

Vergaderjaar 2011–2012

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 57

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 juli 2012

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. Enkele van deze moties hebben geleid tot het uitvoeren van de volgende goederenstudies:

1. Lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer;
2. Mogelijkheden om meer in te zetten op de binnenvaart;
3. Actualisatie van de Noordtakstudie uit 1998;
4. Mogelijkheden de Betuweroute via Zevenaar/grens intensiever te benutten.

Ik heb uw Kamer toegezegd dat u medio 2012 wordt geïnformeerd over de resultaten van de onderzoeken. Met deze brief voer ik die toezegging uit.

De goederenstudies zijn uitgevoerd onder begeleiding van brede begeleidingscommissies met vertegenwoordigers van de bij PHS betrokken regio's en sectorpartijen. Bijgaand rapport «Resultaten goederenstudies» (bijlage 1)² bevat de samenvattingen van de resultaten van de goederenstudies, zodat deze in samenhang kunnen worden gezien. De vier onderzoeksrapportages zijn als bijlagen 2 tot en met 5 aan deze brief toegevoegd².

Uit de studie naar het lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer blijkt dat de nieuwe goederenvervoerprognoses gemiddeld circa 20% lager zijn dan de prognoses uit 2008, die ten grondslag lagen aan de Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010. Op grond van de studies zou de scope van het m.e.r.-onderzoek waarschijnlijk aangepast kunnen worden, namelijk van 2 extra goederenpaden naar 1 extra goederenpad per uur/per richting. Echter, op 5 juni 2012 heeft uw Kamer het onderdeel «Goederenroute Oost-Nederland» van PHS controversieel verklaard. Daarom zal ik naar aanleiding van de resultaten van de goederenstudies thans geen nadere besluiten nemen over de routing door Oost-Nederland. In het vervolg van PHS zullen de nieuwe goederenprognoses worden gehanteerd. Uit de studies blijkt verder dat er mogelijk-

¹ Kamerstuk 32 404, nr. 1.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

heden zijn om een extra deel van het goederenvervoer via de binnenvaart en de Betuweroute af te wikkelen, maar dat hierdoor niet alle extra goederentreinen door Oost-Nederland kunnen verdwijnen.

Ik beschouw met de toezending van deze goederenrapporten en het samenvattende rapport de moties onder Kamerstuknummers 32 404, nr. 7, 15, 16, 21, 22 en 25 als afgedaan.

Zoals gebruikelijk bij controversieel verklaarde onderwerpen worden de lopende onderzoeken voor PHS voortgezet, maar worden er geen besluiten genomen. De controversiële status van het PHS-onderdeel Goederenroute Oost-Nederland hoeft geen gevolgen te hebben voor het lopende m.e.r.-onderzoek om te komen tot een Milieu Effecten Rapport (MER) omdat het m.e.r.-onderzoek alle mogelijke varianten omvat: de variant uit de PHS voorkeursbeslissing met 2 extra goederenpaden/uur/richting door Oost-Nederland, een variant met 1 extra goederenpad/uur/richting en de referentiesituatie zonder extra goederenpaden. Ik acht het doorgaan van het m.e.r.-onderzoek van belang om de periode van onzekerheid voor de omwonenden van de spoorlijnen niet onnodig te verlengen.

In het kader van de lopende m.e.r.-procedure zal ik een dezer dagen de definitieve «Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het MER» vaststellen. In die Notitie zijn het onderzoekskader en de wijze en diepgang van het onderzoek vastgelegd. Op het ontwerp van de Notitie, dat ik eind 2011 heb gepubliceerd, zijn 1535 zienswijzen ontvangen, alsmede advies van de Commissie MER (zie ook mijn beantwoording van Kamervragen van het lid Monasch dd 19 maart 2012, Vergaderjaar 2011–2012, nr. 1885). Mede op basis van de zienswijzen en het advies stel ik de definitieve Notitie vast. Zoals gezegd zijn in het lopende m.e.r.-onderzoek alle mogelijke varianten opgenomen: de variant uit de PHS voorkeursbeslissing met 2 extra goederenpaden/uur/richting door Oost-Nederland, een variant met 1 extra goederenpad/uur/richting en de referentiesituatie zonder extra goederenpaden. Pas na afronding van het m.e.r.-onderzoek (volgens de huidige planning in de eerste helft van 2013), en nadat aansluitend inspraak en advisering heeft plaatsgevonden, is besluitvorming over de goederenrouting Oost-Nederland aan de orde.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus