

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

1719

Vragen van het lid **Omtzigt** (Omtzigt) aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het contract met de regio (Achterhoek en Twente) over de s noordtak van de Betuwelijn en een verzoek om ter plaatse het traject te zien en het gesprek aan te gaan* (ingezonden 24 januari 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 16 februari 2022).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het verzet tegen de aanleg van de Noordtak van de Betuwelijn, die de Achterhoek en Twente zou gaan doorsnijden?¹

Antwoord 1

Ja, daar heb ik kennis van genomen. Ik hecht eraan te benadrukken dat er nog geen besluit voorligt of de noordtak van de Betuwelijn er wel of niet komt. Er zijn én worden hierover nu geen besluiten genomen. Op basis van het Toekomstbeeld OV2040 zoeken we naar een lange termijn oplossing voor goederentreinen die vanuit Nederland naar Noordoost-Europa rijden. Dit onderzoek is bedoeld om inzicht te krijgen in de problematiek, nut en noodzaak en belangen van alle betrokkenen. Het onderzoek moet leiden tot een beter inzicht in de problematiek van het spoorgoederenvervoer, maar nog niet tot besluitvorming over de oplossing. Zodra het onderzoek is afgerond, wordt uw Kamer hierover geïnformeerd. Naar verwachting wordt dit voorjaar 2022.

Vraag 2

Kunt u aangeven of er de afgelopen zes maanden vanuit de regering of vanuit de coalitie-onderhandelingen enig overleg is geweest met bestuurders, raadsleden of bewoners uit de Achterhoek over de noordtak van de Betuwelijn? Kunt u een overzicht geven van de u bekende contacten?

¹ Gelderlander, 16 januari 2022, Achterhoek Board aan nieuwe Minister: Noordtak zou streep zijn door een van de gelukkigste regio's van Nederland (<https://www.gelderlander.nl/doetinchem/achterhoek-board-aan-nieuwe-minister-noordtak-zou-streep-zijn-door-een-van-de-gelukkigste-regios-van-nederland~a017b954/>)

Antwoord 2

Het betrekken van en de dialoog met verschillende partijen is én blijft een belangrijke randvoorwaarde om tot een goede afweging te kunnen komen. De betrokkenen in het lopende vooronderzoek over de goederenroute naar Noordoost Europa zijn geografisch verspreid over Nederland en hebben verschillende belangen: de omwonenden en (bewoners) belangenorganisaties, provincies en regio's uit diverse landsdelen, spoorbeheerder en spoorvervoerders (goederen en personen), havenbedrijven en werkgevers- en brancheorganisaties. Voor specifiek Oost-Nederland geldt dat de (bewoners) belangenorganisaties Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA) en Landelijk Platform Overlast Goederen Treinen (PLOGT), de provincies Overijssel en Gelderland en de regio's Twente en de Achterhoek betrokken zijn. Een grotere groep gemeenten is en wordt door de provincies geïnformeerd via de het bestuurlijk overleg goederen Oost en het bestuurlijk overleg Brabantroute.

Binnenkort breng ik een bezoek aan de regio Achterhoek en wil dan ook zeker spreken met omwonenden en belanghebbenden.

Vraag 3

Vindt u dat er de afgelopen tijd adequaat contact geweest is tussen de de lokale en regionale bestuurders en bevolking enerzijds en het kabinet anderzijds over de noordtak van de Betuwelijn?

Antwoord 3

Ja, zie ook mijn antwoord bij vraag 2.

Vraag 4

Kunt u aangeven welke overleggen er het afgelopen jaar geweest zijn tussen aan de ene kant het ministerie, leden van het kabinet of de (in)formateurs en aan de andere kant andere partijen over de Noordtak van de Betuwelijn?

Antwoord 4

Zie mijn antwoord bij vraag 2. Specifieke overleggen ten aanzien van de «Noordtak Betuweroute» hebben niet plaatsgevonden, wel loopt er een breder onderzoekstraject, dat in oktober 2021 is gestart en in het voorjaar van 2022 wordt afgerond. In dit proces zijn o.a. 25 interviews gehouden door een externe partij (in opdracht van het Ministerie van IenW) en hebben 2 stakeholderbijeenkomsten plaatsgevonden, in november en december 2021.

Vraag 5

Is de indruk juist dat er vaker met Rotterdam/Amsterdam/Rotterdamse haven over de noordtak gesproken wordt dan met de bestuurders in de regio waar die zou moeten komen te liggen?

Antwoord 5

De indruk is mijns inziens onjuist. Zie mijn antwoorden op vraag 2 en 4.

Vraag 6

Bent u bereid om in februari in gesprek te gaan met de lokale en regionale bestuurders en bevolking en daarbij ook de Kamerleden uit te nodigen, die de motie (Kamerstuk 35 925-XII, nr. 24) ingediend en ondersteund hebben en daarbij wellicht vergeten zijn om in contact te treden met hun lokale afdelingen?

Antwoord 6

Ik vind het erg belangrijk om niet over een regio te praten, maar met de inwoners van een regio. Daarom breng ik graag een bezoek aan Oost-Nederland: niet alleen om het onderzoek naar de structurele oplossing voor het goederenvervoer per spoor te bespreken, maar om een breder gesprek te voeren. Ik denk dan ook aan de regionale bereikbaarheid, de toekomst van het openbaar vervoer in de regio en grensoverschrijdende verbindingen.

