

Vergaderjaar 2000–2001

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 140

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 juni 2001

Bijgaand doe ik u toekomen het overeenkomstig de Tracéwet vastgestelde standpunt over de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens. Voor deze spoorlijn is een tracéwetprocedure doorlopen in welk kader op 9 oktober 2000 de Trajectnota/MER ter inzage is gelegd voor inspraak en advies. De Trajectnota/MER heb ik u ter kennisneming toegezonden (DGP/HSL-O/U148934).

Op 7 december 2000 is mede naar aanleiding van de Trajectnota/MER een Algemeen Overleg met de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat gehouden. In het daarop volgende voortgezet AO van 14 december 2000 is de motie Feenstra c.s. (22 026, nr. 131) inzake besluitvorming HSL-Oost besproken. Daarin wordt de regering verzocht bij de besluitvorming over de HSL-Oost uit te gaan van een volledige ruimtelijke reservering, een ongestoorde HSL-verbinding van in principe 200 km/h en een volwaardige inpassing en lokale kwaliteitsverbetering.

In het voortgezet AO heb ik naar aanleiding van deze motie aangegeven op welke wijze bij de besluitvorming rekening wordt gehouden met de motie en de daarin verwoorde uitgangspunten.

De motie vraagt allereerst om een volledige ruimtelijke reservering. Ik heb in het voortgezet AO aangegeven dit te lezen als het volledig doen van de noodzakelijke reserveringen.

In een gezamenlijke studie met NS, Railinfrabeheer en Railed wordt de eerder in de Trajectnota/MER getrokken conclusie herbevestigd, namelijk dat de bestaande spoorlijn voldoende mogelijkheden voor capaciteitsuitbreiding biedt en geen integrale viersporigheid nodig is.

Wel is er een mogelijkheid dat op zeer lange termijn, bij een combinatie van hoge snelheid (200 km/h), 8 lange afstandstreinen en 6–8 randstadspootreinen, viersporigheid tussen Utrecht en Driebergen in beeld zou kunnen komen. Een keuze hierover zal dan gemaakt worden, naar de dan bekende werkelijkheid. De betrokken besturen zal worden verzocht om uitbreiding van de spoorlijn tussen Utrecht en Driebergen op de zeer

lange termijn niet onmogelijk te maken en hiermee rekening te houden in de betreffende ruimtelijke plannen.

De motie vraagt voorts om een ongestoorde HSL-verbinding van in principe 200 km/h. In het voortgezet AO heb ik opgemerkt dit als volgt te begrijpen: «dat het niet bij voorbaat vast behoort te staan dat met 200 km/h zal worden gereden, tenzij de kosten- en batenanalyse aantoont dat dit relevant kan zijn». Ik heb daarbij de parallel getrokken naar de spoorlijn Amsterdam–Utrecht, waar wordt uitgegaan van een snelheid van 160 km/h met de mogelijkheid om die op termijn, afhankelijk van de introductie van een andere energievoorziening, te verhogen naar overwegend 200 km/h.

De aanvullende kosten-batenanalyse is gereed en daaruit is gebleken dat snelheidsverhoging maatschappelijk onrendabel is, ook op de bestaande lijn.

Snelheidsverhoging blijft fysiek mogelijk en is op langere termijn af te wegen, mede in verband met landelijke besluitvorming over 25 kV, BB21, materieelombouw en snelheidsverhoging op de rest van het net.

De motie wijst voorts op het belang van volwaardige inpassing en lokale kwaliteitsverbetering. Ik beschouw dit als een ondersteuning van het rijksbeleid, zoals ondermeer verwoord in het NVVP. Het ingenomen standpunt voorziet in een uitgebreid pakket aan maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Circa 70% van de totale kosten van het project wordt dan ook geïnvesteerd in maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren.

Door veel bewoners en besturen is in de inspraak de visuele hinder van geluidsschermen langs de spoorlijn naar voren gebracht. Ik heb daarom gekozen om op deze spoorlijn primair in te zetten op brongerichte geluidsmaatregelen. Het maatregelenpakket voorziet verder in aanleg van enkele ongelijkvloerse overwegen, de verbetering van de beveiliging van overige overwegen en aanleg van natuurlijke verbindingen door aanleg van eco-passages.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Standpunt over de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens (HSL-Oost), van de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van VROM van 15 juni 2001

In de afgelopen jaren is de besluitvorming voor de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens (HSL-Oost) voorbereid. De spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens is een deel van de verbinding Schiphol/Amsterdam, via Utrecht en Arnhem naar het Ruhrgebied en Frankfurt als onderdeel van het Europese hogesnelheidsnet.

Op basis van de studies is op 9 oktober 2000 de «Trajectnota/Milieu-effectrapport Spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens» ter visie gelegd. Op deze Trajectnota/MER is vervolgens inspraak en advies mogelijk geweest. De publieke discussie heeft een veelheid aan meningen en opvattingen opgeleverd. Op basis van alle beschikbare informatie en opvattingen heb ik, in overeenstemming met mijn ambtgenoot van VROM, dit Standpunt ingenomen, ingevolge artikel 9 Tracéwet.

1. Inleiding en voorgeschiedenis

Op de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens rijden diverse soorten treinen, met elk hun eigen karakteristieken. Het gaat om internationale treinen en binnenlandse treinen zoals intercity's en sneltreinen, stop-treinen en goederentreinen. Tezamen bepaalt dat de vraag naar capaciteit. Voor het internationaal vervoer is het beleidsdoel een dagrandverbinding tussen Amsterdam en Frankfurt om daarmee vliegtuigpassagiers naar de trein te substitueren. Voor het binnenlands vervoer wordt beoogd voldoende capaciteit ter beschikking te hebben om de groeiende stromen passagiers te bedienen, zo mogelijk om het marktaandeel van de trein verder te vergroten en om punctueel vervoer van deze reizigers mogelijk te maken.

Naast deze vervoersdoelen is bij de te maken keuzen over deze spoorlijn de inpassingskwaliteit van de spoorlijn van belang. Deze spoorlijn loopt door diverse woonkernen en door de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug, twee belangrijke natuurgebieden. Daarnaast is geluidhinder, afkomstig van de treinen een aanleiding om maatregelen te nemen. Tenslotte is de veiligheid en doorstroming van kruisend verkeer op spoorwegovergangen een belangrijk aspect in de afweging.

Op 30 juni 2000 is in de Ministerraad over de HSL-Oost, tracégedeelte Utrecht–Arnhem–Duitse grens een besluit genomen om een voorlopig standpunt in de Trajectnota/MER in de inspraak te brengen: af te zien van aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn en in plaats daarvan te kiezen voor verbetering en betere benutting van het bestaande spoor. Aanleiding voor dit voorlopig standpunt is dat eind 1999 vervoerprognoses beschikbaar zijn gekomen en nieuwe inzichten zijn ontstaan in benuttingsmogelijkheden van bestaand spoor. Uit de onderzoeken blijkt dat een betere benutting van de bestaande spoorlijn een goed alternatief biedt voor aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn. Uit de studieresultaten is verder gebleken dat de meerwaarde van een nieuwe lijn beperkt is en de kosten zeer hoog. Aanpassing van de bestaande lijn blijkt een goed alternatief te bieden tegen aanzienlijk lagere kosten. Binnen de hoofdkeuze voor beter benutten van het bestaande spoor, was de keuze over de baanvaknelheid (140–200 km/h) en het inpassingsniveau open gelaten.

In de periode daarvoor is als verwachte uitkomst aangenomen dat een nieuwe hogesnelheidslijn langs het bestaande tracé zou worden aangelegd. De regionale besturen, georganiseerd in de Bestuurlijke Begeleidingsgroep HSL-Oost, hebben een verkenningsstudie uitgevoerd.

Als werkhypothese is aangenomen dat de bestaande infrastructuur ingrijpend moet worden aangepast voor een hogesnelheidstrein die 300 km/h kan rijden. Daarmee zijn de maximale effecten getoond, zonder vooruit te lopen op uiteindelijk te maken keuzen. Besloten is in de verkenning voorbij te gaan aan nut en noodzaak en deze vraag in de planstudie, dus de Trajectnota/MER, nadrukkelijk aan de orde te stellen. Mijn ambtsvoorganger heeft de voorzitter van de vaste commissie voor VROM van de Tweede Kamer der Staten-Generaal daarover geïnformeerd (9 december 1996, DGV/CPV/HST-O/V-623556).

Vanaf oktober 2000 tot en met februari 2001 heeft inspraak op en advies over de Trajectnota/MER plaatsgevonden. In de inspraak en de adviesronde op de Trajectnota/MER zijn ruim tweeduizend reacties binnengekomen. Deze reacties hebben mij aanleiding gegeven om het voorlopig standpunt bij te stellen en nader uit te werken, ondermeer op het terrein van maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. De hoofdlijnen van inspraak en advies en mijn reactie daarop, zijn opgenomen in de toelichting bij deze brief. In een apart document is nader ingegaan op de inspraakreacties en adviezen.

Door onder andere regionale bestuurders zijn in de inspraak kritische vragen gesteld over de binnenlandse vervoersprognoses, ambities en toekomstvastheid. Dit is aanleiding geweest om samen met NS, Railned en Railinfrabeheer nogmaals een analyse te maken van de vervoerprognoses, verwachte treinaantallen en de daarvoor benodigde infrastructuur. Deze analyse bevestigt de conclusie dat de bestaande spoorlijn met een beperkt aantal aanpassingen voldoende capaciteit biedt tot zeker 2020 en geen integrale viersporigheid nodig is.

Tevens is geconcludeerd dat snelheden tot overwegend 200 km/h op de bestaande infrastructuur mogelijk zijn. Daarbij is opgemerkt dat een besluit over verhoging van de snelheid voor dit traject niet los te zien is van besluiten over onder meer energievoorziening (25 kV) en beveiliging voor het landelijk spoorwegnet (BB 21) en bovendien investeringen in (ombouw van) materieel vereist.

Voorts is een aanvullende kosten-batenanalyse (KBA) uitgevoerd voor de benuttingsvarianten en de mogelijkheid van snelheidsverhoging op de bestaande spoorlijn.

Uit deze analyse blijkt dat de varianten met de huidige snelheid als enige rendabel naar voren komen, met baten en kosten die ruwweg met elkaar in evenwicht zijn. Eerder heeft het Centraal Planbureau ten behoeve van de Trajectnota/MER geconcludeerd dat de viersporige varianten maatschappelijk zeer onrendabel zijn.

Opbouw van dit standpunt

Thans is het moment gekomen om op basis van alle beschikbare informatie een standpunt in te nemen. Dat staat in paragraaf 2.

In paragraaf 3 wordt aangegeven hoe het standpunt bijdraagt aan mijn visie op het gebruik van de bestaande spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens. Daarna wordt in paragraaf 4 ingegaan op concrete maatregelen om betere benutting tot een succes te maken. Paragraaf 5 gaat in op de keuze ten aanzien van de snelheid op deze spoorlijn. Tenslotte bevatten paragraaf 6 de financiële aspecten en paragraaf 7 een doorkijk naar het vervolgproces.

Het standpunt gaat vergezeld van een toelichting, waarin de achtergronden van dit besluit zijn opgenomen. Hierbij gaat het om de vervoerskundige en economische gronden voor het besluit en de maatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving langs de spoorlijn te verbeteren. Verder

zijn de hoofdlijnen uit inspraak en advies en mijn reactie daarop in de toelichting opgenomen.

2. Standpunt

Na afweging van alle belangen, de inspraakreacties en adviezen en de beschikbare informatie over de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens kom ik, in overeenstemming met mijn ambtgenoot van VROM, tot het volgende standpunt, ingevolge artikel 9 Tracéwet.

- Afzien van de aanleg van een nieuwe hogesnelheidslijn langs bestaand tracé Utrecht–Arnhem–Duitse grens en in plaats daarvan kiezen voor verbetering en betere benutting van de bestaande lijn.
- Nemen van inpassingsmaatregelen om de kwaliteit van de leefomgeving langs de spoorlijn te verbeteren:
 - * geluidsmaatregelen; daarbij wordt ingezet op bronmaatregelen in plaats van geluidsschermen, waardoor tegemoet gekomen wordt aan bezwaren vanuit de omgeving;
 - * aanleg ecologische voorzieningen op de Veluwe en Utrechtse Heuvelrug als versterking van de ecologische structuur;
 - * ongelijkvloers maken van zeer drukke overwegen; het treffen van technische maatregelen aan de overige overwegen om de veiligheid te optimaliseren.
- Handhaven van de huidige snelheid; verhoging van de snelheid tot 200 km/h op de bestaande spoorlijn blijft op termijn mogelijk, maar is mede afhankelijk van landelijke besluitvorming over eventuele verhoging van snelheid op het gehele spoorwegnet.
- Beëindiging van de Tracéwetprocedure, zoals de Tracéwet voorschrijft; de voorziene maatregelen doorlopen de reguliere wettelijke procedures (bestemmingsplan, bouwvergunning ed.).
- Eventuele maatregelen ter verbetering van stedenbouwkundige structuren in woonkernen langs de spoorlijn zijn onderdeel van reguliere andere bestuurlijke processen in het kader van de stadsvernieuwing.

3. Visie op de toekomst

De beslissing om het bestaande spoor beter te benutten betekent dat snel en direct de capaciteit op het spoor beschikbaar komt en de betrouwbaarheid van de dienstregeling toeneemt. De benuttingsaanpak biedt de mogelijkheid om op de bestaande spoorlijn het toenemende reizigersvervoer te bedienen, maakt een verdere toename van het marktaandeel van de trein mogelijk en biedt mogelijkheden deze reizigers punctueel te vervoeren.

Deze aanpak vindt zijn grondslag in het Nationale Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), waarin beter benutten van het bestaande spoornet een pijler vormt van het beleid.

Naast verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer wordt met deze beslissing de mogelijkheid aangegrepen om maatregelen te nemen om de kwaliteit van de leefomgeving, doorstroming en veiligheid te verbeteren. Dergelijke maatregelen waaronder verbetering van de bestaande geluidshindersituatie zijn op deze hoofdcorridor tot nu toe achterwege gebleven, in afwachting van duidelijkheid over de toekomst van deze spoorlijn.

De spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens ontwikkelt zich hiermee tot een hoogwaardige vervoersas – onderdeel van het Europese TEN – met een vervoerscapaciteit die ruime groei toelaat, voor het internationale, nationale en stadsgewestelijke vervoer, met een hoger veiligheidsniveau en met minder omgevingshinder dan in de huidige situatie. Voor deze spoorlijn ziet het er in de toekomst als volgt uit:

Vanaf 2003 is de reistijd Amsterdam – Frankfurt per ICE met circa 2 uur bekort. Oplevering van snelle sporen in Duitsland en de aanleg van de «Utrechtboog» maken dat mogelijk. De gewenste, met het vliegtuig concurrerende internationale dagrandverbinding, is dan een feit.

Vanaf 2003 zijn alle treinen in de spits aanmerkelijk langer, waardoor er ook tijdens de dagelijks terugkerende reizigerspiek voldoende zitgelegenheid in de treinen is. Om dergelijke lange treinen plaats te kunnen bieden is vanaf 2003 het verlengde perron van station Driebergen-Zeist gereed voor gebruik.

Vanaf 2006, na openstelling van de Betuweroute, komt op de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Zevenaar capaciteit vrij doordat de doorgaande goederentreinen over de Betuweroute naar Duitsland rijden.

Vanaf 2007 is bereikt dat omwonenden minder geluidsoverlast ondervinden dan nu, ook met meer treinen per uur, dankzij geluidwerende maatregelen aan de treinen en aan de rails en doordat doorgaande goederentreinen via de Betuweroute rijden in plaats van via de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Zevenaar.

Tussen 2006 en 2010 zijn de drukste overwegen ongelijkvloers gemaakt, waardoor de doorstroming op het onderliggende wegennet verbetert. Op andere overwegen is de veiligheid door technische maatregelen verbeterd.

Tussen 2006 en 2010 levert het bijplaatsen van seinen op onder andere stations, bij kruisingen en bij wissels een aanzienlijke verruiming op van de capaciteit op de bestaande spoorlijn Utrecht–Arnhem.

Tussen 2006 en 2010 maken de intercitytreinen tussen Utrecht en Arnhem de overstap van een kwartiersdienst naar vertrek elke 10 minuten. Deze dubbeldekstreinen rijden ook dan 140 km/h. De oplevering van een inhaalspoor vergroot de flexibiliteit op de spoorlijn.

Vanaf 2008 is een aantal ecologische verbindingen tussen waardevolle natuurgebieden op de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug gerealiseerd. Als uitgangspunt gelden de ecologische maatregelen zoals opgenomen in de Trajectnota/MER Spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens. Deze werken zijn uitgevoerd in samenhang met de aanpassingswerken aan de auto-snelweg A12.

In 2010 is de ICE een druk bezette trein op de internationale verbinding tussen Amsterdam en Frankfurt die jaarlijks een miljoen oud-vliegtuigpassagiers als treinreizigers vervoert.

Na 2020 blijft de capaciteit van de spoorlijn door benuttingsmaatregelen toereikend voor hoogwaardig reizigersvervoer per trein.

Spoedige uitvoering van de bovengenoemde maatregelen is mogelijk, als de versnellingsclaim in het kader van de ICES voor de HSL-Oost wordt toegekend.

Op zeer lange termijn zou bij een combinatie van hoge snelheid (200 km/h), 8 lange afstandstreinen en 6–8 randstadspoortreinen viersporigheid tussen Utrecht en Driebergen in beeld kunnen komen. Een keuze hierover zal dan gemaakt worden, naar de dan bekende werkelijkheid. Vooruitlopend daarop zal, mede in relatie tot het vrijwaringsbeleid van NVVP en vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, aan de betrokken besturen langs het tracé tussen Utrecht en Driebergen worden verzocht een uitbreiding van de spoorlijn op de zeer lange termijn niet onmogelijk te maken en daarmee rekening te houden in de betreffende ruimtelijke plannen.

De tegenhanger van benutting van het bestaande spoor – namelijk een viersporige HSL – zou ook kunnen voorzien in de benodigde capaciteitsbehoefte. Maar daarmee zou onnodig overcapaciteit worden gecreëerd, met een zeer beperkte extra vervoerwaarde, extra ruimtebeslag in woonkernen en natuurgebieden en tegen zeer hoge kosten. Door het CPB is berekend dat een investering in een nieuwe lijn zonder meer maatschappelijk onrendabel is (welvaartsverlies van circa f 3,5 tot f 6,5 miljard, exclusief milieu- en landschapsschade).

De keuze voor benutting van de bestaande spoorlijn houdt de afwegingen voor toekomstige generaties open om te zijner tijd andere technologieën en andere herkomst- en bestemmingsrelaties te bezien. Nu investeren in ingrijpende aanpassing van het bestaande spoor maakt een overstap naar nieuwe modaliteiten in komende decennia niet voor de hand liggend.

Een overzicht van de effecten van benutting van de bestaande spoorlijn en de effecten van viersporige varianten is in tabelvorm opgenomen in de toelichting.

4. Wat betekent benutten concreet op de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens?

Om benutting tot een succes te maken neem ik het voortouw om in de loop van 2001 en 2002 het programma van maatregelen nader uit te werken. Met deze maatregelen wordt voldoende capaciteit gerealiseerd voor het toekomstige vervoer, de kwaliteit van de leefomgeving langs de spoorlijn neemt toe evenals de veiligheid en doorstroming van het autoverkeer.

Voordat tot uitvoering van deze vervolgstappen kan worden overgegaan is in de komende periode, samen met de belanghebbenden, een nadere uitwerking per te nemen maatregel noodzakelijk.

Ten aanzien van capaciteit

- *Verlengen perron station Driebergen-Zeist*
Uit de vervoercijfers blijkt dat er behoefte is om zo spoedig mogelijk te gaan rijden met langere treinen en dubbeldekkers. Echter, de lengte van perron Driebergen-Zeist is te kort om lange treinen te kunnen laten stoppen. De perronverlenging wordt gerealiseerd voor 2003.
- *Inzet van ander materieel*
Doordat de NS meer dubbeldekkers en langere treinen inzet neemt de capaciteit op deze lijn vanaf 2003 fors toe. Op termijn is voorzien dat, afhankelijk van de groei van het aantal reizigers, twee extra treinen worden ingezet. Uiteraard zijn investeringen in treinmaterieel nodig om de uitbreiding van de capaciteit op de infrastructuur nuttig te kunnen gebruiken. Hierover wil ik nadere afspraken maken met NS.
- *Beheersing, beveiliging en energievoorziening*
Op korte termijn worden op de belangrijkste delen van de spoorlijn de «blokafstanden» van het bestaande beheersings- en beveiligings-

systeem (NS 54) verkleind. Hiermee is het mogelijk om – uitgaande van een opvolgtijd van 2 minuten – treinen dicht op elkaar te laten rijden, waardoor extra treinen ingezet kunnen worden. Vast is komen te staan dat dit systeem voldoende mogelijkheden biedt voor de benodigde capaciteitsuitbreiding. Zoals bekend, is met de landelijke voorbereidingen voor het ontwikkelen en introduceren van een nieuw systeem van treinbeheersing en beveiliging (BB 21) gestart. Introductie van een dergelijk systeem zou extra ruimte bieden in de vorm van een iets kortere technische opvolgtijd. Dit biedt vooral voordelen bij verstoringen. Voorts lijkt het voor de inzet van extra treinen nodig om langs de spoorlijn Utrecht–Arnhem 2 extra onderstations te realiseren voor een toereikende stroomvoorziening.

- *Inhaalmogelijkheid voor treinen*

De inzet van de twee extra treinen is mogelijk zonder inhaalbaarheid. Om de flexibiliteit te vergroten, zodat ook bij een groter aantal treinen verstoringen in de dienstregeling beter kunnen worden opgevangen, is een inhaalmogelijkheid noodzakelijk.

Een geschikte locatie is station Driebergen-Zeist, omdat het aanleggen van een passeerspoor gecombineerd kan worden met andere bouwvoornemens aldaar. Er bestaan namelijk gemeentelijke plannen om de stationsomgeving en lokale wegenstructuur te verbeteren. Voorts worden plannen voorbereid voor de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen en capaciteitsuitbreiding op de A12.

In samenwerking met de betrokken besturen is de realiseerbaarheid van een aantal varianten al verkend. In de komende periode zullen deze samen met betrokken partijen verder worden uitgewerkt en zal de betrokken besturen worden verzocht de benodigde ruimte in de bestemmingsplannen te reserveren.

- *Keervoorzieningen*

Ten behoeve van keermogelijkheden van de stoptreinen zijn keervoorzieningen nodig bij de stations Veenendaal-Centrum richting Utrecht en Ede-Wageningen richting Arnhem.

- *Capaciteit op de knooppunten*

Door op termijn meer treinen in te zetten wordt de reizigerscapaciteit op spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem vergroot. Om deze treinen te kunnen verwerken moet er voldoende capaciteit op knooppunten Utrecht en Arnhem beschikbaar zijn. Nu al worden in aparte projecten maatregelen voorbereid om de capaciteit op het knooppunt Arnhem (Knoop Rail 21 Arnhem) en op het knooppunt Utrecht (project Vleuten–Geldermalsen) te vergroten. Om op langere termijn een toereikende capaciteit op de knooppunten te verzekeren, verwacht ik de studies binnen afzienbare termijn af te ronden en een keuze te kunnen maken over de realisering van noodzakelijke maatregelen.

- *Betuweroute*

In de spoorinfravisie is de status van het «hoofdnet goederenvervoer» op de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Zevenaar komen te vervallen, bij openstelling van de Betuweroute. Daarover heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd in de spoorinfravisie goederenvervoer (DGG/SR/00/003636-fvh).

Om ervoor te zorgen dat de doorgaande goederentreinen vanaf 2006 daadwerkelijk niet meer over de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Zevenaar rijden zal de alternatieve route voor die treinen voldoende moeten functioneren. Momenteel loopt nog een nader onderzoek naar de gewenste capaciteit van de aansluiting bij Geldermalsen voor goederentreinen die komende vanuit Utrecht de Betuweroute op willen richting Duitsland.

- *Geluid*

Vanuit de omgeving bestaat, vanwege de visuele hinder, veel weerstand tegen het plaatsen van geluidsschermen. Om aan deze bezwaren tegemoet te komen wordt voor de spoorlijn Utrecht – Arnhem – Zevenaar gestart met innovatief omgaan met geluid. Daarin kies ik voor een nieuwe aanpak om door bronmaatregelen de geluidhinder te reduceren. Dit houdt in: het weren van lawaaiige goederen- en reizigers-treinen, te beginnen in de avond en de nacht, en «stiller» spoor. Waar nodig, in combinatie met lagere en vooral minder geluidsschermen en isolatie van gevels van woningen.

Verschillende instrumenten worden ingezet om dit te realiseren, zoals wijziging van de Spoorwegwet om capaciteit toe te wijzen aan stillere treinen en de opdracht aan Railned om geluidsgebruikregels op het spoor op te stellen. Ik ben voornemens met de exploitanten, ondermeer in het overgangscontract, afspraken te maken over de inzet van stiller materieel. Deze nieuwe aanpak van geluid waarbij de nadruk op bronbestrijding ligt, past ook in het beleid van mijn ambtgenoot van VROM. Voorts wordt het geluid afkomstig van de stalen spoorbrug bij Westervoort door de directe omgeving als erg hinderlijk ervaren. Ik ben voornemens om geluidreducerende maatregelen aan deze brug te treffen.
- *Eco-passages*

Ik grijp het uitbreiden van de capaciteit op deze spoorlijn en de A12 aan om een aantal ecologische verbindingen op met name de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug te realiseren. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de doelstellingen van het landelijk natuurbeleid, gericht op het versterken van de ecologische structuur van natuurgebieden. Voor grotere dieren, zoals reeën, worden grote ecopassages aangelegd. Het gaat van west naar oost in principe om de volgende locaties: Vechten, Kromme Rijn, Wulperhorst, Landgoed Rijnwijck, Rijnwijckse Wetering, Mollenbos, Heijgraaf, Rumulaar, Valleikanaal, Sysselt, Renkumse Beek, De Buunder en de Wolfhezer bossen. Daarnaast worden langs de gehele lijn diverse kleinere voorzieningen aangelegd voor onder andere reptielen, amfibieën en dassen. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de doelstellingen van het landelijk natuurbeleid, gericht op het versterken van de ecologische structuur van natuurgebieden.
- *Overwegen*

Het landelijk beleid is gericht op het veiliger maken van overwegen. Ook de veiligheid op de overwegen op het tracé Utrecht–Duitse grens wordt verbeterd. Spoorwegen kennen een lange traditie van hoge veiligheid, waarbij voortdurend wordt gestreefd naar verdere verbetering. Een verbetering van de veiligheid op deze spoorlijn is mogelijk door de overwegen aan te pakken.

De prioriteit is om de zeer drukke overwegen op deze lijn ongelijkvloers te maken, mede vanwege de doorstroming van het autoverkeer (het betreft overwegen in Bunnik, Driebergen en Maarsbergen). De veiligheid van overige overwegen kan verbeterd worden door technische maatregelen te nemen. Deze verbeteringen worden opgenomen in het landelijk programma voor het beter beveiligen van overwegen.
- *Samenhang met maatregelen aan de A12*

De autosnelweg A12 Utrecht–Veenendaal loopt deels parallel aan de spoorlijn Utrecht–Arnhem. Een aantal maatregelen aan de A12 en de spoorlijn wordt gecombineerd uitgevoerd. Het gaat om geluids-

schermen, ecoducten over de A12 en de spoorlijn heen en een extra onderdoorgang in gemeente Maarn. Voor het gedeelte Veenendaal–Duitse grens zullen de te nemen maatregelen ook op elkaar worden afgestemd: zowel waar beide projecten fysiek naast elkaar liggen alswel voor wat betreft de gebieden binnen dezelfde invloedssfeer (bijv. Veluwe).

Stedenbouwkundige verbeteringen rondom de spoorlijn

Het standpunt, om voor het vervoerskundig verbeteren van de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens uit te gaan van de mogelijkheden van de bestaande spoorlijn, houdt tevens in dat lokale plannen om te komen tot een stedenbouwkundige opwaardering van de omgeving van de spoorlijn daar los van zijn komen te staan. Deze plannen waren immers met name ontwikkeld in samenhang met de oorspronkelijk voorziene verdubbeling van de spoorlijn. In die situatie was het logisch te bezien of een dergelijke grootschalige ingreep aan het spoor gecombineerd zou kunnen worden met door de omgeving gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. Met de keuze voor beter benutten van de bestaande spoorlijn is van grootschalige ingrepen aan het spoor geen sprake meer.

Daarmee is niet gezegd dat deze plannen nu geen waarde meer hebben. Het verder denken erover maakt echter geen onderdeel van de besluiten over hoe het vervoer in de komende jaren over de spoorlijn kan worden geaccommodeerd. Eventuele maatregelen ter verbetering van de stedenbouwkundige structuren zijn onderdeel van reguliere andere bestuurlijke processen in het kader van de stadsvernieuwing. Het primaat voor de ruimtelijke ontwikkeling van stads- en dorpskernen ligt op lokaal niveau bij het bestuur van de gemeente. Dat is ook de aangewezen route om gewenste ontwikkelingen tot stand te brengen.

5. Snelheidsverhoging

Inhoudelijk blijkt snelheidsverhoging een vergaande ingreep die in de kosten-batenanalyse negatief scoort. Daarom wordt in dit standpunt gekozen voor het handhaven van de huidige snelheid. Dit laat onverlet dat na 2010 snelheidsverhoging op de bestaande lijn fysiek mogelijk is.

Het doen van hoge investeringen om op de bestaande spoorlijn de snelheid te verhogen is niet rendabel. Uit de kosten-batenanalyse van de benuttingsvarianten in combinatie met snelheidsverhoging is gebleken, dat de maatschappelijke kosten van een besluit tot het verhogen van de snelheid naar overwegend 200 km/h op de bestaande spoorlijn de baten ruimschoots overtreffen. Door de beperkte reistijdwinst van enkele minuten zijn de baten zeer beperkt. Ook de verhoging van de snelheid op de bestaande lijn naar 160 km/h komt negatief uit de kosten-batenanalyse. Dit wordt – net als bij een 200 km/h variant – veroorzaakt door hoge kosten voor het ongelijkvloers maken van de kruisende wegen en het aanpassen van de bovenbouw.

Door de benuttingsmaatregelen blijft het mogelijk om de bestaande spoorlijn tussen Utrecht–Arnhem–Duitse grens in de toekomst geschikt te maken voor snelheden van overwegend 200 km/h. Het is echter praktisch onmogelijk om een zelfstandig besluit te nemen alleen voor het tracé-gedeelte Utrecht–Arnhem–Duitse grens. Het verhogen van de snelheden naar overwegend 200 km/h hangt samen met de rest van het spoorwegnet, de exploitatie en is afhankelijk van landelijke besluitvorming over de ombouw van de energievoorziening (25 kV) en introductie van nieuwe beveiligings- en beheersingssystemen, zoals dat ook geldt voor het aansluitende traject Amsterdam–Utrecht.

De optie is open om op lange termijn de ontwikkeling van snelheidsverhoging op het kernnet op maat af te wegen, in samenhang met BB21 en 25 kV.

6. Financiën

Kosten maatregelen voor benutting en kwaliteit leefomgeving

Met de benuttingsmaatregelen kan met relatief beperkte investeringen een groot effect worden bereikt. De wens is om de maatregelen voor 2008 te realiseren, waarmee kosten in de orde grootte van 1 mld (prijsspeil 1999, + 30%, - 25%) zijn gemoeid.

De totale kosten van de benuttingsmaatregelen om de capaciteit van de spoorbaan op te waarden, de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren en de veiligheid en de doorstroming van het autoverkeer op het onderliggend wegennet te verbeteren bedragen circa 1 mld. In orde grootte wordt 300 mln in capaciteitsmaatregelen geïnvesteerd en 700 mln in de overige maatregelen.

De maatregelen kunnen gefinancierd worden uit categorie 1a van het MIT en de extrapolatie daarvan. Rekening is gehouden met inzet van middelen vanaf 2009. Enkele kleine infrastructurele maatregelen om de capaciteit en betrouwbaarheid te verhogen kunnen voor 2009 uit bestaande middelen worden gedekt. Het gaat om een perronverlenging in Driebergen-Zeist en het aanpassen van het huidige beveiligingssysteem (kosten 55 mln.). Eerdere uitvoering van de maatregelen is mogelijk, als de versnellingsclaim in het kader van de ICES voor de HSL-Oost wordt toegekend.

Projectuitsluitingen

Een aantal aanpalende projecten zijn geen onderdeel van het nu genomen besluit. Voor deze projecten worden aparte besluitvormingprocedures doorlopen, inclusief besluiten over de financiering daarvan. Het betreft:

- Capaciteitsverruiming spoorknoop Arnhem;
- Spoorlijn Vleuten–Geldermalsen/spoorknoop Utrecht;
- Onderhoud aan de spoorlijn;
- Verlenging perrons Woerden;
- Inzet extra materieel (investeringen door exploitant in materieel en materieelexploitatie);
- Boog bij Geldermalsen, aansluiting op de Betuweroute (het geleiden van doorgaande goederentreinen op de Betuweroute in plaats van spoorlijn Utrecht–Arnhem);
- Aanpassing overwegen in het kader van landelijk beleid;
- BB21;
- Snelheidsverhoging.

Kosten van verhoging snelheid

Zoals reeds eerder is verwoord blijkt dat snelheidsverhoging in de KBA negatief scoort. Hoewel nu weloverwogen is gekozen voor het handhaven van de huidige maximum snelheid, laat dit onverlet dat in de toekomst na 2010 op de bestaande lijn fysiek mogelijk is.

Om de snelheid op de spoorlijn te verhogen naar 200 km/h zijn additionele maatregelen noodzakelijk.

Het gaat om een ander energiesysteem (25 kV), introductie van een nieuw beveiligings- en beheersingssysteem (BB 21) en het ongelijkvloers maken van de resterende overwegen. In hoofdlijnen zouden de kosten voor het ongelijkvloers maken van de resterende overwegen 800 mln en voor een ander energiesysteem en een nieuw beveiligings- en beheersingssysteem 700 mln zijn. Overigens gaat het hierbij om infrakosten uitsluitend voor

deze corridor. Niet in beschouwing zijn genomen de exploitatiekosten en de kosten voor de overige delen van het landelijk net.

De kosten van het verhogen van de snelheid zijn geen onderdeel van het nu genomen besluit om de bestaande spoorlijn te verbeteren en beter te benutten. Een eventuele keuze in de toekomst om de snelheid op de bestaande spoorlijn te verhogen is ook afhankelijk van een nog te maken landelijke afweging, zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer over beter benutten spoor d.d. 18 april 2001, kenmerk DGP/VI/U.01.00322. Voor het tracégedeelte Utrecht–Arnhem–Duitse grens zou bij een dergelijk besluit dekking moeten worden gevonden voor de bovengenoemde kosten in orde grootte van 1,5 mld.

7. Vervolg

De keuze om via het realiseren van benuttingsmaatregelen een goede en adequate vervoerskwaliteit te bereiken, vraagt om een ander vervolg dan het voortzetten van de huidige ruimtelijke procedure. Ik doel hierbij op de realisering van de benuttingsvariant door kleine infrastructurele maatregelen aan de spoorlijn te nemen, het oplossen van bestaande knelpunten en het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Naast concrete acties op rijksniveau vergt dit ook een nadere uitwerking in samenspraak met de betrokken besturen en omwonenden.

De Tracéwet schrijft voor dat in het onderhavige geval de procedure voor de aanleg of wijziging van de spoorlijn wordt beëindigd. De uitwerking van de nodige maatregelen zal plaatsvinden binnen de wettelijke procedures, zoals het bestemmingsplannen, bouw- dan wel aanlegvergunningen en andere vereisten.

Mijn streven is om het proces van verdere uitwerking zo voortvarend mogelijk ter hand te nemen, zodat de opwaardering van de spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens volgend jaar van start kan gaan.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

Toelichting standpunt over de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens (HSL-Oost)

A. Hoofdpunten Inspraak en advies

Naar aanleiding van de Trajectnota/MER zijn ruim tweeduizend inspraakreacties binnengekomen. Al deze inspraakreacties zijn geanalyseerd en iedere inspreker krijgt een antwoordbrief, waarin wordt aangegeven hoe met de inspraakreacties is omgegaan.

In deze toelichting wordt gezien hoe vanuit de inspraak en de adviesronde op de Trajectnota/MER is gereageerd. Steeds wordt eerst een samenvatting van de publieke discussie gegeven en vervolgens mijn reactie en het gevolg dat ik daaraan in inhoudelijke zin wil geven. Daarbij ga ik in op hoofdpunten, die in de inspraak naar voren zijn gebracht. Een volledig overzicht van de inspraakreacties en adviezen is opgenomen in de nota «spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens, Inspraak en advies».¹

Betere benutting van de bestaande spoorlijn

Veel **insprekers** geloven niet dat het benutten van het bestaande spoor een toekomstvaste oplossing biedt. Men heeft het gevoel dat het bij die keuze ontbreekt aan visie en dat niet wordt gekozen voor een oplossing voor een langere periode. Hierbij worden argumenten aangevoerd als:

- het is praktisch niet haalbaar;
- het is beter om het in één keer goed aan te pakken;
- men heeft geen mogelijkheid in te spelen op calamiteiten;
- het biedt geen volwaardige aansluiting op het TEN;
- het leidt niet tot aanmerkelijk terugdringen van het autogebruik of het vliegverkeer;
- enkele insprekers vragen zich af waarom wel een «echte» HSL-Zuid en geen «echte» HSL-Oost, zeker gezien de belangrijke handelsrelatie met Duitsland.

Onder de insprekers zijn echter ook voorstanders van benutting. Door deze insprekers wordt het beter benutten van de bestaande spoorlijn wel beschouwd als een goede en duurzame oplossing. Tenslotte zijn er ook insprekers die aangeven in het geheel niet te geloven in het nut van een hogesnelheidstrein.

De **provinciale en lokale besturen** benadrukken het belang dat zij hechten aan het verhogen van de snelheid naar 200 km/h en aan het tenminste aanleggen van partiële viersporigheid. Dit vanuit de gedachte dat alleen op deze wijze toekomstvast voldoende capaciteit en kwaliteit gerealiseerd kan worden voor het internationaal en nationaal personenvervoer, het goederenvervoer en het stadsgewestelijk vervoer. Ter staving daarvan wijst men veelal op een in hun opdracht door Bureau Berenschot opgesteld rapport.

Verder wordt geadviseerd inpassingsmaatregelen te treffen, waaronder omleidingen, verdiepte liggingen en tunnels, veelal beargumenteerd vanuit barrièrewerking. Tenslotte wordt geadviseerd om de kruisingen tussen het spoor en het wegennet ongelijkvloers te maken.

Naar het oordeel van de **Commissie m.e.r.** zijn de milieueffecten voldoende onderzocht om de opgeworpen vragen te kunnen beantwoorden. De commissie oordeelt verder dat de in de toekomst benodigde vervoercapaciteit duidelijk wordt beschreven en onderbouwd, waarbij voldoende onzekerheidsmarge wordt aangehouden. Ook onderbouwt het MER in voldoende mate dat het benuttingsalternatief als meest milieuvriendelijk wordt beschouwd.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

vriendelijke alternatief kan worden beschouwd. De commissie adviseert om waar mogelijk de samenhang in acht te nemen met de autosnelweg A12.

De reacties van de provinciale en lokale besturen analyserend, treft mij vooral de zorg die eruit spreekt dat het steeds intensiever benutten van de bestaande spoorlijn een aantal nadelen zal hebben voor de omgeving van de lijn. Geluidhinder, barrièrewerking, onveiligheid en het blokkeren van gewenste stedenbouwkundige ontwikkelingen zijn aspecten die daarbij worden aangevoerd. Hun pleidooi echter, om als remedie daartegen de spoorlijn uit te breiden naar een capaciteit die uit vervoerskundig oogpunt niet nodig is en vanuit economische invalshoek niet verantwoord, met als achterliggende gedachte dat dan immers de verbeteringen voor de omgeving meteen kunnen worden meegenomen, spreekt mij niet aan. Zo'n wijze van werken is niet te verenigen met het doelmatig omgaan met overheidsinvesteringen.

Dat ook de omgevingskwaliteit van de lijn bij een voortgaande vervoersgroei een punt van zorg is, iets dat met name door de lokale besturen wordt benadrukt, deel ik. Maar ik acht het een meer effectieve weg om dit probleem via direct op dat probleem gerichte maatregelen te lijf te gaan.

De ingekomen adviezen sterken mij in mijn eerder ingenomen voorlopig standpunt, dat de vervoersomvang en gewenste vervoerskwaliteit gerealiseerd kunnen worden door de bestaande spoorlijn innovatief te benutten. De gedachten hierover zijn voor mij aanleiding geweest om samen met Railned, Railinfrabeheer en NS nogmaals een analyse uit te voeren van de vervoerprognoses, de gewenste treinaantallen en de daarvoor benodigde infrastructuur. Deze analyse bevestigt de conclusie dat op de bestaande spoorlijn door stapsgewijze aanpassingen duurzaam voldoende capaciteit kan worden gecreëerd en dat geen integrale viersporigheid nodig is.

