

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3150

Vragen van het lid **Van Gent** (GroenLinks) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *het derde spoor bij Zevenaar* (ingezonden 28 juli 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 23 augustus 2010).

Inleiding

Voor de volledigheid voeg ik de brief toe, die ik aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Zevenaar heb geschreven en die voor een groot deel antwoord geeft op de gestelde vragen.¹

Vraag 1

Kent u de brief van 17 juni 2010 van het college van Burgermeester en Wethouders van de gemeente Zevenaar over de aanleg van het derde spoor ten oosten van Zevenaar?²

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u – met bandbreedte – aangeven op welk moment u verwacht dat met de aanleg van het derde spoor begonnen wordt? Zo nee, waar hangt dat moment dan precies vanaf?

Antwoord 2

Het derde spoor op het traject tussen de Duitse grens en Zevenaar maakt onderdeel uit van een groter geheel; de aanleg ervan zal het als laatste worden uitgevoerd. DBNetz en ProRail voorzien nu dat de realisatie van het derde spoor tussen Zevenaar en Emmerich in 2015 kan beginnen en in 2017 in bedrijf komt. In 2015 zijn de werkzaamheden aan het bestaande spoor te Zevenaar ten behoeve van de systeemwijzigingen al wel afgerond.

Vraag 3

Deelt u de zorgen van de gemeente Zevenaar dat na de aanleg van de Betuwelijn bedrijven en burgers zich opnieuw bedreigd zullen voelen, temeer daar die lijn op diverse plekken nog steeds voor overlast zorgt in de vorm

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

² 2010Z09525/2010D25899.

van geluid, trillingen en (diesel)stank? Zo ja, welke consequenties trekt u daaruit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Nee, die zorgen deel ik niet. Het derde spoor te Zevenaar, als onderdeel van het project «optimalisering Betuweroute», zal de hinder van het groeiende goederenverkeer over de Betuweroute juist matigen. Het derde spoor maakt een betere doorstroming van de goederentreinen van en naar de Betuweroute mogelijk. Er zullen minder treinen hoeven te wachten te Zevenaar en de hinder van draaiende motoren van stilstaande locomotieven neemt af. Dankzij wijziging van voltage naar 25 kV zal het aandeel lawaaiige diesellocomotieven afnemen ten gunste van modern elektrisch materieel.

Vraag 4

Bent u bereid om, zoals de gemeente Zevenaar suggereert, zo spoedig mogelijk metingen te laten doen langs het bovengrondse tracé van de Betuwelijn (inclusief het «vergeten tracé» waar deze aantakt op het reguliere spoor), om deze te vergelijken met de uitkomsten van de modelonderzoeken ten tijde van de MER-Betuweroute? Zo ja, wanneer kunt u daarmee van start gaan? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De evaluatie van de MER vangt aan in het 4^{de} kwartaal 2010. Deze evaluatie is afgesproken in het kader van het tracébesluit voor de nieuwbouw van het A-15 tracé van de Betuweroute. Het spoor ten Oosten van Zevenaar maakt geen deel uit van het tracébesluit Betuweroute en valt buiten de evaluatie. Voor de bewoners van Zevenaar is de MER evaluatie van de Betuweroute ook minder van belang dan de nieuwe MER procedure, die voor het derde spoor opgestart wordt. De bezwaren van omwonenden komen hier zeker aan bod.

Vraag 5

Kunt u een exact beeld geven van de ontwikkeling van het aantal goederentreinen over het bestaande spoor door Zevenaar richting Duitsland sinds de ingebruikneming van de Betuwelijn?

Antwoord 5

Het aantal (retour)ritten van goederentreinen over het gemengde spoor te Zevenaar ligt in 2010 op 550 per week, waarvan er 350 ritten (65 %) over de Betuweroute van en naar Rotterdam rijden. In 2009, tijdens de recessie lag dat aantal op gemiddeld 510 ritten per week, waarvan toen 200 ritten (40 %) over de Betuweroute reden.

In 2008 kwam het aantal retour ritten per week op 570 ritten per week, waarvan toen nog maar 100 (20 %) via de Betuweroute reden. Dit omdat in dat jaar slechts onder beperkte condities commercieel verkeer over de Betuweroute mogelijk was.

Vraag 6

Klopt het dat het derde spoor in zijn geheel past binnen de geluidsschermen die al om het bestaande spoor staan en staat het vast dat die geluidsschermen voldoende bescherming aan omwonenden bieden, dusdanig dat aan de wettelijke eisen wordt voldaan?

Antwoord 6

In de bebouwde kom van Zevenaar ligt al een derde spoor, dat nu dienst doet als wachtpoor. De geluidsschermen kunnen daar op hun plaats blijven. Ter hoogte van Babberich zullen de schermen verplaatst moeten worden, omdat daar nu maar twee sporen lopen.

Of de schermen in hoogte aangepast worden, moet blijken uit de geluidsrekeningen, die in het kader van een MER gemaakt worden ter onderbouwing van het tracébesluit.

Vraag 7

Klopt het dat het budget voor de aanleg van het derde spoor al vaststaat? Kunt u garanderen dat dit budget toereikend is om er voor te zorgen dat aan de wettelijke beschermingseisen kan worden voldaan?

Antwoord 7

Het budget voor het project «optimalisering Betuweroute», waar het derde spoor onderdeel van uitmaakt, staat inderdaad vast. De uitvoering van het deelproject voor het derde spoor zal binnen de wettelijke beschermingseisen vallen.