Vraag 7

Hoeveel geld zou het kosten (volgens de huidige raming) om een Noordtak van de Betuwelijn aan te leggen? En kunt u bij deze raming aangeven om welke tracékeuze het gaat? Kunt u daarbij zeer specifiek ingaan op de situatie

rond Doetinchem (nieuwe ziekenhuislocatie), natuurgebieden, Haaksbergen en de Hengelo-Oldenzaal-aansluiting?

Antwoord 7

Er bestaan geen recente ramingen van een noordelijke tak van de Betuweroute. De laatste ramingen dateren uit 2014. In het kader van PHS-GON² (Goederenvervoer Oost-Nederland) zijn door ProRail vier tracé varianten over bestaand spoor bekeken, waarvan de kostenschattingen uitkwamen tussen de 300 en 800 miljoen euro. Daarnaast is toen ook een kostenonderzoek³ uitgevoerd voor een nieuw tracé parallel aan het N18 tracé. De motie van de leden De Boer en Van Veldhoven van de Tweede Kamer (Kamerstuk 33 750 A, nr. 90) was hiervoor de aanleiding. Een enkelsporig tracé is toen geschat op 1,7 miljard euro; een dubbelsporig tracé op 2,1 miljard euro.

Bij de totstandkoming van de Landelijke Netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV zijn in 2020 ca. 100 mogelijke maatregelen op het Nederlandse spoornetwerk onderzocht. In dit kader zijn toen ook enkele zeer globale kostenindicaties opgesteld door ProRail over mogelijke tracé varianten van goederentreinen naar Noordoost Europa. De bandbreedte varieert van 500 miljoen euro tot 20 miljard euro. Zie voor het volledige rapport de bijlage behorend bij Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV (Kamerstuk 23 645, nr. 746), gepubliceerd op rijksoverheid.nl⁴.

Ik kan niet in gaan op de eventuele gevolgen voor Doetinchem, Haaksbergen, Hengelo/ Oldenzaal. Zoals gezegd zijn de plannen niet in die mate uitgewerkt dat er afspraken kunnen worden gedaan over de genoemde specifieke locaties.

Vraag 8

Welke lessen heeft u geleerd uit het rapport van de Algemene Rekenkamer over de Betuwelijn, waaruit duidelijk geworden is dat niet alleen de aanlegkosten voor rekening van het Rijk gekomen zijn, maar er ook een aanzienlijk jaarlijkse exploitatiebijdrage betaald moet worden?

Antwoord 8

De lessen die zijn geleerd uit het rapport van de Algemene Rekenkamer (bijlage bij Kamerstuk 34 475 XII, nr. 2), zijn verwoord in de reactie van de Minister van Infrastructuur en Milieu van 29 april 2016. In deze reactie heeft de Minister aangegeven dat de verwachtingen omtrent een marktconforme exploitatie van de Betuweroute in de loop van de jaren niet zijn uitgekomen. Weliswaar zijn financiële doelstellingen (i.c. rendabele exploitatie en aanleg door marktpartijen) niet gehaald, maar het volume aan treinverkeer over de Betuweroute is wel in overeenstemming met eerdere verwachtingen. Er rijden nu ongeveer 100 goederentreinen per dag over de Betuweroute met lading die niet (meer) over de weg gaat en zo de uitstoot van schadelijke emissies beperkt. Ook is gebleken dat de overheid niet sturend kan optreden in de keuze van marktpartijen voor de te gebruiken modaliteiten. De overheid kan slechts voorwaardenscheppend zijn, zodat elke modaliteit zijn positie in de markt op eigen merites kan verwerven. De lessen zijn derhalve dat overheidsinterventie in de markt van spoorgoederen beperkt moet blijven, dat aanleg en exploitatie van een nieuw spoortracé door marktpartijen niet goed mogelijk is gebleken en dat dit alleen te rechtvaardigen is als er voldoende maatschappelijke belangen zijn om hiervoor publieke middelen vrij te maken.

Vraag 9

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het derde spoor van de Betuwelijn, met mogelijke alternatieven om via vaarwegen (binnenvaart en schepen naar bijvoorbeeld Hamburg) meer capaciteit voor vervoer van goederen naar Duitsland beschikbaar te krijgen

² Informatiedocument Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Goederenroute Oost-Nederland, ProRail, 16 juni 2014.

³ Kostenonderzoek Noordtak Betuweroute, Movares, 27 november 2014.

⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/documenten/kamerstukken/2021/01/29/ontwikkelagenda-toekomstbeeld-ov-nu-instappen-naar-2040>

Antwoord 9

Onze Duitse partners zijn volop bezig met de aanleg van het zogenoemde «derde» spoor: dat houdt in dat Duitsland een extra spoor aanlegt bij de aansluiting op de Betuwelijn tussen de grens bij Zevenaar / Emmerich en Oberhausen, zodat er straks drie sporen liggen in plaats van twee. Uw Kamer wordt regelmatig geïnformeerd over de voortgang, laatstelijk in de brief over spoorgoederenvervoer van 14 december 2021⁵.

Vraag 10

Kunt u in ieder geval de vraag of u bereid bent om in februari in gesprek te gaan met bewoners en bestuurders van de Achterhoek en Twente zo spoedig mogelijk beantwoorden?

Antwoord 10

Zie mijn antwoord op vraag 6.

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 953