Verhoging van de snelheid naar overwegend 200 km/h

De verhogen van de snelheid wordt in veel **inspraakreacties** genoemd. Deels gebeurt dit als onderbouwing van een voorkeur om voor viersporige varianten te kiezen.

Velen achten het rijden met een hoge snelheid niet te combineren met het bestaande vervoer over deze spoorlijn. Ook voor een volwaardige aansluiting op Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen, alsmede voor een goede concurrentie met de auto en het vliegtuig, wordt een snelheid van 200 km/h noodzakelijk geacht. In die visie zou het niet realiseren van een snelheid van 200 km/h in strijd zijn met internationale afspraken.

In enkele reacties wordt gevraagd waarom de reistijdwinst hier een minder zwaar argument is dan bij de HSL-Zuid.

Maatregelen die met de snelheid samenhangen, zoals ongelijkvloerse kruisingen en perrons, zijn eveneens veelvuldig een onderwerp van inspraak. De mening hierover is sterk afhankelijk van de lokale situatie.

De **besturen** langs de lijn bepleiten in overgrote meerderheid het vasthouden aan 200 km/h als toekomstige snelheid voor de hogesnelheidstrein. Veelal wordt betwijfeld of die ambitie te verenigen is met een keuze voor het benuttingsalternatief.

De **Commissie-m.e.r.** meent dat niet steeds duidelijk is, wat er op dit punt wel en wat niet deel uitmaakt van de besluitvorming. De tekst van de Trajectnota/MER is daar volgens de Commissie m.e.r. niet in alle gevallen helder over. De Commissie beveelt aan één en ander nog te verduidelijken.

De teneur die uit veel inspraakreacties en adviezen naar voren komt, als zou met de in het voorlopige standpunt geformuleerde keuze de ambitie worden opgegeven om op deze as een hoogwaardige internationale verbinding te creëren, deel ik niet. Het Europese net van hogesnelheids-spoorlijnen bestaat immers, naast nieuw te bouwen lijnen voor 250 en 300 km/h, voor een groot deel uit bestaande spoorlijnen die gaandeweg en stapsgewijs voor het rijden met hogere snelheid worden ingericht. Ook op deze spoorlijn is deze benadering mogelijk.

Een besluit daarover is nu evenwel nog niet te nemen en is afhankelijk van de landelijke besluitvorming over de ombouw van de energievoorziening (25 kV) en introductie van nieuwe beveiligings- en beheersings-systemen, zoals dat ook geldt voor het aansluitende traject Amsterdam-Utrecht.

Daar komt bij dat het doen van hoge investeringen om op de bestaande spoorlijn de snelheid te verhogen niet rendabel is. Uit de kosten- en batenanalyse van de benuttingsvarianten in combinatie met snelheidsverhoging is gebleken, dat de maatschappelijke kosten van het verhogen van de snelheid op de bestaande spoorlijn de baten ruimschoots overschrijden.

Ook de verhoging van de snelheid op de bestaande lijn naar 160 km/h komt negatief uit de kosten- en batenanalyse. Dit wordt – net als bij 200 km/h variant – veroorzaakt door hoge kosten voor het ongelijkvloers maken van de kruisende wegen en het aanpassen van de bovenbouw.

Driebergen/Zeist

Er is in de reacties begrip voor de noodzaak om op station Driebergen-Zeist de perrons te verlengen; wel dringen veel **insprekers** erop aan dit niet los te zien van een integrale aanpak van de complexe situatie rond dit station. Men wijst daarbij op de gebrekkige doorstroming van het autoverkeer langs het station, de kwetsbare omgeving en op het functioneren van het station zelf. Sommige insprekers willen dat bij de plannen voor dit station rekening wordt gehouden met de komst van Randstadspoor. Andere insprekers vinden weer dat het station elders zou moeten liggen, dicht bij de A12 vanwege zijn functie als P&R-station. Ook wordt naar voren gebracht dat het station minder geschikt is voor regionaal vervoer omdat het daarvoor te ver van de woonkernen ligt.

De betrokken **besturen** adviseren om de problematiek in Driebergen-Zeist voortvarend aan te pakken.

Ook ten aanzien van dit punt geldt, dat het nu ingenomen standpunt de weg vrij maakt om plannen te gaan ontwikkelen voor het verbeteren van de situatie bij station Driebergen-Zeist. De complexe problematiek aldaar vraagt om een voortvarende aanpak en voortzetting van het constructieve overleg met deze gemeenten.

Maatregelen voor geluid en ecologie

Geluidhinder is in de **inspraakreacties** een van de meest besproken items. Veel insprekers vrezen een toename van de thans al hoge geluidhinder. In veel reacties komt naar voren dat men alleen een verdiepte ligging of een tunnel een goede maatregel vindt om geluidhinder tegen te gaan. Maatregelen in de vorm van geluidsschermen worden om de volgende redenen niet als een goede oplossing beschouwd:

- Barrière in het woongebied;
- Visuele hinder, zowel de schermen op zich als de vormgeving en de vrees voor graffiti;

- Men vreest dat geluidsschermen niet afdoende zijn om de geluidshinder terug te dringen.

Voorts vragen enkele insprekers meer aandacht voor het bestrijden van geluidshinder bij de bron. Ook wordt het voldoen aan de normen en het rekenen met cumulatie van de weg en het spoor genoemd.

Ook diverse **besturen** langs de lijn dringen er op aan om eerst naar andere oplossingen te zoeken, alvorens tot het plaatsen van visueel onaantrekkelijke geluidsschermen wordt overgegaan. Het aanbrengen van ecologische voorzieningen wordt veelal onderschreven.

De **Commissie m.e.r.** meent dat de mogelijkheden om toekomstige geluidhinder te voorkomen voldoende in het milieueffectrapport zijn beschreven. Zij adviseert om voor de door stiller materieel en beter spooronderhoud te bereiken geluidreductie een monitoringsprogramma op te stellen.

De **directeur LNV** adviseert om de ecologische maatregelen in samenhang met maatregelen aan de A 12 uit te werken en zoveel mogelijk aan te sluiten bij reeds lopende gebiedsgerichte processen.

Ik onderken het dilemma dat door veel insprekers en besturen wordt genoemd, namelijk dat het niet de bedoeling kan zijn dat bij het treffen van geluidswerende maatregelen de geluidhinder in veel gevallen vervangen dreigt te worden door visuele hinder vanwege de benodigde schermen. Dat gevaar dreigt hier overigens minder dan elders vaak het geval is. De meeste goederentreinen, die veel geluidhinder veroorzaken, worden immers naar de Betuweroute verplaatst en de nieuwe internationale trein (ICE) is veel stiller dan de oude. Daar staat de komst tegenover van één of twee extra treinen per uur. Grosso modo is het resultaat dat de nieuwe situatie qua geluidshinder niet ongunstig zal afsteken bij de huidige.

Om tegemoet te kunnen komen aan de inspraakreacties is een andersoortige aanpak van geluid gekozen. Voor de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Zevenaar wordt een project gestart om bronmaatregelen (stillere treinen en stiller spoor) te treffen, eventueel in combinatie met lagere schermen of gevelisolatie.

Het uitbreiden van de capaciteit op deze spoorlijn en de A12 is aanleiding om een aantal ecologische verbindingen op met name de Veluwe en de Utrechtse Heuvelrug te realiseren. Op de plaatsen waar de passages over de spoorlijn en A 12 heen worden gebouwd is een integrale aanpak noodzakelijk. Uiteraard wordt daarbij rekening gehouden met reeds lopende plannen voor de verbetering van natuur en recreatie.

Over het beëindigen tracéwetprocedure en uitwerking van noodzakelijke maatregelen op lokaal niveau

Over het stopzetten van de Tracéwetprocedure zijn geen afzonderlijke **inspraakreacties** binnengekomen.

Door enkele **besturen** wordt geadviseerd om de tracéwetprocedure voor te zetten, zodat een integrale afweging mogelijk is van viersporige varianten, omleidingen en beter benutten van de bestaande spoorlijn.

De **Commissie m.e.r.** constateert in haar advies, dat op deze wijze wordt afgezien van het nemen van een m.e.r.-plichtig besluit. Het bijgevoegde milieueffectrapport is daarmee geen verplicht maar een vrijwillig uitgevoerde MER geworden.

Het beëindigen van de tracéwetprocedure is een rechtstreeks gevolg van het besluit om de bestaande spoorlijn innovatief te gaan benutten. De Tracéwet laat het niet toe om te worden toegepast voor het realiseren van de kleinere lokale maatregelen.

De uitwerking van deze maatregelen moet plaatsvinden binnen reguliere wettelijke procedurele kaders, zoals het streekplan, bestemmingsplannen, bouw- dan wel aanlegvergunningen en andere vereisten.

B. Inhoudelijke achtergronden

Aan de hand van de onderstaande zes hoofdvragen worden de achtergronden van het standpunt besproken.

1. Hoe ontwikkelt de internationale vervoersvraag zich in de komende decennia?
2. Hoe zal de vraag naar nationaal treinvervoer langs deze as er uitzien in 2020 naar aard en omvang? En hoeveel treinen moeten worden ingezet om deze vervoersvraag te bedienen?
3. Welke maatregelen aan de infrastructuur zijn noodzakelijk om het rijden van deze treinen mogelijk te maken?
4. Is nu een besluit te nemen om de bestaande spoorlijn geschikt te maken voor snelheden van 160 of overwegend 200 km/h? En hoe verhoudt dit besluit zich tot de overeenkomst van Warnemünde?
5. Moet niet juist de tegenhanger van een benuttingsalternatief worden overwogen, indien een investering door een visionaire bril, in plaats van een op de cijfers gebaseerde insteek wordt beschouwd?
6. Welke inpassingsmaatregelen worden genomen om de kwaliteit van de leefomgeving, doorstroming en veiligheid te verbeteren?

1. Hoe ontwikkelt de internationale vervoersvraag zich in de komende decennia?

De prognoses tonen, dat, afhankelijk van het gekozen scenario voor economische groei en beleid, het aantal reizigers bij de grensovergang Zevenaar toeneemt met 185 tot 300% in 2010. Deze snelle stijging is voornamelijk een gevolg van Duitse investeringen in de hogesnelheidslijn Köln–Frankfurt, inzet van HST-materieel dat kan doorrijden aan de grens en van het gereedkomen van de Utrechtboog naar Schiphol. Naar de orde van grootte zal hiervan circa één miljoen substitutie van reizigers betreffen die zonder hogesnelheidstrein met het vliegtuig zouden reizen.

De verwachte verdubbeling tot verdriedubbeling van het aantal reizigers naar circa 3 miljoen in ruim tien jaar mag overigens ook een sterke groei heten. Dit blijkt ook uit vergelijking met het huidige vliegverkeer (ruim 500 000 reizigers van en naar Frankfurt en een kleine 200 000 reizigers van en naar Düsseldorf).

Tot voorbij 2020 kunnen de internationale reizigers worden bediend met de inzet van maximaal één trein per uur. De daarvoor benodigde capaciteit is nu al beschikbaar op de bestaande spoorlijn.

Het verhogen van de snelheid naar 200–300 km/h op het gedeelte Utrecht–Arnhem–Duitse grens creëert slechts een beperkte meerwaarde van maximaal 200 000 reizigers, waarvan slechts 10 000 reizigers extra luchtvaartsubstitutie betreft.

Door maatregelen elders op de verbinding zal de reistijd Amsterdam–Frankfurt met circa twee uur worden bekort tot circa 3.15 uur (en Amsterdam–Köln tot circa 2.05 uur). Hiermee ontstaat al de dagrandverbinding met Frankfurt, die nodig is om de trein een sterkere concurrent te maken van het vliegtuig. Een additionele verbetering van 5 tot 10 minuten, die met snelheidsverhoging tussen Utrecht en de Duitse grens bereikt wordt, voegt daar weinig meer aan toe.

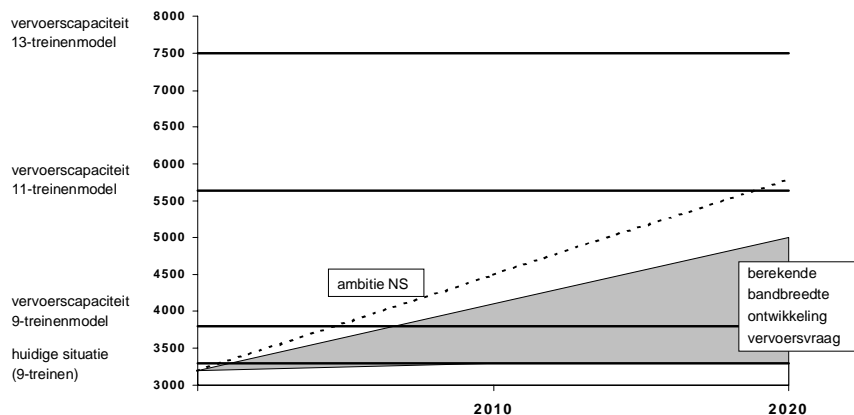
Geconcludeerd mag dus worden dat de ambitie om een hoogwaardige internationale verbinding Randstad–Ruhrgebied tot stand te brengen binnen handbereik is. Vanaf 2003 biedt de hogesnelheidstrein een met de auto en vliegtuig concurrerende internationale dagrandverbinding met Frankfurt.

In het internationaal vervoer kan het aantal reizigers van de HSL-Oost tot na 2020 met één trein per uur bediend worden, zodat voor het internationale vervoer geen nieuwe spoorcapaciteit nodig is. Tevens staat vast, dat verhoging van de snelheid op het trajectdeel Utrecht–Arnhem–Duitse grens geen significant effect heeft op de reizigersomvang of op de substitutiedoelstellingen.

2. Hoe zal de vraag naar nationaal treinvervoer langs deze as er uitzien in 2020 naar aard en omvang? En hoeveel treinen moeten worden ingezet om deze vervoersvraag te bedienen?

De Trajectnota/MER en daarvoor uitgevoerde vervoerwaardestudies geven inzicht in de ontwikkeling van het nationale vervoer voor de langere termijn. Omdat over deze prognoses nogal verschillende opvattingen naar voren zijn gekomen, is dit deel van de reizigersmarkt nogmaals intensief bestudeerd in een gezamenlijke studie van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, NS, RailNed en Railinfrabeheer. De analyses bevestigen de eerdere uitkomsten van de Trajectnota/MER.

Figuur 1: vervoersvraag en -aanbod



Figuur 1 geeft de bandbreedte weer van de ontwikkeling van de vervoersvraag voor het lange afstandsverkeer (intercity's en sneltreinen), dat maatgevend is voor de capaciteitsbehoefte. De modelmatige prognoses voor de termijn tot 2020 lopen op tot maximaal 65% groei in het drukste spitsuur.

NS heeft een prognose gemaakt voor het langeafstandverkeer (30% groei in 2010). Op basis van deze prognoses is de ambitie van NS dat de Oost-as zich door schaalvergroting ontwikkelt tot een corridor die vergelijkbaar is met drukke Randstad-corridors. In combinatie met een verbeterd productaanbod ambieert NS een vervoergroei die in 2020 kan oplopen tot 100% over het dagtotaal (in figuur 1 «ambitie NS» genoemd).

In de huidige situatie worden negen treinen ingezet op het drukste gedeelte van de spoorlijn (1 ICE, 4 langeafstandstreinen en 4 stoptreinen). In het «9-treinenmodel» is uitgegaan van negen langere en dubbeldeks treinen, waardoor meer capaciteit ontstaat. In het «11-treinen» en

«13-treinen-model» is sprake van het beschikbaar komen van nog meer capaciteit, door de inzet van twee extra respectievelijk vier extra langeafstandstreinen.

Daarbij is uitgegaan van de zogenaamde comfortnorm, de maatstaf die NS als ideaal hanteert voor het aantal zitplaatsen, waarbij in het drukste spitsuur wordt uitgegaan van een gemiddelde bezettingsgraad van de zitplaatsen in de trein van 80% (de resterende 20% van de zitplaatsen wordt slechts in minder dan 1% van de treinkilometers bezet). Als deze resterende plaatsen zouden worden meegerekend, dan ontstaat nog extra capaciteit.

Met het inzicht in de ontwikkeling van de reizigersaantallen in de komende decennia is vervolgens – uitgaande van het huidige drie treinenstelsel – de vraag aan de orde hoeveel treinen moeten worden ingezet om kwalitatief goed openbaar vervoer te bieden aan de reizigers.

Uit de analyses blijkt verder dat de groei van het reizigersvervoer op de korte afstand, de markt voor stoptreinen, zich zodanig ontwikkelt, dat deze kan worden bediend met de huidige vier treinen. Daarmee is tot na 2020 de inzet van vier stoptreinen genoeg om dit deel van de markt te bedienen.

Voor de langeafstandstreinen (intercity's en sneltreinen) is het beeld dat de grens van de huidige treincapaciteit bijna bereikt is. Om voor de lange afstanden het eerst aankomende capaciteitsknelpunt aan te pakken moeten rond 2003 langere treinen en dubbeldeks treinen worden ingezet. Dit is mogelijk door de huidige treinen langer te maken en zodoende meer stoelen beschikbaar te stellen voor de reizigers.

De verwachte ontwikkelingen vragen tussen 2006 en 2010 een volgende stap voor de vergroting van de vervoerscapaciteit, door twee additionele treinen in te zetten voor het langeafstandsverkeer. Daarmee ontstaat voldoende vervoerscapaciteit tot na 2020. Op de spoorlijn rijden dan zes langeafstandstreinen, vier stoptreinen en een internationale trein, in totaal 11 treinen per richting.

Op nog langere termijn bestaat de mogelijkheid op deze lijn nog twee extra lange afstandstreinen in te zetten (8 lange afstandstreinen, totaal 13 treinen). Echter gezien de verwachte vervoersprognoses lijkt het niet nodig de treindienst voor 2020 verder uit te breiden met deze twee extra langeafstandstreinen.

Vaststaat, dat het aantal reizigers op de spoorlijn Utrecht–Arnhem tot na 2020 kan worden opgevangen door in te spelen op de verwachte vervoersontwikkeling. Door tijdig langere en meer treinen in te zetten wordt voorzien in de benodigde treincapaciteit.

Stadsgewestelijk vervoer

Een aandachtspunt is de betekenis van de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens voor het stadsgewestelijk vervoer; Randstadspoor rond Utrecht en voor HSOV-KAN rond Arnhem-Nijmegen.

Voor HSOV-KAN kan bij de keuze voor benutten het voorziene stelsel worden gerealiseerd, uitgaande van de voorziene capaciteitsuitbreiding van het knooppunt Arnhem.

Bij Randstadspoor ligt de situatie ten oosten van Utrecht gecompliceerder. Bij de planvorming van Randstadspoor is ervan uitgegaan, dat verdubbe-

ling van de spoorlijn Utrecht–Arnhem sowieso voor het langeafstandsverkeer zou plaatsvinden. De Randstadspoortreinen zouden met relatief kleine extra investeringen medegebruik maken van de overcapaciteit tussen Utrecht en Driebergen.

Nu er geen sprake is van verdubbeling van de spoorlijn uit (inter-)nationale overwegingen, ontvalt de basis aan deze redenering. Met de keuze voor benutting is het in principe overigens wel mogelijk om de eerste fase van Randstadspoor op deze oostelijke as te realiseren (vier randstadspoortreinen per uur, die de bestaande stoptreinen vervangen). Dat hiermee het reizigerspotentieel voor de korte afstand tot na 2020 kan worden bediend, is herbevestigd in de gezamenlijke analyse met NS, Railned en RIB.

Voor Randstadspoor wordt momenteel een planstudie doorlopen op basis waarvan besluiten worden genomen over de uitvoering.

De regionale besturen ambiëren een Randstadspoorconcept met zes tot acht treinen per uur. Een vervoerskundige basis voor de inzet van dergelijke treinaantallen op de Oost-as is niet gevonden. Echter als in de toekomst mocht blijken dat voor het stadsgewestelijk vervoer ten oosten van Utrecht een verdere kwaliteitsimpuls gewenst is, dan vergt dat een nieuwe afweging van infra-opties. Bezien moet dan worden, welke vorm deze investering dient te krijgen. Naast verdubbeling van de bestaande lijn met twee extra heavy-railsporen tussen Utrecht en Driebergen komen dan immers ook andere opties in beeld, zoals eigen light-railsporen, of andere HOV-oplossingen. Ook is dan de vraag aan de orde, of bij zo een investering niet via een andere tracerings netwerkverfijning kan worden bereikt, waardoor nieuwe reizigersstromen voor het openbaar vervoer worden aangeboord.

