het groot onderhoud aan de bestaande spoorbaan in de bebouwde gebieden en dan nog met name in de omgeving van de stations (waar de meeste lawaaihinder beleefd wordt). Hierbij worden onder andere houten dwarsliggers vervangen door betonnen dwarsliggers, hetgeen een geluidreductie van ca. 2 d(B)A met zich brengt.

Daarnaast is het gewenst om (reeds voorgenomen) geluidsaneringsmaatregelen langs en in de bestaande spoorbaan Betuweroute-Twente uit te voeren in de periode tussen 2000 en 2010. Dit betreft de (ook nu al) aan te brengen geluidschermen alsmede stiller maken van een drietal stalen spoorbruggen, te weten de brug over de Klingelbeekseweg te Oosterbeek, de IJsselbrug te Zutphen en de brug over de Enschedesestraat te Hengelo. Binnen de regulier beschikbare geluidsaneringsbudgetten past slechts een deel van de kosten van de benodigde maatregelen. Voor totale (versnelde) realisatie van de genoemde maatregelen in de periode tot 2010 is circa f 35 mio extra nodig. Mijn collega van VROM en ik zullen deze extra middelen beschikbaar maken.

Light-rail-plannen

Tot slot kan nog het volgende worden opgemerkt over de eventuele gevolgen die de extra goederentreinen over de bestaande spoorlijnen kunnen hebben voor plannen voor light-rail-ontwikkelingen in de regio. Voor de regio Arnhem geldt dat de extra goederentreinen (één per uur per richting, en alleen overdag) gebruik maken van het «goederenpad» dat ook nu al in de dienstregeling is gereserveerd, en waarmee in de plannen rekening is gehouden. Dat pad gaat nu in de periode van 7.00 tot 19.00 uur volledig worden benut, wat overigens wel tot gevolg heeft dat de mogelijkheden voor bijsturing van de dienstregeling in geval van vertragingen afneemt. Vanuit de gemeente Arnhem is mij gevraagd de situatie voor wat betreft capaciteitsgebruik nader te willen beschouwen, mede met het oog op light-rail en de HSL-Oost. Ik heb aangegeven met de gemeente Arnhem graag een beeld te willen hebben van mogelijkheden,

visies en ambities in de knoop Arnhem, opdat ook duidelijk is wat dit voor de toekomstige stadsontwikkeling betekent in termen van ontwikkelingskansen en omgevingsaspecten.

Voor de *regio Twente* is niet zonder meer aan te geven wat wel en niet kan: dat is afhankelijk van soort treinen, snelheden, aantal stops, beveiligingssystemen etc. Wel kan aangegeven worden dat, ook na toevoeging van de extra goederentreinen, het inleggen van één extra stoptrein per uur (in elke richting) mogelijk is; een nog verdere frequentieverhoging is niet op voorhand onmogelijk. Mocht tot verdere invulling van de aggro-vervoer-plannen gekomen worden, dan is het ook mijn intentie dat zulks op een zodanige wijze geschiedt dat het vervoersconcept, dat aan deze plannen ten grondslag ligt, geen geweld wordt aangedaan.

Tot slot

Samenvattend zijn wij bereid in en langs de bestaande spoorlijn Betuweroute–Twente de volgende maatregelen te treffen («lopend programma» betekent dat de financiering plaatsvindt door herprioritering in lopende programma's):

1. aanpassen overwegen i.v.m. verkeersveiligheid:	lopend programma
2. aanpassen spoorbruggen in kader aslastenprogramma:	lopend programma
3. derde spoor Deventer:	circa f 25 mio
4. aanpassen overwegen i.v.m. hinder:	circa f 240 mio
5. metingen trillingen:	circa f 0,6 mio
6. versnelling geluidsaneringsprogramma	circa f 35 mio
	<hr/>
	totaal: circa f 300 mio

Van dit bedrag zal in de periode tot 2010 circa f 260 mio beschikbaar komen: circa f 225 mio via de begroting van V&W en f 35 mio (voor versnelling geluidsanering) nog nader te bepalen. Het resterende bedrag van f 40 mio (voor aanpassen overwegen i.v.m. hinder) wordt gereserveerd voor de periode na 2010.

Ik hecht eraan om te vermelden dat dit maatregelenpakket *limitatief* is.

C. project «goederenroute naar Noord-Nederland»

Hierbij gaat het om het vaststellen welke maatregelen nodig zijn om het spoorgoederenvervoer tussen (met name) Rotterdam en Noord-Nederland te kunnen (blijven) faciliteren; volgens de prognose gaat het rond 2015 om 34 treinen/etmaal in beide richtingen tezamen. In de brief van 24/9/99 hebben wij een eerste globale indicatie gegeven van de mogelijk nodige maatregelen.

Inmiddels werken Railned en Railinfrabeheer aan een Quick Scan; op grond van *tussenresultaten* daarvan kan ik het volgende melden:

1. Algemeen

Het betreft de route Havenspoorlijn–Rotterdam–Woerden–Breukelen–Amsterdam Zuidtak–Weesp–Flevolijn–Hanzelijn–Zwolle–Groningen. De prognose van de vervoersvraag op de relatie Rotterdam–Noord-Nederland bedraagt 34 goederentreinen in 2015. Op deze route worden, behalve intensief reizigersvervoer, ook nog de volgende goederenvervoer-relaties afgewikkeld:

- op het trajectdeel Rotterdam–Amsterdam Zuidtak ook het vervoer Rotterdam–Amsterdam;
- op het trajectdeel Breukelen–Amsterdam Zuidtak ook het vervoer Amsterdam–Betuweroute/Zuid-Nederland;
- op het trajectdeel Amsterdam–Weesp ook het vervoer Amsterdam–Bentheim (e.v.).

De beschikbare goederencapaciteit wordt derhalve niet volledig benut voor de relatie Rotterdam–Noord-Nederland, maar wordt gedeeld met andere stromen.

2. Infrastructurele maatregelen

Om één doorgaand «goederenpad» per uur per richting te kunnen realiseren (hetgeen voldoende is voor de prognose tot ca 2015) zijn – volgens voorlopige opgave van Railned – de volgende infrastructurele maatregelen noodzakelijk (met uitzondering van geluidwerende maatregelen, zie verderop):

1. overloop mogelijkheid (wissel) plus geluidwerende voorzieningen bij Rotterdam IJsselmonde; kosten circa f 5 mio;
2. ongelijkvloerse kruising ten noorden van Rotterdam (splitsing richtingen Gouda en Den Haag), tevens verbetering voor reizigerstreinen; kosten circa f 80 mio;
3. ruimtelijke reservering voor dubbele wachtsporen bij Abcoude/Bijlmer (in- en uitvoegen op Zuidtak Amsterdam); aanleg lijkt pas voor gebruik na 2015 nodig;
4. dubbele wachtsporen bij Weesp (in- en uitvoegen Flevolijn); kosten circa f 30 mio;
5. dubbele wachtsporen in de Hanzelijn bij Swifterbant; kosten circa f 15 mio;
6. wellicht een vrije kruising plus aanpassingen op emplacement Zwolle voor de intakking van de Hanzelijn (afhankelijk van het nog te kiezen tracé); ruwe kostenschatting f 150 mio; vooralsnog PM, omdat nader onderzoek moet uitwijzen of en wanneer deze aanpassing nodig is; volgens de huidige globale inzichten is deze aanpassing pas op langere termijn nodig, en dan primair ten behoeve van de vlotte afwikkeling van de reizigerstreinen.

Bij het samenstellen van het bovenstaande pakket is vooralsnog aangenomen dat beperkte aanpassingen in de toekomstige reizigersdienstregeling op de Flevolijn acceptabel zijn; daarmee wordt een investering in het 4-sporig maken van een deel van de Flevolijn voorkómen. De voor- en nadelen van deze aanname moeten nog nader in kaart gebracht worden.

3. Geluidwerende maatregelen

Een voorlopige inventarisatie levert het volgende beeld van de benodigde geluidwerende maatregelen:

1. trajectdeel Rotterdam–Weesp: uitgaande van het «stand-still»-principe, dus wegnemen van het extra lawaai als gevolg van de extra goederentreinen, kosten geschat circa f 45 mio;
2. trajectdeel Weesp–Lelystad (Flevolijn): geschatte kosten f 20 mio
3. trajectdeel Lelystad–Zwolle (Hanzelijn): geschatte meerkosten f 15 mio
4. ten noorden van Zwolle geen extra geluidmaatregelen nodig.

4. Externe veiligheid

De vervoersprognose is nog niet specifiek gedetailleerd tot gegevens over het toekomstig vervoer van gevaarlijke stoffen over de betreffende route. Berekeningen moeten t.z.t. uitwijzen of daardoor probleemsituaties ontstaan.

5. Overwegen

Dit aspect is nog niet uitgewerkt, maar het volgende kan wel gesteld worden.

Op het traject Rotterdam–Weesp komen, als de lopende projecten zijn gerealiseerd, nog maar weinig gelijkvloerse overwegen voor, en op het

traject Weesp–Zwolle (Flevolijn en Hanzelijn) geheel geen. Derhalve wordt niet verwacht dat een diepergaande uitwerking grote problemen zal opleveren.

6. Bovenbouw en aslasten

Er bestaat inmiddels een globaal beeld van de kwaliteit van de bovenbouw op deze route in relatie tot gebruik door goederentreinen.

1. Op het traject Rotterdam–Weesp zijn projecten gerealiseerd of spelen thans diverse projecten. Daarbij is of wordt veelal gelijktijdig de bovenbouw aangepast/vernieuwd om te voldoen aan de huidige eisen. In het D4 aslastenprogramma is in cluster I ook de route Rotterdam–Utrecht gerealiseerd en dus geschikt voor D4-aslasten.
2. Het traject Weesp–Zwolle is of wordt relatief nieuw: geen probleem.
3. Het traject ten noorden van Zwolle is qua aslasten opgenomen in cluster II, tranche 4 (MIT realisatieprogramma).

Samenvattend overzicht Quick Scan «Goederenroute naar Noord-Nederland»

Bij de huidige – nog onvolledige – stand van de inzichten vergt het geschikt maken van de spoorroute vanuit Rotterdam naar Noord-Nederland voor de extra goederentreinen die daar, als gevolg van het besluit om geen nieuwe NOV aan te leggen tot het jaar 2015 verwacht worden, de volgende maatregelen:

infrastructuuraanpassingen:

- | | |
|--|----------------|
| 1. kleine aanpassing bij Rotterdam IJsselmonde: | circa f 5 mio |
| 2. ongelijkvloerse kruising ten noorden van Rotterdam: | circa f 80 mio |
| 3. ruimtelijke reservering wachtspooren bij Abcoude/Bijlmer; | |
| 4. dubbele wachtspooren bij Weesp: | circa f 30 mio |
| 5. dubbele wachtspooren in de Hanzelijn bij Swifterbant: | circa f 15 mio |
| 6. vrije kruising plus aanpassingen emplacement Zwolle: | P.M. |

geluidmaatregelen:

- | | |
|---|---------------------------|
| 7. trajectdeel Rotterdam–Weesp: | circa f 45 mio |
| 8. trajectdeel Weesp–Lelystad (Flevolijn): | circa f 20 mio |
| 9. trajectdeel Lelystad–Zwolle (Hanzelijn): | circa f 15 mio |
| totaal: | <u>circa f 210 + P.M.</u> |

Hierbij zij aangetekend dat diverse van deze investeringen de treinenloop in het algemeen ten goede komen, dus zowel goederentreinen als reizigerstreinen; ze kunnen dus niet uitsluitend worden toegerekend aan het goederenvervoer.

In de komende periode zal het bovenstaande globale beeld verder worden uitgewerkt.

Zolang nog niet kan worden vastgesteld of de vrije kruising etc. bij Zwolle (post 6) al dan niet noodzakelijk is wordt vooralsnog in de meerjarenbegroting van V&W het totale wellicht benodigde bedrag van (f 210 + f 150 =) f 360 mio gereserveerd: namelijk f 180 mio voor mogelijk benodigde aanpassingen Hanzelijn (de posten 5, 6 en 9) en f 180 mio voor de rest van de route (de overige posten).

D. project «regulering vervoer gevaarlijke stoffen per spoor»

Zoals eerder in deze brief is uiteengezet (zie bij project A, *baanvak Arnhem–Deventer, punt 2*) heb ik besloten om het vervoer van gevaarlijke stoffen over het baanvak Arnhem–Deventer te reguleren. Voor het effectueren van dat besluit is regelgeving nodig.

Als gevolg van het beleid tot maximale benutting van bestaande spoorlijnen zullen echter, naar te verwachten valt, dergelijke situaties in de toekomst vaker vóórkomen.

Daarom is er een generieke behoefte aan het beschikbaar krijgen van landelijk toepasbare regelgeving die het Railed (als toewijzer van spoor-

paden voor goederentreinen) mogelijk moet maken om het vervoer per spoor van bepaalde soorten stoffen over bepaalde spoorlijnen te reguleren. Momenteel worden diverse mogelijkheden nader onderzocht, zoals gebruikmaking van het bestaande instrumentarium van de Wet Vervoer Gevaarlijke Stoffen, en het ontwikkelen van nieuwe regelgeving. Ik zal u daar te gelegener tijd nader over informeren.

De regelgeving moet uiterlijk in 2005 (als de Betuweroute gebruikt gaat worden, en er ook goederentreinen vanaf de Betuweroute via bestaand spoor via Arnhem naar Twente gaan) operationeel beschikbaar zijn; bij voorkeur echter eerder.

E. project «intensivering bronbeleid geluid spoorvervoer»

Doel van dit project is het verlagen van de geluidemissie van goederentreinen, opdat (1) meer goederentreinen binnen de huidige geluidgrenzen over bestaande spoorlijnen kunnen rijden (optimale benutting), (2) de geluidoverlast van goederentreinen voor omwonenden vermindert, en (3) op termijn bespaard kan worden op kosten (en hinder) van geluidschermen.

De stand van zaken van dit (in nauwe samenwerking tussen VROM en V&W uitgevoerde) project is als volgt.

Binnenlandse ontwikkeling emissie-eisen geluid

De voor het bronbeleid geluid noodzakelijke technologie is, onder andere door de uitvoering van projecten als «ICES Stiller Treinverkeer», thans voor een belangrijk deel voorhanden. Teneinde de *toepassing* van deze technieken (eventueel op termijn) te kunnen afdwingen en/of stimuleren, moet daarnaast echter beschikt kunnen worden over aan het materieel te stellen emissie-eisen (analoog aan de eisen die in het wegvervoer gelden). Een eerste aanzet voor een stelsel van emissie-eisen is thans gereed; wij hebben aan Railned gevraagd om, op basis van deze aanzet, een advies te geven omtrent de toepassingsmogelijkheden. Hierbij kan o.a. gedacht worden aan maatregelen in de sfeer van toelating en toedeling (bijv. lawaaiig materieel eerst niet meer gedurende de nacht en avond, en op termijn helemaal niet meer op het net toelaten) of een milieuheffing voor lawaaiig materieel. Het voorstel van Railned wordt verwacht na de zomer van dit jaar.

Europese ontwikkelingen

Gezien het internationale karakter van goederenvervoer per spoor is het van belang, dat er niet alleen op nationaal niveau, maar vooral ook binnen de EU aan de totstandkoming van emissie-eisen wordt gewerkt. Onlangs is de Working Group Rail van de Europese Commissie gestart, die onder andere de opdracht heeft voorstellen te leveren voor Europese emissie- en typekeuringseisen. De Nederlandse overheid zal dit in EU-kaders inbrengen.

Demonstratieprojecten

Daarnaast onderzoeken VROM en V&W tezamen de mogelijkheden voor één of meer demonstratieprojecten. Het doel hiervan is om een aantal veelbelovende stille technieken op beperkte schaal in de praktijk toe te passen, teneinde deze aan een lange termijn proef te kunnen onderwerpen en een signaal af te geven aan de vervoerswereld en de industrie. Aanpak van (lokale) hindersituaties is hierbij weliswaar geen doel op zich, maar er wordt wel gezocht naar spoorverbindingen waarbij bronbeleid een bijdrage aan de oplossing van lokale geluidhinderproblemen zou kunnen leveren, omdat in dat geval «twee vliegen in één klap» worden

geslagen. Voor deze demonstratieprojecten wordt thans een projectprogramma opgesteld, dat medio 2000 gereed zal zijn. Wij zullen ons inspannen om financiering te vinden voor dit projectprogramma, bijvoorbeeld in ICES-kader.

F. project «monitoring ontwikkeling spoorvervoer»

Zoals aangekondigd in de brief van 24/9/99 wordt de ontwikkeling van het goederenvervoer gemonitord, waarbij vijfjaarlijks (de eerste keer in 2002) een tussenstand wordt opgemaakt. **Doel** daarvan is om elke vijf jaar een actueel beeld te hebben van (1) de ontwikkeling van het spoorvervoer in Nederland en (2) in de rest van Europa, (3) de door-ontwikkeling en implementatie van het Europese beleid terzake (onder andere de liberalisering, heffingen en milieunormstelling), en (4) de mate van implementatie van capaciteitsvergrotenende maatregelen (o.a. bronbeleid geluid, BB21 en 25 kV, langere en zwaardere treinen), en op basis van dat alles (5) welke aanvullende maatregelen overwogen moeten worden om de verdere groei van het spoorvervoer te kunnen faciliteren.

In dit verband wordt thans gewerkt aan het vastleggen van de feitelijke ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor in de reeds lopende jaarlijkse evaluatie van de uitgevoerde dienstregeling. Het gaat daarbij om de omvang van het goederenvervoer, de belangrijkste vervoersstromen, het aantal goederentreinen en de karakteristieken daarvan, en de (mate van) benutting van de in de dienstregeling gereserveerde ruimte voor goederentreinen op het Nederlandse spoorwegnet, de zogenaamde goederenpaden.

Voor de overige genoemde aspecten moet de uitwerking nog geschieden.

G. project «gezaghebbende rapportage milieueffecten spoorvervoer»

In de brief van 24/9/99 meldde ik u dat ik een gezaghebbende rapportage over de milieueffecten van spoorvervoer zou laten maken. Het *doel* daarvan is: beschikken over een integrerend en transparant overzicht van bestaande onderzoeken naar de milieueffecten van spoorvervoer, waarin de uitgangspunten, aannamen en randvoorwaarden die bij elk onderzoek hebben gegolden onderling vergelijkbaar worden gemaakt. Het beschikbaar hebben van die rapportage moet leiden tot een transparantere discussie over de milieuaspecten van goederenvervoer per spoor. Bij brief van 13 december 1999 (kenmerk DGG/SR/99 008 656-fvh) heb ik u nader geïnformeerd over de opdracht die ik terzake heb verleend aan de heer prof. drs. Meijerink.

Recent heeft hij zijn rapportage «Milieuwinst op het spoor?» aan mij aangeboden. Ik heb enkele exemplaren van de rapportage bij deze brief gevoegd¹, en de Samenvatting uit de Rapportage hierin opgenomen als bijlage B¹. Kennisneming van de Rapportage brengt ons tot de volgende opmerkingen.

1. Begrenzing Rapportage

Conform de opdracht is de Rapportage beperkt tot met name twee milieuaspecten, namelijk de emissies van CO₂ en van NO_x. Andere milieuaspecten zoals bijvoorbeeld de uitstoot van andere stoffen, geluid, (externe) veiligheid, landschappelijke effecten zijn derhalve niet in de Rapportage betrokken. Verder is de Rapportage beperkt tot effecten in Nederland.

2. Emissies van goederenvervoer per spoor

Als inleiding op de emissiebeschouwingen is in de Rapportage ingegaan

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

op de vervoersprognoses. Dat aspect heeft ook mijn aandacht, zoals in de voorliggende brief o.a. moge blijken uit de acties bij de projecten A en F. In par. 4 van de samenvatting van de Rapportage wordt vervolgens het antwoord gegeven op de centrale vraag, namelijk een transparant overzicht van de emissies van goederenvervoer per spoor in vergelijking met andere vervoerswijzen.

Daaruit blijkt dat spoorvervoer voor wat betreft de emissies van CO₂ en NO_x in verscheidene scenario's redelijk tot zeer goed presteert in vergelijking tot het wegvervoer en de binnenvaart. Er zijn echter ook scenario's denkbaar waarbij spoorvervoer op deze parameters zelfs lager scoort dan de beide andere beschouwde vervoerswijzen. Bepalende aspecten zijn de mate waarin bij het spoorvervoer diesel-elektrische tractie wordt gebruikt in plaats van elektrische tractie, alsmede de gereden snelheid (in relatie tot de tractie).

3. Inzet diesel-elektrische tractie in het spoorvervoer

Op basis van de Rapportage kan worden vastgesteld dat, gezien vanuit het oogpunt van emissies, de inzet van diesel-elektrische tractie in het spoorvervoer ontmoedigd moet worden. In Nederland, waar in tegenstelling tot het buitenland bijna alle spoorlijnen geëlektrificeerd zijn, is de infrastructurele randvoorwaarde om zo'n ontmoedigingsbeleid te kunnen voeren aanwezig.

Twee kanttekeningen zijn hierbij echter op hun plaats:

- a) In de Rapportage is gerekend met een toekomstige inzet van 25 tot 75% diesel-elektrische tractie. Dit komt ons hoog voor. De tendens is dat zeker op lange afstanden meer elektrische tractie wordt ingezet. Het is wel zo, dat startende ondernemingen in het spoorvervoer in eerste instantie locomotieven leasen, en dat is in veel gevallen tweedehands-materieel, waarbij de huidige economische verhoudingen ertoe leiden dat het dan vaak om diesel-elektrische locs gaat. Bij groei van de onderneming en de bereidheid (en mogelijkheid) om met een gezond langere termijn-perspectief in tractie te investeren zal echter meestal ten gunste van elektrische tractie besloten worden. Zo heeft Railion (DB Cargo) recent 100 nieuwe multicourante elektrische locomotieven besteld, die geschikt zijn voor toepassing in o.a. Nederland en Duitsland (zonder locwissel bij de grens).
- b) In de berekening van de emissies per tonkm in het jaar 2010 is in de Rapportage, in tegenstelling tot het wegvervoer, bij het spoorvervoer geen rekening gehouden met het schoner worden van diesel-elektrische tractie. Echter, net zoals in het wegvervoer reeds geschiedt is het noodzakelijk dat in Europees verband ook aan de inzet van dieseltractie in het spoorvervoer emissie-eisen gesteld worden. Hoewel dus terzake sprake is van een achterstand, moeten uiteindelijk dezelfde emissie-prestaties gelden voor diesel-tractie in wegen spoorvervoer. Het zal overigens in het spoorvervoer wel langer (dan bij het wegvervoer) duren totdat het gewenste emissieniveau feitelijk is bereikt, omdat locomotieven een veel langere levensduur hebben dan vrachtwagens.

Een concreet voorbeeld ter toelichting. De dieseltractie van de Cargosprinter-treinen die Shortlines binnenkort gaat inzetten voldoet, volgens opgave van de leverancier, aan dezelfde EURO-2 norm, die ook voor nieuwe vrachtauto's geldt (sinds 1996); de NO_x-emissie van die motoren is daarmee 20% lager dan de «best-case»-waarde waarmee in de Rapportage voor spoor-dieseltractie in het jaar 2010 is gerekend.

4. Rijsnelheid in het spoorvervoer

Uit de Rapportage valt af te leiden dat, met name in combinatie met

diesel-elektrische tractie, het rijden van goederentreinen met hogere snelheden dan circa 80 km/uur leidt tot gelijke (CO₂) of ongunstiger (NO_x) emissies dan bij wegvervoer. Het is duidelijk dat dit bezwaar vermindert naarmate diesel-elektrische tractie bij spoorvervoer zuiniger en schoner wordt (zie hierboven).

Voor de tussenperiode totdat zulks het geval zal zijn is het volgende relevant.

De snelheid waarmee goederentreinen rijden wordt niet uitsluitend bepaald door de wensen van de vervoerder. Net zoals bij het wegvervoer gelden ook in het spoorvervoer maximum-snelheden (als een van de kenmerken van het toegewezen «pad»); en net zoals in het wegvervoer kan en zal zondig de maximum snelheid verlaagd worden, indien dat uit oogpunt van emissie van luchtverontreinigende stoffen en/of lawaai nodig blijkt te zijn.

5. Beleid en beleidseffecten

Stimulering van efficiency-ontwikkeling en toepassing van schonere technologieën zijn belangrijke onderdelen van het huidige vervoersbeleid. Deze benadering geldt alle modaliteiten. In het wegvervoer en in de binnenvaart plukken we reeds de vruchten van het beleid van het laatste decennium: motoren worden schoner, efficiency-scans leiden tot aanzienlijke efficiency-verbeteringen, de liberalisatie van de binnenvaart werpt ook duidelijk haar vruchten af. Het bieden van randvoorwaarden en gerichte prikkels door de overheid, samen met de creativiteit en ondernemingszin van in concurrentie opererende bedrijven, leidt tot positieve ontwikkelingen.

Spoorvervoer onderscheidt zich van de beide andere vervoerswijzen voor wat betreft fase van marktontwikkeling.

De liberalisatie van het spoor is in Nederland feitelijk pas recent gerealiseerd; de eerste positieve effecten van concurrentie op de Nederlandse spoormarkt zijn inmiddels overigens al zichtbaar. De Europese liberalisatie gaat gestaag vooruit, maar helaas is het tempo beperkt. Gezien het grensoverschrijdende karakter van met name het goederenvervoer per spoor zal de uiteindelijke realisatie van een totale Europa-brede liberalisatie juist in de spoorvervoermarkt enorme consequenties hebben. Positieve ontwikkelingen vergelijkbaar met het wegvervoer en de binnenvaart lijken derhalve binnen bereik, bij een gezamenlijke inspanning van sector en overheden. De uiteenlopende ontwikkelingen betreffen vooral een faseverschil; het «worst-case»-scenario dat in de Rapportage wordt geschetst, van enerzijds positieve ontwikkeling van wegvervoer en binnenvaart en anderzijds negatieve ontwikkeling van het spoorvervoer, kan naar mijn mening een prikkel zijn om die ontwikkeling juist te voorkómen.

Tot slot

Nadat wij ons Standpunt hebben bepaald om geen nieuwe NOV aan te leggen is een proces gestart om de gevolgen daarvan uit te werken en tot besluitvorming te brengen.

Hoewel nog niet alle onderdelen volledig zijn uitgewerkt en afgehandeld, hebben mijn collega van VROM en ik het vertrouwen dat wij u met het bovenstaande een helder beeld hebben gegeven over de stand van zaken, en het vervolg.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos