

Vergaderjaar 2014–2015

**22 589**

**Betuweroute**

**Nr. 320**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 oktober 2014

In de voortgangsbrief Betuweroute d.d. 13 januari 2014<sup>1</sup> heb ik toegezegd uw Kamer te informeren over het maatregelenpakket, dat in het kader van de aanleg van het derde spoor langs de Betuweroute van Zevenaar/Emmerich tot Oberhausen, is ontwikkeld. Met deze brief geef ik invulling aan die toezegging. Tevens stuur ik u hierbij een voortgangsbericht over de Betuweroute (bijlage 1)<sup>2</sup>.

Op 26 juli 2013 ondertekenden de deelstaat Nordrhein-Westfalen, het Bundes Verkehrsministerium en de Deutsche Bahn de definitieve financieringsovereenkomst voor een derde spoor op het traject Emmerich tot Oberhausen (een investering van € 1,5 miljard). Dat is een zeer belangrijke stap voor de Betuweroute en daarmee voor de Nederlandse en de Duitse economie. Hierdoor is een capaciteitsprong op de goederencorridors mogelijk en kan de groei van het spoorgoederenvervoer worden gefaciliteerd en gestimuleerd. De capaciteit voor de gehele Betuweroute gaat dan van 110 (in 2013) naar 160 treinen (in 2022) per dag.

Echter, voor het zover is zal Nederland tussen 2015–2022 geconfronteerd worden met verminderde capaciteit op de Betuweroute als gevolg van de werkzaamheden. De aanleg van het derde spoor is een complex werk waar veel en langdurige buitendienststellingen voor nodig zijn. DB Netze, de Duitse infrastructuurbeheerder, heeft hiervoor een bouwplan opgesteld dat er op hoofdlijnen als volgt uitziet:

- 2015: 7 weken aansluitend en 10 weken aansluitend loopt de capaciteit terug naar 40 treinen per dag (dit zijn voorbereidende werkzaamheden).
- 2016: een half jaar loopt de capaciteit terug naar 40 treinen per dag.
- Vanaf 2017 – 2022: één week per maand loopt de capaciteit terug naar 25 treinen per dag. In de overige drie weken per maand zijn er geen

<sup>1</sup> Kamerstuk 22 589, nr. 319 d.d. 13-01-2014

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

capaciteitsbeperkingen. Daarnaast zal vanaf 2017 een aantal weekenden geen of beperkte capaciteit beschikbaar zijn.

Het streven moet zijn te voorkomen dat door deze capaciteitsbeperkingen het spoorgoederenvervoer minder aantrekkelijk wordt, met als gevolg dat het marktaandeel zal verliezen of dat lading uit de Nederlandse havens vertrekt. Het vervoer van goederen per spoor levert een belangrijke bijdrage aan het vestigingsklimaat en daarmee aan de economie van Nederland en dat willen we graag zo houden. Daarnaast is de voorkeur om de hinder voor de omgeving, door een toename van gebruik van andere routes dan de Betuweroute, zoveel mogelijk te beperken.

Er is een stuurgroep opgericht om de mogelijke gevolgen van de periodieke capaciteitsbeperkingen in kaart te brengen en tot oplossingen te komen. Deze stuurgroep, onder voorzitterschap van mijn ministerie, bestaat uit vertegenwoordigers van ProRail, Keyrail, Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, decentrale overheden, vervoerders, verladers en het Strategisch Platform Logistiek. De afgelopen maanden is geanalyseerd welke mogelijke capaciteitsknelpunten, inclusief bijbehorende consequenties, kunnen optreden. Vervolgens is breed gekeken naar mogelijke oplossingen. Op basis van criteria als oplossend vermogen, effecten en draagvlak is een pakket aan maatregelen ontwikkeld. Dit is in nauwe samenspraak met de achterban van de stuurgroep gebeurd. Op verschillende momenten hebben bijeenkomsten plaatsgevonden met havenbedrijven, verladers, terminals, operators, vervoerders en met de betrokken gemeentes en provincies. Daarnaast is er uiteraard regelmatig contact met de Duitse partners.

Bijgevoegd treft u het advies aan van de stuurgroep over de maatregelen, de consequenties en het vervolgproces (bijlage 2 en 3)<sup>3</sup>. Ik kan mij grotendeels vinden in dit advies. Hieronder worden de overwegingen daarbij toegelicht.

### **Maatregelenpakket**

De stuurgroep heeft gezocht naar een maatregelenpakket dat de balans houdt tussen enerzijds economische belangen en anderzijds maatschappelijke belangen. Deze balans is terug te zien in het advies. Dit maatregelenpakket doet een beroep op zowel de partijen op het spoor als op de partijen langs het spoor. Alleen wanneer alle partijen zich gezamenlijk inspannen, kan het spoorgoederenvervoer goed blijven functioneren én de extra hinder voor de omwonenden zoveel mogelijk beperkt blijven. De leden van de stuurgroep geven aan zich hier maximaal voor te willen inspannen.

Het maatregelenpakket bestaat uit verschillende categorieën:

1. Herroutering;
2. Randvoorwaardelijke maatregelen;
3. Maatregelen om de benutting te verhogen;
4. Overige maatregelen.

Een toelichting op deze maatregelen is te lezen in het hierbij gevoegde advies van de stuurgroep en de bijbehorende bijlage.

1) en 2) Herroutering en randvoorwaardelijke maatregelen

De herroutering van de goederenstromen op het spoor is een essentieel onderdeel van het maatregelenpakket. Dit betekent dat de goederenver-

<sup>3</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

voerders tijdens de perioden van beperkte spoorcapaciteit via Zevenaar meer van de andere grensovergangen gebruik moeten maken, te weten Venlo en Oldenzaal.

#### *Wijziging Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur*

Om deze herroutering mogelijk te maken zal ik, conform het advies van de stuurgroep, het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur aanpassen. Daarmee kan voldoende capaciteit voor goederentreinen gereserveerd worden op de spoorroutes naar de grensovergangen (Brabantroute en traject Deventer-Oldenzaal). Uw Kamer wordt op korte termijn geïnformeerd over de wijzigingen van dit Besluit.

Deze wijziging is echter niet voldoende om de voorgestelde herroutering mogelijk te maken. Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur borgt de minimaal noodzakelijke hoeveelheid capaciteit voor het goederenvervoer, maar maakt het niet mogelijk vooraf bij de capaciteitsverdeling te sturen per specifieke goederenstroom en/of goederensoort (zoals gevaarlijke stoffen, kolen, erts etc.). Het wettelijk instrumentarium van de Spoorwegwet voorziet niet in een dergelijke specifieke sturing van het spoorvervoer. Zoals ook door de stuurgroep aangegeven is hiervoor een samenwerkingsovereenkomst met alle betrokken partijen noodzakelijk.

#### *Vervoer gevaarlijke stoffen*

De stuurgroep geeft aan dat de wettelijke kaders voor geluid (SWUNG) en gevaarlijke stoffen (Basisnet) randvoorwaardelijk zijn bij de herroutering, conform hetgeen eerder met uw Kamer is gedeeld. De extra overlast als gevolg van omgeleid goederenvervoer moet voor de omwonenden immers zoveel mogelijk worden beperkt. Ook de moties Van Tongeren/Van Veldhoven<sup>4</sup> en De Boer/Hoogland<sup>5</sup>, waarin wordt verzocht het vervoer van gevaarlijke stoffen bij voorkeur over de Betuweroute te vervoeren (en de IJssellijn en Brabantroute zoveel mogelijk te ontzien), zijn door de stuurgroep als uitgangspunt gehanteerd.

De wet Basisnet is thans nog niet in werking getreden. De inwerking-treding is afhankelijk van het oordeel van uw Kamer over het Besluit externe veiligheid transport (Bevt), dat – in relatie tot de gemeenten langs het spoor – de ruimtelijke aspecten (bebouwingsregels) van Basisnet regelt. Bij het samenstellen van het maatregelenpakket voor de bouwperiode is de stuurgroep ervan uitgegaan dat de wet Basisnet dan wel in werking is. Gebruik van het instrumentarium van die wet kan noodzakelijk zijn om de ook door uw Kamer gevraagde verschuiving van het vervoer van gevaarlijke stoffen naar de Betuweroute te bewerkstelligen. Voor het bewerkstelligen hiervan is het van groot belang dat het besluit BevT met spoed aangenomen wordt, zodat vervolgens de wet Basisnet in werking kan treden.

De maatregelen om binnen de wettelijke kaders (risicoplafonds) van Basisnet te blijven, vragen van de goederenvervoerders en verladers van gevaarlijke stoffen per spoor een forse inspanning. De grootste risicoruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is binnen het Basisnetkader beschikbaar op de Betuweroute, en juist deze is in de periode van werkzaamheden minder beschikbaar. Het vraagt een aanpassing van het logistieke systeem van de goederenvervoerders en verladers van gevaarlijke stoffen om de vervoerstromen zodanig te bundelen, dat zoveel mogelijk gevaarlijke stoffen toch via de Betuweroute de grens over kunnen. De goederenvervoerders en verladers van gevaarlijke stoffen per

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 449 d.d. 29-01-2014

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 455 d.d. 29-01-2014

spoor hebben uitgesproken zich hiervoor te zullen inspannen. Met het wettelijk instrumentarium van Basisnet bestaat straks de mogelijkheid om, aan de hand van kwartaalrapportages van ProRail, dit te kunnen monitoren en zo nodig bij te sturen.

### 3) Maatregelen om de benutting te verhogen

Zoals ik in de eerder genoemde voortgangsbrief Betuweroute heb aangegeven biedt de noodzaak om (tijdelijke) maatregelen te treffen tijdens de bouwperiode ook kansen. Sommige van de maatregelen kunnen leiden tot structurele verbeteringen in het gehele spoorgoederenvervoer. Dit is terug te zien in het advies van de stuurgroep bij de maatregelen om de benutting op het spoor te verhogen. Deze maatregelen kunnen in de toekomst ook bijdragen aan het afhandelen van andere grote verstoringen en/of werkzaamheden. De stuurgroep geeft aan dat dit niet eenvoudig is en een grote inspanning van de gehele sector vraagt, maar wil deze situatie aangrijpen om een blijvende verbetering te realiseren. Dit is in lijn met de ambities uit de Lange Termijn Spooragenda (LTSa) en het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer (bijlage bij de LTSa)<sup>6</sup>.

### 4) Overige maatregelen

Naast de hierboven al genoemde maatregelen, adviseert de stuurgroep mij in gesprek te gaan met mijn Duitse collega's over het inzetten van alternatieve vervoersmodaliteiten of capaciteitsverruimende maatregelen voor de verbinding Venlo-Viersen-Hamm tijdens de periode van werkzaamheden. Het gaat hierbij om een Duitse concessieverlener en -houder. Mijn ministerie zal hierover in gesprek gaan, maar dit zal medewerking vragen van concessieverlener en -houder. De stuurgroep geeft aan dat deze maatregel een flinke toename aan capaciteit oplevert en daarmee fors bijdraagt aan het oplossen van de capaciteitsbeperkingen. Het is hierbij wel van belang dat er een goed reizigersalternatief wordt geboden. Hetgeen dan ook zal worden besproken met de Duitse overheden.

## **Consequenties**

### *Omgevingseffecten*

Door de tijdelijke en periodieke toename van het goederenvervoer op de omleidingsroutes kunnen er effecten op de omgeving optreden, bijvoorbeeld ten aanzien van geluid, trillingen en overwegen. De stuurgroep geeft aan de overlast voor omwonenden zoveel mogelijk te willen beperken. Zo zullen de goederenvervoerders het aandeel van stiller materieel verhogen. Daar waar mogelijk zal ook ik mij inspannen om de effecten zoveel mogelijk te beperken. Zoals eerder aangegeven vormen de wettelijke kaders, en het handhaven daarvan, de norm. Daarnaast onderzoek ik de mogelijkheden om binnen het Meerjaren Programma Geluid (MJPG) prioriteit te geven aan die spoorlocaties die extra overlast zullen kunnen ondervinden door de tijdelijke herroutering van het goederenvervoer. Conform motie Van Veldhoven/De Rouwe<sup>7</sup> zal, samen met ProRail, in kaart brengen worden gebracht wat de gevolgen kunnen zijn ten aanzien van een tijdelijke toename van trillingen. Een dergelijke onderzoek is complex en vraagt daarom de nodige tijd. Ik verwacht de uitkomsten hiervan eind van dit jaar. Overwegen waar de regio prioriteit aan geeft kunnen – onder de voorwaarden van het Landelijk Verbeterpro-

<sup>6</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 474 d.d. 28-03-2014

<sup>7</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 462 (was 457) d.d. 4-02-2014

gramma Overwegen (LVO) – worden opgenomen in het LVO, ten behoeve van maatregelen ter verbetering van veiligheid en doorstroming.

#### *Financiële en economische impact*

Samen met het Ministerie van Economische Zaken is onderzocht wat de financiële en economische impact is van de bouwperiode, zowel in een situatie met als zonder maatregelenpakket. Het blijkt dat de impact in de situatie met maatregelen enige tientallen miljoenen voor de gehele periode kan inhouden. De goederenvervoerders worden geconfronteerd met een toename in hun kosten door de aanpassingen in hun logistieke systeem en het gebruik van andere (langere) routes. Indien er geen maatregelen worden genomen kan deze impact nog aanzienlijk groter zijn. De stuurgroep adviseert mij de financiële en economische impact van dit maatregelenpakket te verzachten. Ik zal hierover het gesprek, met primair de goederenvervoerders, aangaan. Een eventuele tijdelijke compensatie is in ieder geval afhankelijk van dekkingsmogelijkheden binnen de begroting en ik zal een vorm van tijdelijke compensatie alleen overwegen als partijen aan het maatregelenpakket meewerken en de totale (extra) kosten gezamenlijk willen dragen.

#### **Vervolg**

Met dit maatregelenpakket is een belangrijke stap gezet om de gevolgen van de capaciteitsbeperkingen zoveel mogelijk binnen de spoorgoederensector op te lossen. Daarmee is de positie van het spoorgoederenvervoer als goede en bereikbare verbinding met het achterland gedurende de periode 2015 – 2022 zo goed mogelijk geborgd. Maar, zoals de stuurgroep ook aangeeft, is dit slechts het begin en zullen de maatregelen tot op operationeel niveau moeten worden uitgewerkt. Integrale monitoring en aansturing tijdens de implementatie en uitvoering zal noodzakelijk zijn. De stuurgroep blijft hiervoor verantwoordelijk. Voor de omgevingseffecten geluid en externe veiligheid geschiedt de monitoring (en zo nodig het treffen van nadere maatregelen) al op basis van de daarvoor vastgelegde wettelijke regelingen (in SWUNG, respectievelijk Basisnet). Uiteindelijk moet er ruimte zijn en blijven om te kunnen bijsturen waar nodig. Het is daarbij noodzakelijk dat er regelmatig contact is met de Duitse partners om zicht te blijven houden op de voortgang en planning. De stuurgroep dient proactief te bekijken of er aanvullende maatregelen nodig zijn. De stuurgroep heeft daarvoor nog maatregelen voorhanden, die thans niet nodig of niet wenselijk zijn, maar die overwogen kunnen worden mochten als de nu voorgenomen maatregelen minder resultaat opleveren dan verwacht. Een voorbeeld hiervan is dat de verladers een deel van hun ladingstroom verschuiven naar de binnenvaart.

Ik zal uw Kamer bij de eerste voortgangsbrief Betuweroute in 2015 informeren over de voortgang.

Het nu voorgestelde maatregelenpakket vraagt van alle betrokken partijen een bijdrage. Ik vind het daarom noodzakelijk dat duidelijk en helder gecommuniceerd wordt over wat van de verschillende partijen wordt gevraagd. Dit is een belangrijke taak van de stuurgroep en van essentieel belang om dit maatregelenpakket te laten slagen. In de communicatie zal ook telkenmale benadrukt moeten worden dat in de periode van 2017 – 2022 er weliswaar gedurende één week per maand omleidingen nodig zijn, maar ook dat er in de drie andere weken van de maand niets aan de hand is.

Tot slot wil ik benadrukken dat we niet moeten vergeten waar alle inspanningen op gericht zijn. Het gaat weliswaar om een lange, maar

tijdelijke periode van ongemakken en mogelijke overlast, maar met in het vooruitzicht een derde spoor langs de Duitse Betuweroute waar de Nederlandse economie voor een lange periode profijt van zal hebben.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld