



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): resultaten goederenstudies

De resultaten van de goederenstudies, en mogelijke conclusies naar aanleiding daarvan.

Versie 1.0

Datum	2 juli 2012
Status	Definitief

Colofon

Bestuurskern
Directoraat-generaal Bereikbaarheid
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Plesmanweg 1-6 Den Haag

Versie	1.0
Opdrachtgever	Minister IenM
Auteur	IenM-projectteam PHS DGB, directie OV & Spoor
Projectnummer	IenM/BSK-2012/130389

Colofon—2

Inleiding—5

1 Lange termijn perspectief goederenvervoer per spoor—7

- 1.1 Tekst Voorkeursbeslissing PHS en tekst van de motie—7
- 1.2 Resultaten onderzoek—7
 - 1.2.1 Actualisering / herijking prognoses spoorgoederenvervoer—7
 - 1.2.2 Hoe toekomstvast is PHS?—8
 - 1.2.3 Kanttekeningen bij de onderzoeksresultaten—9
- 1.3 Reactie op de motie—10

2 Inzetten op de binnenvaart—11

- 2.1 Tekst van de motie—11
- 2.2 Resultaten onderzoek—11

3 Uitwerken toekomstbestendige alternatieven—12

- 3.1 Tekst van de motie—12
- 3.2 Resultaten onderzoek—12
- 3.3 Reactie op de motie—13

4 Maximaal benutten van de Betuweroute—14

- 4.1 Tekst van de moties—14
 - 4.1.1 Motie Sharpe, Slob: 32 404, nr. 21.—14
 - 4.1.2 Motie Dijkema, Aptroot: 32 404, nr. 22.—14
 - 4.1.3 Motie De Rouwe, Aptroot: 32 404, nr. 25.—14
- 4.2 Resultaten onderzoek maximaliseren gebruik Betuweroute—14

5 Conclusies t.a.v. de inhoud van de MER voor PHS in Oost-Nederland—18

- 5.1 Maximale aandacht voor leefbaarheid.—18
- 5.2 Verminderen aantal goederentreinen door Oost-Nederland?—18
- 5.3 Voortzetting van het lopende m.e.r.-onderzoek—19

Bijlage A Brief van de Duitse Verkeersminister over gebruik van de Duitse "Betuwelinie": Grenze – Emmerich – Oberhausen—20

Inleiding

Tijdens de parlementaire behandeling van de Voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)¹ in het najaar van 2010 zijn door de Tweede Kamer tien moties aangenomen.

Een deel van deze moties is al eerder beantwoord en/of afgehandeld², andere hebben geleid tot het uitvoeren van diverse onderzoeken. De toenmalige minister van V&W (thans: IenM) heeft toegezegd dat de Kamer medio 2012 geïnformeerd zal worden over de resultaten van die onderzoeken, en over de eventuele nadere besluiten naar aanleiding daarvan.

Dit document (een "synthesedocument") bevat in de hoofdstukken 1-4 samenvattingen van de resultaten van de verrichte goederenstudies; per studie wordt tevens aangegeven of en welke conclusie naar aanleiding van de resultaten mogelijk lijkt te zijn.

In hoofdstuk 5 wordt aan de hand van de resultaten van de studies in onderlinge samenhang (synthese) gezien, wat de mogelijke gevolgen zouden kunnen zijn voor de lopende m.e.r.-studie over de goederenrouting Oost-Nederland van PHS. Nu het PHS-onderdeel "Goederenrouting Oost-Nederland" door de Tweede Kamer controversieel is verklaard zijn beslissingen over tussentijdse aanpassingen van het m.e.r.-onderzoek naar aanleiding van de uitkomsten van de studies vooralsnog niet mogelijk.

De rapporten met de resultaten van de verschillende onderzoeken zijn beschikbaar via de PHS-websites van de Rijksoverheid en van ProRail: www.rijksoverheid.nl/phs en www.prorail.nl/phs.

¹ Kamerstuk 32 404, nr. 1

² Motie 32 404, nr 17: afgehandeld met brief dd 18 januari 2011, 32 404, nr. 31. Motie 32 404, nr. 22: afgehandeld met brief dd 1 februari 2011, 32 404, nr. 32. Moties 32 404, nr. 26 en nr. 27: worden meegenomen in de lopende PHS-werkzaamheden; zie ook de periodieke voortgangsrapportages aan de Tweede Kamer.

1 Lange termijn perspectief goederenvervoer per spoor

1.1 Tekst Voorkeursbeslissing PHS en tekst van de motie

In de Voorkeursbeslissing PHS (juni 2010; Kamerstuk 32404, nr. 1) is over de voorgenomen studie naar het lange termijn perspectief voor het spoorgoederenvervoer geschreven: "Er zal daarnaast een MIRT-onderzoek worden uitgevoerd naar het lange termijnperspectief voor het spoorgoederenvervoer, zodat tijdig zicht is op eventuele vervolgstappen na 2020."

De Tweede Kamer vroeg in het najaar van 2010 per motie om versnelling van dit voorgenomen onderzoek. Motie Slob (Kamerstuk 32 404, nr. 7) verzoekt de regering:

1. Het MIRT-onderzoek goederenvervoer lange termijn uiterlijk in september 2012 af te ronden, met het oog op het tijdig starten van MIRT-verkenningen voor de realisatie van een eventuele Noordtak Betuweroute en RoBel-lijn in de periode na 2020, en
2. in dit MIRT-onderzoek ook de groeimogelijkheden voor het regionale spoor op trajecten met gemengd vervoer te betrekken, inclusief de grensoverschrijdende trajecten.

1.2 Resultaten onderzoek

In het rapport is gekeken naar het lange termijn perspectief voor het goederenvervoer per spoor in de periode 2020 – 2040, dus *na* realisatie van de PHS-maatregelen.

Dit onderzoek is uitgevoerd door TNO onder begeleiding van een brede begeleidingsgroep. Het rapport is beschikbaar via de PHS-websites van de Rijksoverheid en van ProRail.

1.2.1 Actualisering / herijking prognoses spoorgoederenvervoer

Als eerste stap zijn de prognoses voor het spoorgoederenvervoer herijkt. De Voorkeursbeslissing PHS was voor wat betreft het goederenvervoer gebaseerd op prognoses door TNO uit 2008. Thans zijn die prognoses herijkt en geactualiseerd. De nieuwe goederenvervoerprognoses zijn gemiddeld circa 20 % lager dan de prognoses uit 2008.

De onderzoeksvraag voor de actualisering/herijking van de prognoses luidde:

1. *Wat is de invloed van nieuwe ontwikkelingen en nieuwe inzichten op de prognoses van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van de prognoses die voor de Voorkeursbeslissing van PHS gebruikt zijn?*

De invloed van nieuwe ontwikkelingen en nieuwe inzichten is groot. De omvang van het spoorgoederenvervoer ligt na de herijking tussen de 17% in 2020 en de 21% in 2040 lager dan de oorspronkelijke prognose uit 2008. De belangrijkste verschillen tussen de actuele herijkte prognoses en de oorspronkelijke prognoses zijn:

- In het basisjaar 2010 lagen de feitelijk vervoerde volumes ongeveer 20% lager dan de verwachtingen voor 2010 in de oorspronkelijke prognoses (uit 2008).
- Thans wordt tot 2020 een toename verwacht van het vervoer van kolen als gevolg van sluiting kerncentrales in Duitsland; na 2020 wordt een afname

van het vervoer van kolen verwacht door de verwachte afname van het draagvlak voor de bouw van nieuwe kolencentrales.

- Thans wordt minder containervervoer in Amsterdam en Zeeland verwacht door achterblijven van realisatie containeroverslag op de Ceres terminal (Amsterdam) en Westerschelde Container Terminal (Vlissingen) ten opzichte van verwachtingen in de oorspronkelijke prognoses.
- Thans wordt minder "doorvoer zonder overlading" (transitvervoer) verwacht vanwege bijgestelde verwachtingen over de omvang van het spoorgoederenvervoer op specifieke relaties (van/naar onder andere Antwerpen).
- Verwachte aanpassing (toename en afname, verschilt per relatie) containervervoer van en naar Noord-Nederland als gevolg van correctie van fouten in statistieken en sluiting van terminals.

In het vervolg van de planuitwerking PHS (alle programmaonderdelen) zullen voor het goederenvervoer deze nieuwe actuele prognoses gehanteerd worden.

1.2.2 Hoe toekomstvast is PHS?

Om het lange termijn perspectief in beeld te krijgen zijn vervolgens de nieuwe goederenprognoses voor de jaren 2030 en 2040, gecombineerd met de plannen voor het reizigersvervoer conform de NMCA-vraagvariant³, getoetst aan de beschikbare capaciteiten op het bestaande spoorwegnet na realisatie van de geplande PHS-maatregelen.

De onderzoeksvraag luidde:

2.a. Hoe toekomstvast is PHS na 2020 op basis van de actuele / herijkte prognoses?

Met de actuele herijkte goederenprognoses, en zonder toename van de aangenomen frequenties van reizigerstreinen, zijn er alleen bij het hoge economische groeiscenario in 2040 knelpunten te verwachten met name bij Zevenaar/grens richting Oberhausen en Ruhrgebied, omdat het verwachte aantal goederentreinen in dat scenario hoger is dan de door Duitsland opgegeven capaciteit van het aansluitende Duitse spoortraject. De inzet van langere goederentreinen kan leiden tot een vermindering van dit knelpunt.

Tot 2040 is, in alle economische scenario's (laag, midden en hoog), het aantal goederentreinen/etmaal geheel - zij het in het hoogste scenario met enige herroutering - in te passen op de dan bestaande Nederlandse spoorinfrastructuur inclusief de PHS-maatregelen, in combinatie met de verwachte reizigersfrequenties, mits adequate omgevingsmaatregelen getroffen worden.

Uit de analyse blijkt dat in de periode tot rond 2040 geen wezenlijke capaciteitsknelpunten te verwachten zijn, die zouden moeten leiden tot majeure aanpassingen van het spoorwegnet (die verder gaan dan de maatregelen die in PHS-kader worden uitgevoerd). Vanzelfsprekend zullen er bij toenemend treinverkeer op sommige locaties aanvullende omgevingsmaatregelen getroffen moeten worden (bv hogere geluidschermen), en zijn er op termijn kleinere spooraanpassingen nodig, maar er is geen grootschalige capaciteitsvergroting nodig.

³ NMCA = Nationale Markt- en Capaciteits Analyse (Kamerstuk 31 305, nr. 196 dd 14-06-2011); op de vraagvariant van de NMCA is onder andere de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) gebaseerd.

De vervolgvraag luidde:

2.b. Indien in de periode na 2020 capaciteitsknelpunten verwacht worden, welke maatregelen zijn dan nodig om deze knelpunten op te lossen?

In het hoogste economische groeiscenario wordt rond 2040 een infrastructureel capaciteitsknelpunt verwacht op het (3 sporige) Duitse spoorbaanvak van Zevenaar/grens naar Oberhausen en het Ruhrgebied; daarvoor kan geen Nederlandse maatregel worden ingezet.

Mogelijke capaciteitsproblemen rond 2040 op het doorvoertraject voor goederentreinen tussen Roosendaal/grens en Oldenzaal/grens kunnen worden opgelost door een beperkt deel van dat vervoer een andere route te laten volgen.

Ingeval rekening wordt gehouden met aanvullende ontwikkelingen in het personenvervoer (hogere frequenties) kunnen er rond 2040 capaciteitsproblemen optreden. Hiervoor heeft ProRail enkele oplossingsrichtingen aangegeven, onder andere bestaande uit lokale uitbreiding van het spoor op specifieke trajecten.

De studie geeft – op basis van een analyse van de infrastructurele capaciteit waarbij rekening is gehouden met de vraagvariant voor het personenvervoer uit de NMCA – geen aanleiding te veronderstellen dat in Nederland op lange termijn nieuwe ‘dedicated’ goederenspoorlijnen (zoals een Noordtak Betuweroute en/of een nieuwe verbinding Rotterdam – België (RoBel)) nodig zijn om het spoorgoederenvervoer via het Nederlandse spoornetwerk te kunnen afwikkelen.

1.2.3 Kanttekeningen bij de onderzoeksresultaten

Aangenomen reizigersverkeer

De uitgevoerde analyse was gericht op het in kaart brengen van mogelijke capaciteitsproblemen in het spoornetwerk op de langere termijn, als gevolg van het verwachte spoorgoederenvervoer. Daarbij is voor wat betreft de toekomstige ontwikkeling van het reizigersverkeer aangesloten bij het vigerende beleid. Er is dus rekening gehouden met de toekomstige reizigerstreinfrequenties volgens de zogenaamde “vraagvariant” van de NMCA-studie, die mede ten grondslag lag aan de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)⁴. Met deze vraagvariant wordt in ieder geval tot 2028 – de horizon van het NMCA-onderzoek – voldoende vervoercapaciteit geboden; mede gezien de demografische ontwikkeling wordt aangenomen dat deze uitspraak ook geldt voor de periode tot rond 2040.

In de SVIR is het beleid, dat wordt uitgegaan van de vervoersvraag, als volgt verwoord (in par. 3.2):

Het Rijk wil die robuustheid en samenhang bereiken door op basis van daadwerkelijke vraag de verschillende modaliteiten (weg, openbaar vervoer, vaarwegen) ieder voor zich te versterken en beter met elkaar te verknopen (inzet op ketenmobiliteit en multimodale knopen).

Specifiek over het openbaar vervoer is in de SVIR, onder de kop “Innoveren door beter benutten”, gesteld:

Deze innovatie in het openbaar vervoer is nodig om van een aanbodgericht naar een vraaggericht systeem te komen, dat inspelt op de behoefte van de individuele reizigers.

Naast de vraagvariant van de NMCA, die aansluit bij het vigerende Rijksbeleid, is in de NMCA ook een zogenaamde “aanbodvariant” onderzocht, gebaseerd op hogere treinfrequenties in de verwachting dat dit aanbod zal leiden tot meer treinreizigers.

⁴ Kamerstuk 32 660, nr. 50; 13-03-2012

Op verzoek van de mede-overheden die de onderhavige studie naar het lange termijn perspectief voor het goederenvervoer begeleidden, is zeer globaal bezien of de onderzoeksresultaten anders zouden luiden ingeval voor het reizigersverkeer de NMCA-aanbodvariant was gehanteerd. Het antwoord is bevestigend: in dat geval zouden rond 2040 aanmerkelijk meer knelpunten in het spoorwegnet gesignaleerd worden.

Leefbaarheid

De analyse in de studie was gericht op het in kaart brengen van mogelijke *capaciteits*problemen in het spoornetwerk op de langere termijn, als gevolg van het verwachte spoorgoederenvervoer. Daarbij is niet gekeken naar leefbaarheids aspecten zoals omgevingshinder en ruimtelijke, stedelijke en andere ontwikkelingsmogelijkheden.

Voor wat betreft de omgevingshinder kan vastgesteld worden dat in de toekomst, bij toenemend goederenvervoer per spoor, zowel de geluidhinder als de risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen aan een vaste plafondwaarde gebonden zullen zijn (wet geluidhinder, resp. wet Basisnet).

Ondanks toename van het vervoer zal de omgevingshinder op deze twee belangrijke leefbaarheidsaspecten dus niet toenemen tot boven de vastgestelde plafonds.

1.3 Reactie op de motie

Met betrekking tot de twee specifiek in de motie genoemde onderwerpen kan, op basis van het verrichte onderzoek, geconcludeerd worden:

1. Er lijkt geen reden om op afzienbare termijn een MIRT-verkenning uit te voeren voor eventuele realisatie van een Noordtak Betuweroute, een nieuwe spoorlijn tussen Elst (aansluiting Betuweroute) en Oldenzaal/grens.
2. Er lijkt geen reden om op afzienbare termijn een MIRT-verkenning uit te voeren voor eventuele realisatie van een RoBel-verbinding, een nieuwe spoorlijn van Rotterdam naar België.

Aan de motie 32 404, nr. 7 is hiermee invulling gegeven.

2 Inzetten op de binnenvaart

2.1 Tekst van de motie

Motie Bashir, Dijksma (Kamerstuk 32 404, nr. 15) luidt:
overwegende, dat het internationale goederenvervoer per spoor niet fors kan groeien zolang de verbinding met Duitsland beperkt is; verzoekt de regering fors in te zetten op de binnenvaart als modaliteit voor het goederenvervoer.

2.2 Resultaten onderzoek

De studie naar aanleiding van deze onderzoeksvraag is uitgevoerd door TNO onder begeleiding van een brede begeleidingsgroep. Het rapport is gereed en gepubliceerd op de PHS-websites van de Rijksoverheid en van ProRail.

Naar aanleiding van de tekst van de motie is onderzocht of, zolang de spoorverbinding met Duitsland beperkt is, een deel van het spoorvervoer ook per binnenvaart of short sea (kustvaart) vervoerd zou kunnen worden.

Dat onderzoek levert de volgende resultaten op:

- Sommige goederenstromen per spoor via de Nederlands - Duitse grens kunnen (deels) ook via binnenvaart of kustvaart vervoerd worden.
- Uit een globale analyse, voornamelijk op basis van herkomsten en bestemmingen van de goederenstromen, blijkt dat maximaal circa 9 % van het verwachte spoorvervoer (in tonnen) over de drie Nederlands – Duitse grensovergangen ook per binnenvaart of kustvaart (met aansluitend spoorvervoer) vervoerd zou kunnen worden. Hierbij moet worden benadrukt dat het beschikbare realistische vervoersalternatief per binnenvaart of kustvaart vaak een hogere kostprijs en altijd een (fors) langere transporttijd betekent.
- Voor de binnenvaart zou het extra vervoer dat de Nederlands - Duitse grens passeert (en niet meer per spoor gaat) daardoor met nog geen 2% toenemen (in tonnen).
- Zonder dwingende maatregelen zal een verschuiving van spoor naar binnenvaart en kustvaart niet plaatsvinden, gelet op de hogere vervoerskosten en langere vervoerstijden.
- Omdat reeds verschillende programma's lopen gericht op het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de binnenvaart en het verhogen van het marktaandeel is er, mede vanwege de relatief beperkte toename voor de binnenvaart, geen aanleiding voor de overheid om aanvullende maatregelen te nemen gericht op het aantrekkelijker maken van de binnenvaart.

Naar aanleiding van de vraag in de motie kan op basis van het onderzoek het volgende geconcludeerd worden:

Indien en zolang (een deel van) de vraag naar spoorvervoer via de Nederlands – Duitse grensovergangen groter is dan de beschikbare spoorinfracapaciteit (fysiek of qua geluidruimte), dan zullen verladers voor maximaal circa 9% van dat verwachte spoorvervoer een alternatief kunnen vinden in de binnenvaart en kustvaart (met aansluitend spoorvervoer), zij het tegen hogere kosten en met langere vervoerstijden.

Aan de motie 32 404, nr. 15 is hiermee invulling gegeven.

3 Uitwerken toekomstbestendige alternatieven

3.1 Tekst van de motie

Motie Aptroot, Koolmees (Kamerstuk 32 404, nr. 16) verzoekt de regering:

1. Waar mogelijk in overleg met de relevante provincies, regio's en gemeenten toekomstbestendige alternatieven uit te werken waaronder
 - a. veel meer gebruiken van de Betuweroute inclusief betere aansluiting in Duitsland,
 - b. uitbreiding van het speciale net voor goederenvervoer waaronder een Noordtak van de Betuweroute en de Rotterdam - België lijn,
 - c. gebruik van moderne baanbeveiliging zoals ERTMS waardoor korter op elkaar rijden van treinen mogelijk is,
 - d. of combinatie van deze alternatieven met een deel van de maatregelen van PHS,
2. de alternatieven aan de Kamer voor te leggen met een onderbouwde voorkeur en een second opinion van een onafhankelijke deskundige.

3.2 Resultaten onderzoek

(a) meer gebruik Betuweroute

Het verzoek in de motie (onder 1a) om "veel meer gebruik te maken van de Betuweroute, inclusief een betere aansluiting in Duitsland", wordt verderop in hoofdstuk 4 van dit document behandeld.

(b) Noordtak Betuweroute

De onder punt 1b in de motie genoemde "uitbreiding van het speciale net voor goederenvervoer waaronder een Noordtak van de Betuweroute en de Rotterdam - België lijn" is/zijn onderzocht in de studie naar het lange termijn perspectief voor het spoorgoederenvervoer, die in hoofdstuk 1 van dit document is behandeld. Daarin is tevens aangegeven dat in ieder geval in de periode tot 2040 er geen reden is voor uitbreiding van het spoorwegnet met een Noordtak van de Betuweroute en/of een nieuwe spoorverbinding Rotterdam - België.

Naar aanleiding van verzoeken uit de Kamer tijdens het debat over de Voorkeursbeslissing PHS heeft de toenmalige minister van V&W (thans: IenM) toegezegd om de studie naar de eventuele aanleg van een geheel nieuwe Noord Oostelijke Verbinding (NOV, Noordtak) die in de periode 1996 - 1998 is uitgevoerd, te actualiseren. Die toezegging kwam als reactie op suggesties dat een nieuwe Noordtak van de Betuweroute de oplossing zou kunnen zijn voor de leefbaarheidsaspecten van de goederenrouting door Oost-Nederland.

De actualisatie van het Noordtak-onderzoek uit 1998 is uitgevoerd door Movares onder begeleiding van vertegenwoordigers van de regionale en lokale overheden in Oost-Nederland. Het rapport is gereed en beschikbaar via de PHS-websites van de Rijksoverheid en van ProRail.

In het prijspeil van 2012 zouden een geheel nieuwe spoorlijn tussen Elst en Oldenzaal/grens (Noordtak), afhankelijk van het te kiezen tracé, een investering vergen van tenminste tussen de 2,8 en 4,7 miljard Euro (inclusief BTW, met een onzekerheidsmarge van + of - 30%). In deze kostenschatting is nog geen rekening gehouden met de wensen voor extra inpassingsmaatregelen, die bij de inspraak en besluitvorming over een dergelijke nieuwe spoorlijn verwacht moeten worden.

Gezien het relatief lage aantal goederentreinen zou zo'n geheel nieuwe Noordtak ook deels enkelsporig kunnen worden aangelegd; de investering kan in eerste aanleg dan circa 30 % lager zijn dan bij geheel dubbelsporige aanleg. Mede gezien de eerder besproken conclusie, dat er qua spoorcapaciteit in ieder geval tot rond 2040 geen reden lijkt om zo'n geheel nieuwe spoorlijn aan te leggen, lijkt een verdere discussie over een Noordtak niet opportuun. Het is verantwoord om te blijven inzetten op het zo goed mogelijk beperken van de omgevingsaspecten die gepaard kunnen gaan met het intensiever gebruik van de bestaande spoorlijnen.

(c) ERTMS

Toepassing van ERTMS in PHS (punt 1c van de motie) sluit aan bij de landelijke besluitvorming over de verdere uitrol van ERTMS in Nederland. In de Kabinetsreactie (dd. 8 juni 2012) op het rapport van de Kamercommissie Kuiken is over de uitrol van ERTMS het volgende geschreven (onder punt 4; citaat):

“Het spoor moet veilig zijn. Veiligheid is een absolute randvoorwaarde en daarom verantwoordelijkheid van de minister. Gezien de belangrijke doelen die ik met het spoor voorsta, kies ik ervoor om nu het principebesluit tot implementatie van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System) te nemen. Dit is lijn met de wens van de Kamer.”

Bij de verdere uitwerking van PHS zal bij de hier genoemde ontwikkeling van de uitrol van ERTMS worden aangesloten.

3.3 Reactie op de motie

In de motie (punt 2) vraagt de Kamer om “de alternatieven aan de Kamer voor te leggen met een onderbouwde voorkeur en een second opinion van een onafhankelijke deskundige”.

Nu de Tweede Kamer het PHS-onderdeel “Goederenroutering Oost-Nederland” controversieel heeft verklaard zijn beslissingen daarover vooralsnog niet mogelijk, en is ook een onderbouwde voorkeur thans niet aan de orde.

Aan de motie 32 404, nr. 16 is hiermee invulling gegeven.

4 Maximaal benutten van de Betuweroute

4.1 Tekst van de moties

De Kamer heeft drie moties aangenomen over dit onderwerp, die hieronder gezamenlijk behandeld worden.

4.1.1 *Motie Sharpe, Slob: 32 404, nr. 21.*

Deze motie verzoekt de regering:

- (1) Alle mogelijkheden tot het maximaal benutten van de Betuweroute inclusief onderhandelingen met Duitsland over het derde spoor bij Emmerich aan te grijpen, en
- (2) gelijktijdig een actualisatie en MER uit te voeren ten aanzien van de Noordoostelijke goederenrouteringsvarianten.

Resultaat onderdeel (2) van deze motie:

Dit verzoek is uitgevoerd: de gevraagde m.e.r.-procedure voor het maken van een MER inzake de Goederenrouting Oost Nederland van PHS is eind 2011 gestart met een aanvangsbeslissing door de minister van IenM. In hoofdstuk 5 van dit document wordt nog nader ingegaan op deze lopende m.e.r.-procedure.

4.1.2 *Motie Dijkema, Aptroot: 32 404, nr. 22.*

Deze motie verzoekt de regering bij de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de Betuweroute maximaal te benutten.

4.1.3 *Motie De Rouwe, Aptroot: 32 404, nr. 25.*

Deze motie verzoekt de regering om afspraken te maken met de Duitse overheden om, analoog aan de oplossing van de HSL, ook de capaciteit op de route Emmerich – Noord-Duitsland te verhogen zodat meer goederentreinen via de Betuweroute naar Duitsland kunnen rijden.

4.2 Resultaten onderzoek maximaliseren gebruik Betuweroute

Het onderzoek naar maximalisering van het gebruik van de Betuweroute is uitgevoerd door het ministerie van IenM in overleg met ProRail, en onder begeleiding van vertegenwoordigers van de regionale en lokale overheden in Oost-Nederland. Tevens is overleg gevoerd met de bevoegde Duitse autoriteiten: het Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung te Berlijn (BMVBS) en de Duitse spoorbeheerder DB Netz. Het onderzoeksrapport is beschikbaar via de PHS-websites van Rijksoverheid en van ProRail.

Zoals de feitelijke ontwikkeling van het gebruik van de Betuweroute laat zien is de belangrijkste maatregel om het gebruik van de Betuweroute te maximaliseren reeds genomen: deze spoorlijn is dusdanig aantrekkelijk voor vervoerders in verhouding tot gebruik van het gemengde spoorwagennet, dat het gebruik van de Betuweroute sinds de ingebruikneming een gestage groei laat zien. Eind 2011 passeerden bij Zevenaar/grens gemiddeld 100 goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen (terwijl dat er bij Oldenzaal/grens 13 waren en bij Venlo/grens 48). Het aandeel van de Betuweroute in het totale goederenvervoer neemt gestaag toe, en het gebruik van parallelle spoorlijnen (Utrechtroute, Brabantroute) door goederenvervoer neemt af.

De Voorkeursbeslissing PHS is mede gebaseerd op het nog verder maximaliseren van het gebruik van de Betuweroute.

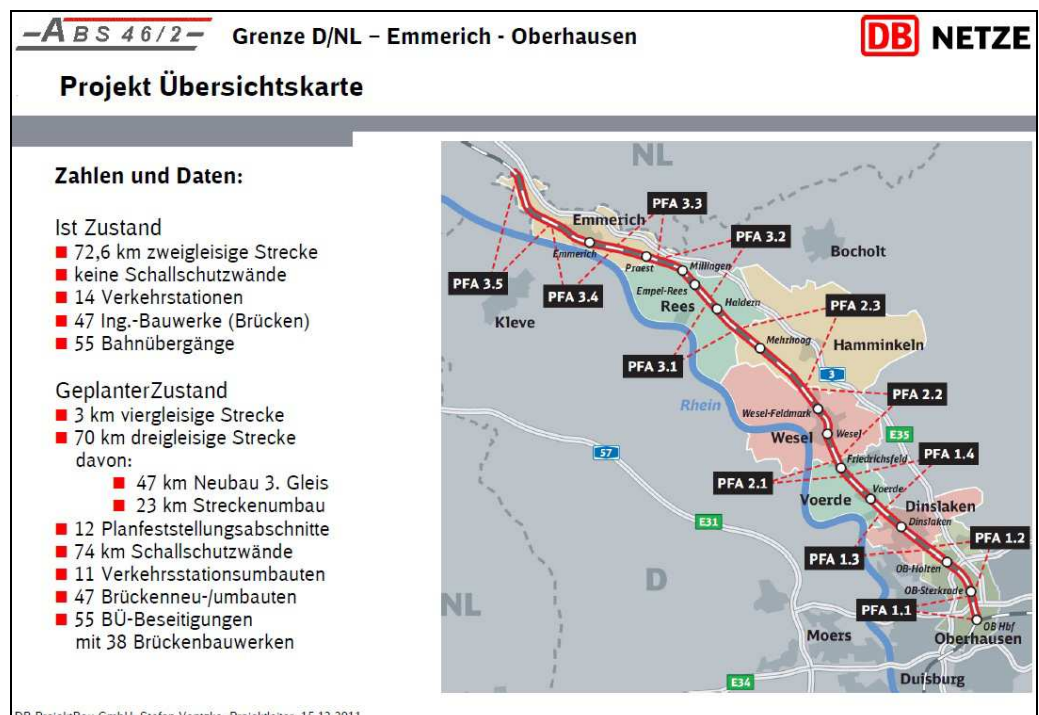
Daarom is onderdeel van PHS: het voornemen om het spoortraject van de Betuweroute via Elst – Arnhem – Zutphen – Hengelo – Oldenzaal/grens geschikt te maken voor meer goederentreinen. Hierdoor wordt het gemengde net in de Randstad ontlast van deze goederentreinen en bovendien is de nieuwe route korter. Het betreft treinen waarvan de huidige route is: Rotterdam – Gouda – Amsterdam – Amersfoort – Deventer – Hengelo – Oldenzaal/grens. Tevens kunnen treinen die nu van Roosendaal via Breda – 's-Hertogenbosch – Utrecht – Amersfoort – Oldenzaal/grens rijden na voltooiing van PHS gaan rijden via het traject Elst – Zutphen – Oldenzaal/grens.

Over de capaciteit van de op de Betuweroute aansluitende Duitse spoorlijn naar het Ruhrgebied (Zevenaar/grens – Emmerich – Wesel – Oberhausen) lijken misverstanden te bestaan.

Feit is dat die spoorlijn over de gehele lengte dubbelsporig en geëlektrificeerd is, en dagelijks beschikbaar voor alle goederentreinen die over de Nederlandse Betuweroute rijden (eind 2011 waren dat gemiddeld circa 100 goederentreinen/etmaal in beide richtingen samen).

Vanaf Zevenaar tot in het Ruhrgebied wordt de spoorlijn tevens gebruikt door reizigerstreinen (zoals de ICE Amsterdam – Frankfurt); daarom wordt dat gehele baanvak nog vóór 2020 voorzien van een derde spoor. Voor het Nederlandse deel van het traject wordt een (ontwerp-)Tracébesluit en een milieueffectrapportage door de Minister van IenM voorbereid die naar verwachting direct na deze zomer als ontwerp ter inzage worden gelegd.

Ook aan Duitse zijde zijn de voorbereidingen voor de aanleg van dit derde spoor in een gevorderd stadium. De figuur hieronder bevat de kerngegevens van dit bouwproject, waarin Duitsland de komende jaren ruim € 1,3 miljard investeert.



Uitgangssituatie voor de planuitwerking van PHS is dus, dat er aansluitend op de Betuweroute, van Zevenaar tot in het Ruhrgebied een 3-sporige spoorlijn beschikbaar is voor goederenvervoer en reizigerstreinen.

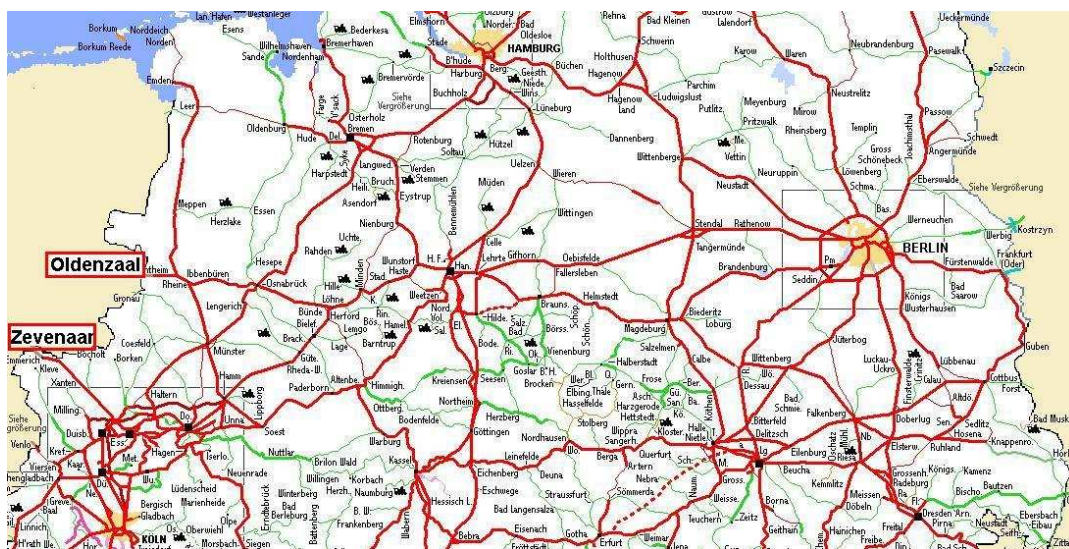
Mede naar aanleiding van de Kamermoties hebben IenM en ProRail overleg gevoerd met het bevoegde Duitse ministerie (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; BMVBS) en de Duitse spoorbeheerder DB Netz. Daarin is aan de orde gesteld of de spoorinfracapaciteit aan Duitse zijde van de grens verder vergroot kan worden, mede aan de hand van de tekst van de aangenomen Kamermoties nrs 21 en 25.

Samengevat zijn de resultaten van dat overleg:

1. Realisatie van het 3^e spoor tussen Zevenaar/grens en Oberhausen staat redelijkerwijs vast – onvoorziene omstandigheden daargelaten.
2. Ingeval een besluit aan Nederlandse zijde zou leiden tot een grotere vervoersdruk op het baanvak Zevenaar-grens – Oberhausen dan waarmee tot nu toe in de lopende procedure van "Planfeststellung" rekening wordt gehouden komt de tijdige realisatie van het 3^e spoor in gevaar.
3. BMVBS en DB Netz geven aan dat realisatie van een eventueel 4^e spoor tussen Emmerich en Oberhausen onmogelijk is (in relatie tot de bebouwde omgeving). De infrastructuur op dat baanvak zal dus na realisatie van het 3^e spoor niet verder uitgebreid kunnen worden.
4. BMVBS is niet bereid om "de spoorcapaciteit op de route Emmerich – Noord Duitsland te verhogen, zodat meer goederentreinen via de Betuweroute naar Duitsland zouden kunnen rijden" (het verzoek in motie nr. 25). Ook indien Nederland een medefinanciering levert (zoals gesuggereerd in diezelfde motie) is Duitsland daartoe niet bereid.
5. BMVBS en DB Netz willen het goederenvervoer tussen Nederland en Duitsland blijven afwickelen via de 3 bestaande grensovergangen (Bad Bentheim – Oldenzaal, Emmerich – Zevenaar en Kaldenkirchen – Venlo), zoals al in 1992 tussen beide landen is afgesproken in de Overeenkomst van Warnemünde.
6. BMVBS en DB Netz wensen het verkeer richting Noord/Oost Duitsland, Scandinavië, Polen, Tsjechië zoveel mogelijk via de grensovergang Bad Bentheim/ Oldenzaal af te wikkelen. Dit is de meest logische route, en deze route vermijdt het drukke Ruhrgebied.

De Duitse Verkeersminister Ramsauer heeft bovenstaande onlangs per brief aan de Nederlandse minister van IenM bevestigd; zie in bijlage A bij dit rapport. Hiermee zijn heldere antwoorden verkregen over de (on)mogelijkheden aan de Duitse zijde van de grens. Deze antwoorden zijn mede bepalend voor de keuzes die binnen Nederland gemaakt kunnen worden.

In het Betuwerouteonderzoek is ook gezien of het mogelijk is om (een deel van) de goederentreinen die – omdat de kortste route om economische redenen de voorkeur heeft - door Oost Nederland en via Oldenzaal/grens willen rijden, toch te laten omrijden via de Betuweroute en Zevenaar/grens - Oberhausen. In onderstaande kaart (van een deel van het Duitse spoorwegennet) is te zien dat goederentreinen die zo omrijden eerst ruim 70 km zuidwaarts rijden tot Oberhausen, vervolgens door het drukke Ruhrgebied moeten rijden, en daarna pas weer noord- en oostwaarts kunnen rijden.



Routedwang als instrument om goederenvervoerders te dwingen via de Betuweroute en Zevenaar/grens te rijden is niet beschikbaar. De Europese richtlijnen (91/440/EEG en 2001/14/EG) laten – buiten de situatie van een overbelaste infrastructuur – geen ruimte om goederenvervoerders te dwingen gebruik te maken van de Betuweroute en Zevenaar/grens door het op directe of indirecte wijze afsluiten van alternatieve trajecten.

Echter, ingeval de route via Elst – Oldenzaal onvoldoende capaciteit heeft, zullen de vervoerders moeten zoeken naar alternatieve routes. Rijden via de Betuweroute via Zevenaar/grens en het Ruhrgebied is dan – zolang er via die route nog capaciteit beschikbaar is - een van de opties, zij het dat deze langer duurt en meer geld kost. Ook leidt dat in sommige situaties tot extra goederentreinen via het traject Meteren – Boxtel – Venlo/grens. Deze optie wordt in het volgende hoofdstuk verder behandeld.

Aan de moties 32 404, nr. 21, 22 en 25 is hiermee invulling gegeven.

5 Conclusies t.a.v. de inhoud van de MER voor PHS in Oost-Nederland

De strekking van het Kamerdebat en de moties naar aanleiding van de Voorkeursbeslissing PHS was: (1) geef maximale aandacht aan de leefbaarheid rondom het spoor, en (2) probeer (de omgevingshinder als gevolg van) het aantal goederentreinen dat over bestaand spoor door Oost-Nederland gaat rijden te beperken, onder andere door zoveel mogelijk gebruik te maken van de Betuweroute en de aansluitende spoorlijn Zevenaar/grens – Ruhrgebiet.

5.1 Maximale aandacht voor leefbaarheid.

De maximale aandacht voor de leefbaarheid rondom het spoor is in eerste instantie verzekerd doordat voor de planuitwerking van PHS in Oost-Nederland de wettelijke procedures worden gevolgd waarbij – ter voorbereiding en ondersteuning van besluitvorming over het Tracébesluit - een milieu effect rapportage (MER) wordt opgesteld. Nadere besluitvorming is daardoor pas mogelijk *nadat* de effecten voor het milieu zorgvuldig en volledig in beeld zijn gebracht, en betrokkenen daarover hun mening hebben kunnen geven, zodat daarmee bij de besluitvorming rekening gehouden kan worden.

Deze m.e.r.-procedure is eind 2011 gestart met de publicatie van de ontwerp "Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het MER PHS Oost-Nederland". Op dat ontwerp zijn 1535 zienswijzen ontvangen; die zijn allemaal beantwoord in de Nota van Antwoord die dezer dagen gepubliceerd wordt, tegelijk met de definitieve "Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het MER"⁵.

Het doorlopen van de m.e.r.-procedure stelt zeker dat alle informatie, die nodig is om de leefbaarheid rondom het spoor te kunnen beoordelen, beschikbaar is vóórdát er besluitvorming plaatsvindt.

Vanzelfsprekend kan aan de gevraagde "maximale aandacht voor de leefbaarheid" pas concreet invulling worden in de *besluitvorming* door de minister van IenM, mede naar aanleiding van het MER, de inspraak en advisering, en de financiële mogelijkheden. De ervaring leert bijvoorbeeld dat er in de aanloop naar besluitvorming wensen op tafel komen voor aanvullende en extra omgevingsmaatregelen.

De besluitvorming naar aanleiding van het MER is gepland in 2013; zie par. 5.3.

5.2 Verminderen aantal goederentreinen door Oost-Nederland?

Om te onderzoeken of het aantal goederentreinen door Oost-Nederland verminderd kan worden zijn de goederenstudies uitgevoerd, die in de voorgaande hoofdstukken behandeld zijn.

In de opzet van de m.e.r.-procedure is er al rekening mee gehouden dat de resultaten van deze studies ertoe zouden kunnen leiden dat wellicht tussentijds besloten wordt dat de spoorlijnen in Oost-Nederland voor minder extra goederentreinen geschikt behoeven te worden gemaakt dan volgens de Voorkeursbeslissing PHS.

Daarom zijn in het lopende m.e.r.-onderzoek twee vervoersvarianten meegenomen:

⁵ Na vaststelling beschikbaar via www.rijksoverheid.nl/phs en via www.prorail.nl/phs

- de maatregelen en effecten bij 2 extra goederenpaden/uur/richting conform de Voorkeursbeslissing PHS
 - de maatregelen en effecten bij 1 extra goederenpad/uur/richting
- Daarnaast wordt, zoals bij ieder m.e.r.-onderzoek, de referentiesituatie in beeld gebracht: wat zijn de effecten als het voorgenomen besluit niet wordt uitgevoerd?

In de ontwerp "Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het MER", die door de minister van IenM eind december 2011 is gepubliceerd, is aangegeven (in par. 1.3 van dat stuk) dat medio 2012 een nader beslismoment gepland is. In dat beslismoment zou, naar aanleiding van de resultaten van de uitgevoerde goederenstudies en na bestuurlijk overleg met mede-overheden, bezien worden of wellicht tussentijds een nadere beslissing kan worden genomen over het aantal *vervoersvarianten* dat in het vervolg van de m.e.r.-studie zal worden meegenomen. Een beslissing over het aantal *tracévarianten* kan pas genomen worden na afronding van de MER 1^e fase, zie hierna.

Nu het PHS-onderdeel "Goederenrouting Oost-Nederland" door de Tweede Kamer controversieel is verklaard is het echter niet mogelijk om een dergelijke beslissing over een tussentijdse beperking van het aantal te onderzoeken *vervoersvarianten* te nemen.

Daarom zal het lopende m.e.r.-onderzoek worden voortgezet met alle hierboven aangegeven *vervoersvarianten*.

5.3 Voortzetting van het lopende m.e.r.-onderzoek

In het lopende m.e.r.-onderzoek worden in de 1^e fase voor alle vervoersvarianten vier *tracévarianten* onderzocht voor de goederenrouting tussen Zutphen en Hengelo.

Na gereedkoming van de 1^e fase van het MER, gepland in de eerste helft van 2013, zal de Minister van IenM, na inspraak, advisering en bestuurlijk overleg, een beslissing nemen over de te kiezen tracévariant tussen Zutphen en Hengelo. Bij die besluitvorming naar aanleiding van de 1^e fase van het MER kan de minister dan tevens bezien of er reden en ruimte bestaat om het aantal *vervoersvarianten* voor het daarop volgende m.e.r.-onderzoek in de 2^e fase van het MER te beperken.

In het kader van de studie "Lange termijn perspectief goederenvervoer per spoor" (zie in hoofdstuk 1) zijn actuele prognoses gemaakt voor het goederenvervoer per spoor. In het vervolg van het m.e.r.-onderzoek voor de goederenrouting door Oost-Nederland zal verder met die actuele prognoses gerekend worden; dit geldt overigens voor alle werkzaamheden in PHS-kader.

Bijlage A Brief van de Duitse Verkeersminister over gebruik van de Duitse
"Betuwelinie": Grenze – Emmerich - Oberhausen



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Frau
Melanie Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
Ministerin für Infrastruktur und Umwelt
Königreich der Niederlande
Postbox 20901
2500 EX The Hague
Niederlande

Dr. Peter Ramsauer, MdB
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-0
FAX +49 (0)30 18-300-1920

poststelle@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de

Betreff: ABS Grenze D/NL - Emmerich – Oberhausen (Betuwe)

Bezug: Gespräch im BMVBS am 29.03.2012
Aktenzeichen: LA 17/519.4/145
Datum: Berlin, **19. JUNI 2012**
Seite 1 von 2

Sehr geehrte Frau Kollegin,

Melanie

Ihr Ministerium wurde durch das niederländische Parlament beauftragt zu erfragen, ob die Planungen für o.g. Ausbaustrecke auf deutscher Seite über den dreigleisigen Ausbau hinaus gehen könnten mit dem Ziel, auch den Schienenverkehr von Rotterdam und Amsterdam nach Norden und Osten aufzunehmen.

Dazu fand am 29.03.2012 ein Treffen auf Arbeitsebene statt, an dem auch die Infrastrukturbetreiber unserer beiden Länder, DB Netz AG sowie ProRail, teilgenommen haben. Daran anknüpfend möchte ich Ihnen die deutsche Sicht noch einmal darstellen:

Die ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen (Betuwe) ist im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Schienenwege des Bundes mit den Ausbauzielen Kapazitätserhöhung und dreigleisiger Ausbau enthalten. Mit den Ausbaumaßnahmen sollen die prognostizierten Verkehre aus den Niederlanden Richtung Süden im Rahmen des europäischen Güterverkehrskorridors A (Rotterdam – Genua) bewältigt werden. Ein weiterer Ausbau der Strecke ist aufgrund des prognostizierten Bedarfs nicht erforderlich und aus Sicht der DB Netz AG auch technisch kaum realisierbar. Auch für einen weiteren Ausbau der Strecken im Ruhrgebiet besteht derzeit kein Bedarf.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass zur Bewältigung des Schienengüterverkehrs aus den Niederlanden in Richtung Norden und Osten der Bypass über Bad Bentheim – Oldenzaal genutzt wird – wie in Warnemünde zwischen unseren Ländern vereinbart.





Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Seite 2 von 2

Eine Abwicklung dieser Verkehre über die Betuwe macht auch aus Perspektive der Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgrund des deutlichen Umwegs keinen Sinn und würde zu deutlichen Verkehrsverlagerungen weg von der Schiene führen, was unseren gemeinsamen verkehrspolitischen Intentionen widerspricht. Lenkende Eingriffe in die Routensuche der Verklader sind nur sehr begrenzt durchsetzbar und daher verkehrlich nicht sinnvoll.

Insbesondere vor dem Hintergrund der laufenden Planfeststellungsverfahren zum 3. Gleis zwischen Zevenaar und Oberhausen gehe ich davon aus, dass die bilateral vereinbarte Ausbaukonzeption zur Abwicklung der Verkehre im grenzüberschreitenden Schienennetz weiterhin gültig bleibt.

Mit freundlichen Grüßen

*Herzlichst
Dank*

Oben