Doorgaand goederenvervoer

In de analyses is ervan uitgegaan dat het doorgaande goederenvervoer op termijn gebruik maakt van de Betuweroute.

Op dit moment is de Betuweroute in aanleg, een voor het goederenvervoer bestemde oost-westverbinding tussen de Rotterdamse haven en het Ruhrgebied. De lijn loopt, enkele tientallen kilometers zuidelijker, parallel aan de spoorlijn Utrecht–Arnhem, en sluit te Zevenaar aan op de spoorlijn Arnhem–Duitse grens. Het is de bedoeling deze speciaal voor het goederenvervoer toegeruste spoorlijn zo intensief mogelijk te gebruiken, dus ook voor de verbinding IJmond–Ruhrgebied.

In dat licht gezien is ook in het NVVP, PKB deel 3 en spoorinfravisie goederenvervoer de status van de spoorlijn Utrecht–Arnhem–Duitse grens als transportas voor het goederenvervoer vervallen. Daarover heb ik de Tweede Kamer geïnformeerd in de spoorinfravisie goederenvervoer (DGG/SR/00/003 636-fvh). Voor deze spoorlijn betekent dit, dat voor het goederenvervoer op deze lijn geen rekening gehouden hoeft te worden met een taakstelling die uitgaat boven hetgeen voor het traject zelf nodig is. Er wordt daarom uitgegaan van enkele goederentreinen buiten de spits, die nodig zijn om ondermeer te Ede en Arnhem gevestigde bedrijven per spoor te ontsluiten.

3. Welke maatregelen aan de infrastructuur zijn noodzakelijk om het rijden van deze treinen mogelijk te maken?

In het voorgaande is geconcludeerd dat in het internationaal vervoer het aantal reizigers van de HSL-Oost tot na 2020 met één trein per uur bediend kan worden. Hiervoor is reeds capaciteit beschikbaar is. Derhalve is voor het internationale vervoer geen nieuwe extra spoorcapaciteit nodig.

Uit de verwachte groei van het binnenlandse vervoer blijkt dat er een behoefte is om stapsgewijs en afhankelijk van de ontwikkeling van de vervoersmarkt langere en extra treinen in te zetten. Er blijken diverse maatregelen mogelijk om op de bestaande spoorlijn de benodigde capaciteit hiervoor te bieden. Het gaat om kleine inframeetregelen:

Verlengen perron station Driebergen–Zeist

Aanpassen bestaande beheersings- en beveiligingssysteem
Aanleg keervoorziening Ede-Wageningen en Veenendaal-Centrum
Aanleg twee extra onderstations

(partiële) viersporigheid als alternatief

De tegenhanger van benutting van het bestaande spoor – namelijk een viersporige HSL – zou ook kunnen voorzien in de capaciteitsbehoefte. Maar daarmee zou voor vele jaren overcapaciteit worden gecreëerd, met een zeer beperkte extra vervoerwaarde, extra ruimtebeslag met effecten op natuur en milieu in de aangrenzende nationale natuurparken en zeer hoge kosten. Door het CPB is berekend dat een investering in een nieuwe lijn zonder meer maatschappelijk onrendabel is (welvaartsverlies van circa f 3,5 tot f 6,5 miljard, exclusief milieu- en landschapsschade). Een overzicht van de effecten van benutting van bestaand spoor en de effecten van viersporige varianten is opgenomen in de bijgevoegde tabel.

Uit de gezamenlijke analyse met NS, Railned en Railinfrabeheer blijkt dat integrale viersporigheid niet nodig is, en dat het in de verre toekomst gaat om kleinere inframeetregelen. In het meest extreme scenario zou ooit viersporigheid tussen Utrecht–Driebergen aan de orde kunnen komen. Daarvan kan sprake zijn als in die verre toekomst zich een combinatie voordoet van 8 langeafstandstreinen, snelheden van 200 km/h en de inzet van 6–8 treinen voor het stadsgewestelijk vervoer (Randstadspoor). Hierover is nu geen besluit te nemen, omdat niet bekend is hoe tegen die tijd de treindienst op de rest van het net er uitziet, hoe de landelijke ontwikkeling gaat worden voor snelheidsverhoging, invoering 25 kV en nieuwe dienstregelingen. Een inzichtelijke afweging hierover is tevens onderwerp van de verkenning naar het toekomstig spoorwegnet, die dit jaar aan de orde is. Daarover heb ik de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer der Staten-Generaal in mijn brief beter benutten spoor van 18 april 2001 (DGP/VI/U.01.00322) geïnformeerd. Een keuze zal in de toekomst gemaakt moeten worden, naar de dan bekende werkelijkheid. Vooruitlopend daarop zal, mede in relatie tot het vrijwaringsbeleid van NVVP en Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening, aan de betrokken besturen langs het tracé tussen Utrecht en Driebergen worden verzocht een uitbreiding van de spoorlijn op de zeer lange termijn niet onmogelijk te maken en daarmee rekening te houden in de betreffende ruimtelijke plannen.

Capaciteit op de knooppunten

Door op termijn meer treinen in te zetten wordt de reizigerscapaciteit op de spoorlijn tussen Utrecht en Arnhem vergroot. Om deze treinen te kunnen verwerken moet er voldoende capaciteit op knooppunten Utrecht en Arnhem beschikbaar zijn. Nu al worden in aparte projecten maatregelen voorbereid om de capaciteit op het knooppunt Arnhem (Knoop Rail 21 Arnhem) en op het knooppunt Utrecht (project Vleuten–Geldermalsen) te vergroten. Om op langere termijn een toereikende capaciteit op de knooppunten te verzekeren, verwacht ik de studies binnen afzienbare termijn af te ronden en een keuze te kunnen maken over de realisering van noodzakelijke maatregelen.

4. Is nu een besluit te nemen om de bestaande spoorlijn geschikt te maken voor snelheden van 160 of overwegend 200 km/h? En hoe verhoudt dit besluit zich tot de overeenkomst van Warnemünde?

Gekozen is voor handhaven van de huidige snelheid op het baanvak Utrecht-Duitse grens. Daarmee blijft het verhogen van snelheid op de bestaande spoorlijn op termijn mogelijk, maar een beslissing daarover is mede afhankelijk van landelijke besluitvorming over snelheid op het gehele spoorwagennet.

Inhoudelijk blijkt snelheidsverhoging een vergaande ingreep die in de kosten-batenanalyse negatief scoort. Daarom wordt in dit standpunt gekozen voor het handhaven van de huidige maximum snelheid. Dit laat onverlet dat na 2010 snelheidsverhoging op de bestaande lijn fysiek mogelijk is.

Het doen van hoge investeringen om op de bestaande spoorlijn de snelheid te verhogen is niet rendabel. Uit de kosten- en batenanalyse van de benuttingsvarianten in combinatie met snelheidsverhoging is gebleken, dat de maatschappelijke kosten van een besluit tot het verhogen van de snelheid naar overwegend 200 km/h op de bestaande spoorlijn de baten ruimschoots overtreffen. Door de beperkte reistijdwinst van enkele minuten zijn de baten zeer beperkt. Ook de verhoging van de snelheid op de bestaande lijn naar 160 km/h komt negatief uit de kosten- en batenanalyse. Dit wordt – net als bij 200 km/h variant – veroorzaakt door hoge kosten voor het ongelijkvloers maken van de kruisende wegen en het aanpassen van de bovenbouw.

Uit de aanvullende kosten-batenanalyse blijkt ook dat het doen van hoge investeringen om op de bestaande spoorlijn de snelheid te verhogen niet rendabel is. Voor alle benuttingsalternatieven zijn de saldi van kosten en baten per scenario bepaald. Uitgegaan is van maaiveldliggingen van de varianten. Additionele kosten voor omlleidingen, verhoogde of verdiepte liggingen zijn niet in beschouwing genomen. De uitkomsten van de aanvullende kosten-batenanalyse voor het EC-scenario zijn weergegeven in de onderstaande tabel.

Voor de verschillende mogelijke snelheden is onderzocht wat de netto baten zijn bij inzet van negen, elf of dertien treinen. Verder is onderscheid gemaakt naar mogelijk typen dienstregeling, namelijk het huidige drie treindienstmodel en homogenisering van de treindienst. Ook zijn de netto baten van de zogenaamde «Berenschot-variant» (afgekort als BS), die is opgenomen in het rapport van bureau Berenschot dat in opdracht van de Bestuurlijke Begeleidingsgroep is opgesteld, inzichtelijk gemaakt.

Tabel: netto baten van benuttingsalternatieven op maaiveldniveau in het EC-scenario (bedragen in miljoenen gulden)

Alternatief Scenario EC	140 km/h				160 km/h				200 km/h		BS
	9	11 3tr	11 hom	13 hom	11 3tr	11 hom	13 hom	11 3tr	11 hom	13 hom	
	203	165	91	100	- 599	- 603	- 591	- 527	- 537	- 525	- 1 542

Uitgangspunt in de kosten-batenanalyse is dat ook in de nul-variant (niets doen) wettelijke maatregelen voor geluid en ecologie noodzakelijk zijn. De kosten hiervan zijn niet in de bovenstaande relatieve kosten- en batensaldi verwerkt, maar wel opgenomen in de totale vastgestelde investeringsbedragen.

De conclusies die volgen uit de kosten-baten-analyse zijn:

Alle benuttingsalternatieven scoren beter dan de investering in integrale viersporigheid, waarvan de kosten en de baten onderzocht zijn door het CPB. De netto baten van integrale viersporigheid zijn negatief: zo'n 3 tot 7 miljard gulden.

Het saldo van de kosten en baten van de alternatieven waarbij gereden wordt met 160 km/h en 200 km/h is negatief. Dit beeld wijzigt niet bij andere economische omgevingsscenario's of een gewijzigde verhouding tussen reizigers binnen en buiten de spits.

De alternatieven met 140 km/h komen als meest rendabel naar voren, met baten en kosten die ruwweg met elkaar in evenwicht zijn. Rendabele investeringen in het ongelijkvloers maken van een drietal kruisingen (te Driebergen-Zeist en Bunnik) dragen daar sterk aan bij, ervan uitgaande dat de verbeterde doorstroming van het wegverkeer elders niet belemmerd wordt door andere obstakels.

Door het realiseren van een van de benuttingsalternatieven wordt een capaciteitsknelpunt in de spits opgeheven. Het meest sobere benuttingsalternatief (140 km/h, 9 treinen) biedt in het EC-scenario een oplossing tot 2019. Bij de scenario's GC en EC met flankerend beleid is dit 2010 resp. 2007.

Door de benuttingsmaatregelen blijft het mogelijk om de bestaande spoorlijn tussen Utrecht en de Duitse grens in de toekomst geschikt te maken voor snelheden van overwegend 200 km/h. Het is echter onmogelijk om nu een zelfstandig besluit te nemen alleen voor het tracégedeelte Utrecht-Arnhem-Duitse grens. Het verhogen van de snelheden naar overwegend 200 km/h heeft namelijk effecten op de rest van het spoorwagennet, de exploitatie en is afhankelijk van landelijke besluitvorming over de ombouw van de energievoorziening (25 kV) en introductie van nieuwe beveiligings- en beheersingssystemen, zoals dat ook geldt voor het aansluitende traject Amsterdam-Utrecht.

Verhoging van snelheid vereist vergaande en kostbare bouwmaatregelen aan het spoor. Noodzakelijk lijken onder andere: ongelijkvloerse kruisingen, vergroting van de onderlinge afstand van de sporen, geluidsmaatregelen, een nieuwe stroomvoorziening, aanleg van een nieuw beheersings- en beveiligingssysteem, ombouw van (al) het bestaande materieel, ook als het zelf niet sneller gaat rijden. Afgezien van de hoge kosten, betekent de ermee gepaard gaande bouwoverlast langdurige en ernstige verstoring van de treindienst, die alleen waar het echt nodig is en niet dan na zorgvuldige afweging aan de orde kan zijn.

Deze laatste overweging betekent ook dat de afweging over snelheidsverhoging op termijn anders van aard wordt naar mate dergelijke maatregelen ook uit andere hoofde reeds aan de orde zijn.

Op korte termijn blijkt snelheidsverhoging duur, weinig effectief en zeer ingrijpend. Op lange termijn is de ontwikkeling van snelheidsverhoging op het kernnet op maat af te wegen, in samenhang met BB21 en 25 kV. Daarover heb ik u eerder in mijn brief beter benutten spoor van 18 april 2001 (DGP/VI/U.01 00322) geïnformeerd.

Overeenkomst van Warnemünde

In Duitsland wordt momenteel gewerkt aan een nieuwe hogesnelheidslijn tussen Köln en Frankfurt (227 km lang), waarmee de oude bochtige lijn door het Rijndal wordt vervangen en een snelheidswinst van anderhalf uur wordt bereikt. Voor het gedeelte Duitse grens-Duisburg is sprake van een soortgelijke aanpak als de benuttingsbenadering die nu in Nederland aan de orde is. Uitgangspunt is daar altijd al geweest om de bestaande spoorlijn zo goed mogelijk te benutten en stapsgewijs te komen tot verhoging van de snelheid.

In dat kader is in 1992 tussen de minister van Verkeer van de Bondsrepubliek Duitsland en de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat de overeenkomst van Warnemünde gesloten. Daarin is afgesproken aan Duitse en Nederlandse zijde infrastructuur geschikt te maken voor hogesnelheidsvervoer met een snelheid van overwegend 200 km/h, uiteraard onder voorbehoud van het doorlopen van de volgens nationaal recht voorgeschreven procedures in beide landen.

Met betrekking tot de HSL-Oost is verder afgesproken dat tijdig maatregelen worden getroffen om capaciteitsknelpunten te voorkomen op de lijn Amsterdam–Utrecht–Arnhem–Zevenaar–Duitse grens. In de overeenkomst zijn ook afspraken opgenomen over de Betuweroute (de hogesnelheidstrein moet in Duitsland het spoor delen met de goederentreinen die van de Betuweroute afkomstig zijn en uiteraard met het binnenlandse Duitse verkeer). Voor het gedeelte Amsterdam–Utrecht is inmiddels besloten de capaciteit uit te breiden en – in afwachting van de introductie van 25 kV en nieuwe beheersings- en beveiligingssystemen – wordt dit tracégedeelte al wel technisch geschikt gemaakt voor snelheden tot 200 km/h.

Gebruik van bestaand spoor is uitdrukkelijk onderdeel van de richtsnoeren voor het Trans-Europese Netwerk en dus zonder meer toegestaan. Daarbij wordt opwaardering naar 200 km/h beoogd. Er is echter ook ruimte gecreëerd voor gefaseerd toe groeien naar snelheidsverhoging bij gebruik van bestaande lijnen. Daarbij is een uitzonderingsclausule opgenomen voor delen van het bestaand spoor, die door bebouwd stedelijk gebied en door natuurlandschappen lopen. Hoewel de bedoeling 200 km/h te halen op het Trans-Europese Netwerk zonder meer duidelijk is, is een dergelijke genuanceerde benadering internationaal niet ongebruikelijk. Het deel Antwerpen–Brussel van de HSL-Zuid is bijvoorbeeld bestaande lijn, waar geen 200 km/h wordt gehaald.

Als methode om de capaciteit te garanderen is een bestaande-lijnoptie te verenigen met letter en geest van de overeenkomst van Warnemünde. Het internationale vervoer kan tot minimaal 2020 worden bediend met één hogesnelheidstrein, hetgeen in overeenstemming is met de Duitse plannen. Daarvoor is in Nederland en Duitsland capaciteit beschikbaar. De Duitse minister van Verkeer heeft mij laten weten dat hij zich kan vinden in de aanpak om de bestaande spoorlijn tussen Utrecht en de Duitse grens te benutten.

5. Moet niet juist de tegenhanger van een benuttingsalternatief worden overwogen, indien een investering door een visionaire bril, in plaats van een op cijfers gebaseerde insteek wordt beschouwd?

In de beantwoording van de eerste vraag werd vastgesteld dat het verder opvoeren van de snelheid op het bestaande tracé nauwelijks verschil maakt. Gegeven de ligging van de halteplaatsen, leveren snelheden boven de 300 km/h slechts beperkte tijdwinsten op, omdat de trein alweer moet remmen als hij net op snelheid is. De kosten en inpassingsproblemen nemen echter zeer snel toe met verhoging van de snelheid. Belangrijker is uiteindelijk dat met de in 2003 te behalen reistijden reeds een zeer goede verbinding tot stand komt.

Juist een keuze voor betere benutting van de bestaande spoorlijn, houdt de afwegingen voor toekomstige generaties open om te zijner tijd andere technologieën en andere herkomst- en bestemmingsrelaties te bezien. Alleen radicale verandering voor het internationaal vervoer kan een geheel nieuwe reizigersmarkt aanboren. Voor het internationale vervoer is dit bijvoorbeeld aan de orde als de dagrandverbinding wordt vervangen door woon-werk reistijden.

Nu investeren in kostbare verdubbeling van de spoorlijn door woonkernen maakt de kwantumsprong naar toekomstige technologieën vrijwel onmogelijk. Investeren in dit tracé betekent dan immers kapitaalvernietiging en belemmert daarmee innovaties. Het is daarom verstandig om nu een zeer kostbare investering in een HSL langs het bestaand spoor te vermijden.

6. Welke inpassingsmaatregelen worden genomen om de kwaliteit van de leefomgeving, doorstroming en veiligheid te verbeteren?

Uit het voorgaande is duidelijk geworden dat het vervoersvraagstuk op de Oost-as met beperkte maatregelen aan de bestaande spoorlijn kan worden opgelost. Er is geen vervoerskundige aanleiding om te besluiten tot (partiële) spoorverdubbeling of verhoging van de snelheid op het tracégedeelte Utrecht–Arnhem–Duitse grens. Wel wordt langs het gehele traject, met inachtneming van de wettelijke en beleidsmatige kaders, de omgevingskwaliteit verbeterd. Het gaat om maatregelen voor geluid, herstel van natuurlijke verbindingen door aanleg van eco-passages en het verbeteren van de veiligheid op overwegen.

Hierbij wordt waar mogelijk aangesloten bij – lopende – gebiedsgerichte processen om daarmee integrale aanpak in de praktijk te brengen; als voorbeeld kan hier de kwaliteitsimpuls voor de Zuidwest-Veluwe vermeld worden.

Tabel: vergelijking varianten

Variant Criteria	Benutten bestaand spoor 140 km/h	Benutten bestaand spoor 200 km/h	Aanleg 4 sporen 200 km/h	Aanleg 4 sporen 300 km/h
Vervoer				
<i>Aantal passagiers (2020)</i>				
Nationaal	10–100%	0–5% extra	0–5% extra	5% extra
Internationaal	2,9 miljoen	3 miljoen	3 miljoen	3,2 miljoen
<i>Substitutie (reizigers per jaar)</i>				
Wegverkeer	niet discriminerend in potentie ca. 1 000 000	niet discriminerend 10 000 extra	niet discriminerend 10 000 extra	niet discriminerend 20 000 extra
Vliegverkeer				
<i>Reisduur</i>				
Amsterdam-Frankfurt	ca. 3.15 uur	3.10–3.15 uur	3,10–3.15 uur	ca 3.10 uur
Natuur & Milieu				
Ruimtebeslag natuur	0–10 ha	0–10 ha	200–300 ha	200–300 ha
Economie				
Baten	300–600 mln	600 mln-1,1 mld	600 mln-1,2 mld	600 mln-1,2 mld
Kosten				
Infrastructuur	ca. 300 mln.	ca. 900 mln	ca. 6,4 mld	ca. 6,4 mld
Inpassing en veiligheid (overwegen, geluid en ecologie)	ca. 700 mln	ca. 1,2 mld	in post infra	in post infra
Perronbeveiliging ¹	nvt	(PM 1–2 mld)	in post infra	in post infra
Materieelombouw ²	nvt	PM	PM	PM
Totaalkosten	ca.1 mld	ca. 2 mld	ca. 6 mld	ca. 6 mld
Lokale RO-initiatieven	ca. 4,5 mld			

In dit overzicht is voor het vervoer uitgegaan van het CPB-scenario EC («European Coordination»).

¹ Om daadwerkelijk op termijn 200 km/h te rijden lijken nog additionele maatregelen nodig. Vanwege veiligheidsoverwegingen kunnen perronvrije doorrijsporen worden gebouwd (kosten circa 1–2 miljard). Veilige alternatieven hiervoor zijn mogelijk (bijvoorbeeld fysieke afscherming perron en spoorbaan) tegen aanzienlijk lagere kosten. Kosten daarvan zijn onbekend en daarom is hier een PM opgevoerd.

² Bij verhoging van de snelheid naar 200 km/h of sneller vereist ombouw van het treinmaterieel. De kosten daarvan zijn onbekend en daarom is hier een PM opgevoerd.