Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**
IENW/BSK-2022/26268

Datum 16 februari 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over het bericht in de Gelderlander van 23 januari: 'Heisa in de Achterhoek over nieuwe tak van de Betuweroute: 'Het brengt ons helemaal niets'

Geachte voorzitter,

Bijgaand treft u mijn antwoorden op de vragen die zijn gesteld door het lid Van Ginneken (D66), ingezonden op 1 februari 2022 met kenmerk 2022Z01614. Het betreft vragen naar aanleiding van het bericht in de Gelderlander van 23 januari: 'Heisa in de Achterhoek over nieuwe tak van de Betuweroute: 'Het brengt ons helemaal niets'.

Vraag 1
Bent u bekend met de zorgen die leven onder (vertegenwoordigers van) inwoners van Gelderland en Overijssel met betrekking tot het onderzoeken van de maatschappelijke en economische meerwaarde van de zogenaamde Noordtak van de Betuweroute?

Antwoord 1
Ja, daar ben ik bekend mee. 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 - de gezamenlijke visie van overheden, de OV-sector en maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen - zoeken we naar een lange termijn oplossing voor goederentreinen die vanuit Nederland naar Noordoost-Europa rijden. Het lopende vooronderzoek dat in oktober 2021 gestart is, 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. Wanneer het onderzoek is afgerond, zal ik uw Kamer informeren. Naar verwachting zal dit in het voorjaar van 2022 zijn. Op dat moment kan ook worden bepaald hoe de motie over de Noordtak Betuweroute (35925 XII, 24), waarin de regering wordt verzocht de maatschappelijke en economische meerwaarde van de zogenaamde Noordtak Betuweroute te onderzoeken, past in een eventueel vervolgproces. Hiermee sluit ik aan op de wijze waarop mijn voorganger op de motie heeft gereageerd, tijdens het debat van de begrotingsbehandeling van het Ministerie van IenW.

Vraag 2
Bent u bereid hen en andere regionale en lokale partijen zoals bijvoorbeeld bewonersgroepen en maatschappelijke organisaties meer te betrekken bij de uitvoering van dit onderzoek?

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.

Ook bij een eventueel vervolg op het lopende onderzoek zullen belanghebbenden worden betrokken. Als staatssecretaris vind ik het belangrijk om niet over een regio te praten, maar met de bewoners van een regio. Bewonersgroepen en maatschappelijke organisaties spelen daarin vanzelfsprekend een rol.

Vraag 3
Op welke manier worden hun zorgen over de leefbaarheid betrokken in de uitkomsten van dit onderzoek?

Antwoord 3
Het lopende onderzoek brengt de belangen van alle betrokkenen in kaart. Een goede leefbaarheid is vanzelfsprekend één van die belangen. In deze fase worden de leefbaarheidsaspecten kwalitatief in beeld gebracht en betrekken we breed de belanghebbenden. Indien het project – in welke richting dan ook – verder wordt onderzocht, wordt daarbij aangesloten bij de MIRT spelregels voor ruimtelijke en infrastructurele projecten, bijvoorbeeld via een m.e.r.-procedure. In deze onderzoeken en uitwerking zal in lijn met de wettelijke kaders en richtlijnen ook de leefbaarheid expliciet aandacht krijgen. De evaluatie van de aanleg van de Betuweroute heeft ons in ieder geval geleerd leefbaarheid voor omwonenden – en eventueel additionele maatregelen voor een betere inpassing – in een vroeg stadium inzichtelijk te hebben en hen te betrekken in het besluitvormingsproces.

Vraag 4
Bent u bereid ook scenario's te onderzoeken waar de lokale economie en maatschappij kunnen meeprofiteren van het eventueel aanleggen van de Noordtak van de Betuwelijn?

Antwoord 4
Ja, daar ben ik toe bereid. Ik stel daarbij wel voor dit pas aan de orde te hebben wanneer ook daadwerkelijk besloten zou worden tracé varianten te onderzoeken.

Zoals gezegd is daar nu nog geen sprake en wordt daarover ook nu nog niet besloten.

Vraag 5
Wordt bij de onderzochte scenario's ook rekening gehouden met de mogelijkheden van een Noord-Oostwaartse verbinding op het spoor in Duitsland?

Antwoord 5
De uitkomsten van het lopende vooronderzoek goederentreinen naar Noordoost Europa zullen mede bepalen of én hoe een volgende stap genomen kan worden. In deze fase wil ik dan ook nog niets uitsluiten en de onderzoeksresultaten afwachten.

Vraag 6
Wat is de stand van zaken en het verwachtte tijdpad met betrekking tot de werkzaamheden aan het zogenaamde derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen?

Antwoord 6
In antwoord op een vergelijkbare vraag van het lid Omtzigt heb ik aangegeven dat onze Duitse partners volop bezig zijn met de aanleg van het zogenoemde 'derde' spoor. Over de voortgang wordt u Kamer regelmatig geïnformeerd, laatstelijk in de brief over spoorgoederenvervoer van 14 december 2021[1]. In deze brief is aangegeven dat DB Netz verwacht dat nog lopende procedures voor bouwvergunningen in de komende jaren succesvol afgerond kunnen worden, zodat de drie sporen op het volledige, ruim 70 kilometer lange tracé tegen het eind van dit decennium in gebruik kunnen zijn.

Vraag 7
Hoe verhoudt het volwaardig gebruik van de Betuweroute (uitgaand van afgeronde werkzaamheden aan het voornoemde derde spoor) zich tot de vraag en het aanbod voor een eventuele Noordtak van de Betuwelijn?

Antwoord 7
Met het gereedkomen van het 'derde' spoor is het mogelijk de Betuweroute beter te benutten. Momenteel kunnen zo'n 100 goederentreinen per dag via de grensovergang Zevenaar – Emmerich rijden. Met het gereedkomen van het 'derde spoor' kan dit aantal stijgen naar ongeveer 160 goederentreinen per dag. De capaciteit van de Betuweroute is echter groter. Een eventuele Noordtak maakt het mogelijk om goederentreinen die nu door de Randstad van en naar de grensovergang Oldenzaal - Bad Bentheim rijden, voortaan via de Betuweroute en de bedoelde noordtak te laten rijden. Deze treinen hebben over het algemeen een andere herkomst/bestemming in het achterland (Noordoost Europa, Rusland en China) dan treinen die via de grensovergang Zevenaar – Emmerich gaan (Ruhrgebied, Zuid-Duitsland, de Alpenlanden en Noord-Italië).

Vraag 8
Welke lessen over hinderbeperking en participatie bij de besluitvorming zijn getrokken of kunnen worden getrokken uit (de aanleg van) het reeds bestaande deel van de Betuwelijn?

[1] Kamerstuk 29984, nr. 953

**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

**Ons kenmerk**
IENW/BSK-2022/26268

Antwoord 8
Het Tracébesluit voor de Betuweroute is tot stand gekomen na een uitgebreid besluitvormingsproces. Daarbij zijn de geldende wettelijke procedures voor inspraak gevolgd. Meer specifiek is in de milieueffectrapportage (m.e.r.) de hinderbeperking bezien. Voor een volledig overzicht verwijs ik naar de volledige Planologische Kernbeslissing Betuweroute (Kamerstuk 22589, nr. 193a).

In de evaluatie van de exploitatie van de Betuweroute schrijft de Algemene Rekenkamer dat er veel maatschappelijk verzet was tegen het aanvankelijke kabinetsbesluit uit 1993 (bijlage bij Kamerstuk 34475-XII, nr. 2). Na een heroverweging is in 1995 dit besluit bevestigd en zijn wettelijke procedures voor inspraak in gang gezet. Deze procedures hebben veel aandachtspunten geïdentificeerd.

Sommige van deze aandachtspunten hebben geleid tot additionele maatregelen voor een betere inpassing; de bouw van Betuweroute is daardoor weliswaar duurder geworden, maar kon daardoor wel op meer maatschappelijk draagvlak rekenen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen