

**Samenvatting van het  
kabinetsstandpunt over de Betuweroute**

24 april 1995

### **Inleiding**

De Betuweroute, van strategisch belang voor economie en milieu, moet worden aangelegd, mits er voldoende maatregelen worden genomen om de groei van het wegvervoer te beperken, en de vervoersomvang op de Betuweroute beduidend te vergroten.

Dat zijn, naast nog talrijke aanpassingen in het tracé, enkele hoofdconclusies van het Kabinet over de aanleg van de Betuweroute.

Het Kabinet volgt daarmee een groot aantal conclusies en aanbevelingen van de Commissie Betuweroute, onder leiding van de commissaris van de Koningin in Friesland, drs L. Hermans, maar vult die conclusies nog nadrukkelijk op eigen wijze aan.

#### *Het Kabinet stelt vast:*

- *aanleg van de Betuweroute is noodzakelijk*
- *betaalbare alternatieve oplossingen zijn niet aanwezig*
- *de kwaliteit van het ontwerp voldoet aan alle eisen en is verantwoord en evenwichtig*

#### *En het Kabinet concludeert:*

- *de Betuweroute is van strategisch belang voor milieu en economie.*

De laatste conclusie wordt onderbouwd met de stelling dat de aanleg de enige manier is om, gezien de onvermijdelijke groei van het goederenvervoer, een verschuiving van dat vervoer van weg naar spoor mogelijk te maken. Alleen dan kan op Europese schaal de bijdrage van de transportsector aan de groei van milieuproblemen worden verminderd.

De nieuwe spoorlijn is ook van strategisch belang voor de Nederlandse economie en de werkgelegenheid. Aansluiting op alle Europese hoofd-transportassen is essentieel voor ons land als transport- en distributieland, maar ook als produktieland en ter handhaving en versterking van de positie van Rotterdam als mainport. Dat is van groot belang voor een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en de werkgelegenheid op lange termijn.

### **Noodzaak**

Economische groei en stijgende welvaart, in combinatie met mondialisering, leidt tot een onvermijdelijke groei van (internationaal) transport. Nederland wil zijn wereldpositie op het gebied van transport en distributie veiligstellen en versterken.

Op den duur zal het wegvervoer, waar Nederland groot in is, echter vastlopen in de verkeerscongesties in eigen land maar ook elders op het Europese continent. Voorts worden er in met name de transitlanden (Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland) steeds strenger wordende belemmeringen tegen de vrachtauto opgeworpen.

Los van de economische overwegingen zal de groei van het vrachtverkeer over de weg ook uit milieuoverwegingen beperkt moeten worden. Het zal moeten worden teruggedrongen ten gunste van spoor en water. Water is echter beperkt in zijn bereik en het huidige Nederlandse spoorwagennet is slechts beperkt bruikbaar voor goederenvervoer.

De bestaande sporen lopen dwars door steden en stedelijke gebieden. Het Nederlandse spoorwegnet heeft zich vooral ontwikkeld ten behoeve en gunste van het passagiersvervoer en de meeste (potentiële) treinreizigers wonen en werken in die stedelijke agglomeraties.

Het bestaande net heeft in de nachtelijke uren nog behoorlijk wat capaciteit. Indien echter de daardoor optredende hinder op eenzelfde wijze zou moeten worden verminderd, zoals thans voor de Betuweroute is voorzien, dan moet er voor miljarden guldens worden geïnvesteerd, zonder dat daarbij de technische vervoerscapaciteit van het spoorwegnet toeneemt.

Dat laatste is voor de Commissie Betuweroute doorslaggevend geweest om te adviseren de Betuweroute in een keer aan te leggen. En het Kabinet is het daarmee eens.

#### Economische achtergronden

Over de mate van rentabiliteit van een grootschalig spoorwegproject, dat in beginsel uitsluitend gebruikt wordt voor goederenvervoer lopen de meningen sterk uiteen. Alle vervoersprognoses geven aan dat in de groei van het goederenvervoer in het algemeen een zeker "natuurlijk" aandeel voor het spoor is weggelegd. De Commissie Betuweroute schat het oost-west-verkeer in 2015 vanuit en naar het Rijnmondgebied op minimaal 30 miljoen ton. Dat is lager dan ten tijde van PKB 3 door McKinsey werd verondersteld (37 miljoen ton), maar niettemin een interessant volume, vooral als men bedenkt dat het om lange-afstand-vervoer zal gaan.

Volgens het CPB kan de aanleg van de Betuweroute in een periode van 15 tot 25 jaar zijn terugverdiend, afhankelijk van de economische situatie van het moment. Sommige economen zijn van mening dat de aanwezigheid van de zgn. strategische effecten van de Betuweroute, zoals internationale concurrentiekracht en industrieel vestigingsklimaat een veel hoger rendement tot gevolg heeft en daarmee een tot veel kortere terugverdientijd leidt.

Het Kabinet beschouwt, evenals de Commissie Hermans, de Betuweroute primair als een strategische investering. Immers zonder adequaat spoor blijft Nederland voor zijn transportfunctie aangewezen op de weg en het water. Het wegvervoer wordt internationaal in zijn groei belemmerd en over het water kan men lang niet overal komen.

Met een actief flankerend beleid ziet het Kabinet een goede toekomst voor het spoorvervoer.

#### Flankerend beleid

Het Kabinet onderschrijft de noodzaak om de groei van het wegvervoer terug te dringen ten gunste van spoor en water.

Niet alleen om de groei van de milieubelasting te verminderen (milieu argumenten), en omdat het wegvervoer steeds meer in de knel zal geraken (economische argumenten), maar ook om de vervoersomvang op de Betuweroute verder te vergroten. Het Kabinet meent dat al het een en ander gebeurt, maar vindt ook dat aanvullende maatregelen nodig zijn.

De verhouding tussen prijs en kwaliteit van het spoorvervoer is nog steeds in het nadeel ten opzichte van het wegvervoer. Het terugdringen van het internationale lange-afstandsvervoer over de weg en de daarvoor benodigde zware kostenverhogingen komen echter pas aan de orde als er in Europa op de langere afstand goede transport-alternatieven zijn, zoals het spoor. Daar wordt hard aan gewerkt, maar de spoorwegen kunnen dit in Nederland nog niet opvangen. Binnenvaart en kustvaart spelen hierin ook een belangrijke rol, maar door hun natuurlijke beperkingen is die bescheidener van aard.

Het Kabinet is van plan in Europees verband de kosten van het wegvervoer variabel te maken waardoor het wegvervoer-met-veel-kilometers relatief duurder wordt. In verband hiermee is het Kabinet er voor om het Europese minimumniveau van onder andere de diesel-accijns te verhogen.

#### Spoor, binnenvaart, kustvaart en wegvervoer

De keuze van verladers en vervoerders tussen het spoor, de weg, de binnenvaart en de kustvaart (de vervoersmodaliteiten) wordt bepaald door de prijs, de kwaliteit van de vervoersprestatie, de aard en omvang van de goederen en hun bestemming. Ontwikkelingen in spoor en binnenvaart richten zich op liberalisering en verzakelijking. Dit leidt tot sterk marktgerichte bedrijfsvoeringen in deze sectoren en scherpe prijsvaststelling. Daarnaast brengen belemmeringen in het wegvervoer verladers er steeds meer toe keuzes te maken vóór spoor en binnenvaart, met het wegvervoer voor de aan- en afvoer: het zogenaamde *intermodaal* concept.

#### Spoor

In 1991 is binnen de Europese Unie een begin gemaakt met het afbouwen van de monopoliepositie van de Spoorwegbedrijven. Deze ontwikkeling wordt verder voortgezet wat betreft de toegang tot het spoorwegnet en de verdeling van de capaciteit van de rails (liberalisering). In Nederland heeft dit onder meer zijn uitwerking gevonden in de verzelfstandiging van NS Cargo.

Het Kabinet wil de totstandkoming van nieuwe concepten, zoals shuttlediensten (geregelde doorgaande treindiensten met vaste dienstregelingen tussen twee plaatsen), nieuwe spooransluitingen en een goed netwerk van terminals (goederenstations) op het Europese spoorwegnet aanmoedigen. Samenwerking tussen Europese spoorwegmaatschappijen wordt versterkt door een gezamenlijk management van het vervoer op de Europese transport-verbindingen (*assenmanagement*). In de toekomst wordt die samenwerking verbreed door joint ventures of andere vormen van participatie.

Ondanks de huidige beperkingen op de infrastructuur zijn op initiatief van reders en exporteurs met succes shuttlediensten ontstaan tussen Rotterdam en andere economische centra in Europa. Naarmate de infrastructuurcapaciteit toeneemt en de markt verder open gaat zullen de mogelijkheden daartoe zeker verder toenemen.

TransEuropese Netwerken (TEN's) maken nieuwe treindiensten mogelijk, zoals via de Eurotunnel onder het Kanaal, de nieuwe spoorverbindingen met Scandinavië, en de tunnels door de Alpen. Straks zal door de totstandkoming van het Europese net van Hogesnelheidstreinen extra ruimte vrijkomen voor goederenvervoer op de bestaande netten. In Duitsland en Frankrijk zijn de effecten van deze ontwikkelingen al duidelijk zichtbaar.

In Rotterdam worden op dit ogenblik twee overslagpunten voor chemische producten gebouwd. Daardoor kunnen in korte tijd complete treinen worden beladen. Ook dit zal het vervoer-per-rail van deze bulkproducten een extra impuls geven.

#### Binnenvaart

De groei van het container-vervoer op de binnenvaart is enorm. Tussen 1986 (1.9 miljoen ton) en 1992 (4.6 miljoen ton) is dit met 140% gegroeid. In 1994 werden ongeveer 270.000 containers tussen Rotterdam en Duitsland per binnenvaartschip vervoerd, en ongeveer een gelijk aantal tussen Rotterdam en Antwerpen. Het is te



verwachten dat de binnenvaart haar aandeel in de Rotterdamse containeroverslag in 2010 ten opzichte van 1994 meer dan verdubbeld zal hebben.

De binnenvaart gaat die positie nog verder uitbouwen. Een actieplan voor versterking van de internationale binnenvaart met containers is in uitvoering met nadruk op intermodale samenwerking en overslagtechnieken. Een eerste intermodaal samenwerkingsverband met wegvervoerders is vorig jaar opgericht.

De zeereders bekijken samen met de Rijnreders thans de mogelijkheden voor scheeps-shuttle-diensten over de Rijn. Door samenwerking kan een voldoende vervoers-omvang bereikt worden voor water en spoor. Het spoor en de binnenvaart kunnen elkaar hier goed aanvullen waardoor een dergelijk systeem ca. 100.000 containers per jaar uit de markt kan halen.

Op de begroting van Verkeer & Waterstaat is ongeveer f 500 miljoen uitgetrokken aan zgn. 'natte' infrastructuur voorzieningen op de oost-west verbinding. Daarmee wordt o.a. de Waal als hoofdtransportas verbeterd waardoor een betere containervaart mogelijk wordt.

#### **Kustvaart**

Het Kabinet sluit zich aan bij de aanbevelingen van de Commissie Hermans, die vindt dat de kustvaart meer aandacht moet hebben. De kustvaart kan een deel van de groei van het vervoer opvangen, met name geldt dit voor het Middellandse Zeegebied en Noord- en Oost-Europa. Alleen al uit Rotterdam gaan er lijndiensten naar ruim honderd havens.

#### **Wegvervoer**

Het wegvervoer zal altijd een belangrijk marktaandeel houden. Daarom kan en moet het wegvervoer milieuvriendelijker. Het gaat daarbij om efficiency (een zo hoog mogelijke belading) en technologie-verbetering (schonere, zuinigere en stillere motoren).

#### **Samenvattend:**

*De Betuweroute moet worden aangelegd. Dat is van strategische betekenis voor ons land. De investering kan alleen rendabel worden als de groei van het spoorvervoer krachtig wordt gestimuleerd, anders verliest de investering zijn zin.*

*Uit het voorgaande blijkt volgens het Kabinet dat het Nederlands vervoerssysteem zich met kracht aanpast. Bij een vervoersomvang van tenminste 30 miljoen ton over de Betuweroute is er echter nog onvoldoende sprake van winst voor het milieu en verbetering van de bereikbaarheid. Daarom wordt het beleid er met kracht op gericht de vervoersomvang van de Betuweroute te vergroten. Daartoe wordt binnen twee jaar na de parlementaire behandeling van het kabinetsbesluit een Plan van Aanpak aan de Kamer worden voorgelegd.*

#### **Het tracé van de Betuweroute**

Het Kabinet onderschrijft de analyse van de Commissie Hermans dat het tracéontwerp van de Betuweroute evenwichtig is. Er zijn normen voor gehanteerd die voor een deel strenger zijn dan die voor het bestaande spoorweginet. Mede op basis van die analyse van de Commissie concludeert het Kabinet dat beperkte plaatselijke aanpassingen overwogen moeten worden om tegemoet te komen aan de dringende wensen uit de regio.

Het Kabinet besluit daarom een bedrag van f 490 miljoen extra uit te trekken voor een aantal lokale verbeteringsmaatregelen langs het tracé van de Betuweroute in Zuid-Holland en Gelderland.

Daarnaast wordt op vijf, door de Commissie Betuweroute genoemde, lokaties tot het volgende besloten:

**1 Giessenlanden, de kruising met het riviertje de Giessen**

Besloten is, na overleg in verband met dringende wensen van de provinciale en gemeentelijke bestuurders, een tunnel onder de Giessen te bouwen, waartoe een extra bedrag van f 110 miljoen uitgetrokken wordt.

**2 Passage Schelluinen - Gorinchem**

Hier worden verdergaande geluidwerende maatregelen genomen, terwijl passage door plaatselijk verkeer van de bestaande snelweg A15 en de Betuweroute wordt vergemakkelijkt en sociaal veiliger wordt. Andere aanpassingen - zoals voorgesteld door de Commissie Betuweroute - zijn weinig effectief en te kostbaar. Teneinde op termijn toch een zo strak mogelijke bundeling tussen de nieuwe spoorlijn en de autosnelweg A15 te verkrijgen, heeft het Ministerie van V&W zich verplicht om, op het moment dat bestaande A15 en de kruising met de A27 gereconstrueerd moeten worden, nabij Gorinchem de A15 zo dicht mogelijk tegen de dan bestaande Betuweroute aan te leggen.

**3 Kruising met de spoorlijn Utrecht - 's Hertogenbosch bij Geldermalsen/Meteren**

Het tracé van de Betuweroute gaat bij de kruising met de spoorlijn Utrecht - Den Bosch samen met de al bestaande A15 omhoog en wordt dan ook samen met die A15 over de spoorlijn heen gevoerd. Van een nieuwe verstoring van het landschap is dus geen sprake, wel wordt het landschap verder aangetast dan het al is. Maar - zo oordeelt het Kabinet - het gebied heeft geen status als waardevol cultureel landschap en kent geen belangrijke natuurlijke of recreatieve functies. Het wordt al doorsneden door de spoorlijn Utrecht - Den Bosch, de A15, terwijl twee kilometer verderop het bestaande verkeersknooppunt Deil veel ruime inneemt. Het Kabinet ziet daarom geen redenen voor ingrijpende aanpassingen. Wel worden maatregelen genomen die de geluidshinder voor Meteren verder verminderen.

**4 Passage Kerk Avezaath/Tiel**

De Commissie acht een langere en dieper uitgevoerde verdiepte ligging van Kerk Avezaath tot halverwege Tiel de beste oplossing (meerkosten: f 300 miljoen). De NS raamt die meerkosten echter op f 420 miljoen en waarschuwt dat dit tevens kan leiden tot beperking van de capaciteit van de Betuweroute door de zeer lange, steile helling in dat aangepaste plan.

Het Kabinet volgt hier een voorstel tot een aangepast ontwerp, namelijk om Betuweroute en A15 ter plaatse lager te leggen, de kruisende wegen er overheen te voeren, waardoor het spoor en de A15 nog strakker gebundeld worden. Bovendien kan de ecologische verbinding langs de Linge-oeveren, destijds verbroken bij de aanleg van de A15, hersteld worden. Daartoe wordt f 70 miljoen aan de begroting toegevoegd.

**5 Kruising Pannerdensch Kanaal**

In dit geval handhaaft het Kabinet de zgn. brug-kruising, omdat het tot de conclusie is gekomen dat er zwaardere argumenten pleiten tegen de aanleg van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal dan ervoor. De Commissie Betuweroute pleit, indien een tunnel zou worden aangelegd, voor een lange tunnel om de kruising uit te voeren, hoewel in het oorspronkelijke PKB-plan aan de geraamde investeringskosten reeds f 40 miljoen is toegevoegd om de brug "geluidarm" uit te voeren en een geluidscherm van ongeveer 3,5 km te plaatsen. Meerkosten voor een lange tunnel zouden f 250 miljoen bedragen. Het Kabinet vindt dat dit voorstel slechts een

gedeeltelijke oplossing biedt. Natuurlijk leidt een brug-kruising tot een ingrijpende verandering in het landschap, maar twee hoogspanningsleidingen en een steenfabriek direct naast de te bouwen brug hebben het landschap reeds goeddeels bepaald. Dat in aanmerking nemend is het Kabinet van mening dat op de schaal van een dergelijk landschap een brug geen extra dissonant vormt. Bovendien zou de herziening van de PKB Betuweroute, die nodig is om een tunnel te kunnen realiseren, tot een uitstel van minimaal 1,5 jaar zou leiden voor het opleveren van de gehele Betuweroute.

De kern van de resterende problematiek bij de brug-kruising is de geluidhinder.

Daarom heeft het Kabinet besloten om het tracé-gedeelte van het einde van de A15 bij Bommel tot de ingang van de tunnel bij Zevenaar uit te voeren als een zogenaamde 'M-baan'. Daardoor wordt, bij dezelfde hoogte van de geluidwerende voorzieningen (en dus met gelijkblijvende visuele effecten), de geluidbelasting van de aangrenzende gebieden nog verder beperkt. Het Kabinet heeft voor deze extra maatregel f 100 mio uitgetrokken.

#### **Structuurschema Groene Ruimte**

Tenslotte is besloten, naast de reeds opgenomen f 100 miljoen, een extra bedrag van f 50 miljoen uit te trekken, voor de beste landschappelijke en ecologische inpassing van de spoorlijn.

*Dit alles betekent dat in totaal maximaal f 820 miljoen extra wordt uitgetrokken voor de lokale verbeteringsmaatregelen (f 490 miljoen), de grotere ontwerp-aanpassingen (f 180 miljoen) en de landschappelijke en ecologische inpassing (f 50 miljoen). De totale kosten van Betuweroute komen hiermee op f 8,094 miljard (prijspeil 1994).*

#### **Vervolgprocedure en toekomst**

Indien het tracé van de Betuweroute in de behandeling door de Kamer niet gewijzigd wordt is in het volgende tijdschema voorzien.

Nadat de Kamer met dit Kabinetsstandpunt heeft ingestemd en nadat de diverse aanpassingen in het Voorontwerp Tracébesluit zijn verwerkt, zullen de betrokken bestuursorganen hun definitieve reactie geven.

Daarna zullen de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het Ontwerp Tracé-besluit (OTB) vaststellen, hetgeen naar verwachting eind 1995, begin 1996 kan geschieden. Dat OTB wordt gepubliceerd terwijl de ministers tegelijkertijd aan de betrokken overheden vragen of en in hoeverre zij bereid zijn dit (ontwerp-)tracébesluit planologisch in te passen. Na het verwerken van hun reacties kan dan in voorjaar 1996 vaststelling en publikatie van het Tracé-besluit volgen. Overheden, die niet bereid zijn het project planologisch in te passen, kunnen eventueel - ingevolge de Tracéwet - een aanwijzing daarvoor van de minister van VROM krijgen. Vervolgens kan dan, na inpassing in de verschillende streek- en bestemmingsplannen, eind 1996, of begin 1997 met de feitelijke bouw begonnen worden en kan de Betuweroute in 2004 volledig operationeel zijn.

#### **Partiële herziening**

Voor de realisering van een tunnel onder de Giessen is een gedeeltelijke herziening van het PKB noodzakelijk, hetgeen betekent dat bij de aanleg van dit deel een vertraging van ongeveer anderhalf jaar zal optreden ten opzichte van de totale planning. Het Kabinet rekent echter op de medewerking van het lokale bestuur en spant zich in deze achterstand in te lopen, zodat dit deel tenslotte gelijk gereed komt met de aansluitende delen.

### Kortsluitroute

Omdat de verbetering van het aantakken van de Rotterdamse Havenspoorlijn op het bestaande net nabij Kijfhoek een eerste vereiste is wil het Kabinet haast maken met de vervolgpcedure voor de zgn. Kortsluitroute bezuiden Rotterdam. Naar aanleiding van de Kamerbehandeling (najaar 1993) is deze Kortsluitroute direct aan de Betuweroute toegevoegd. Alvorens daartoe een tracé-besluit kan worden genomen zal eerst een tracé-/mer- studie worden uitgevoerd.

### Duits spoorwegnet

Tussen Zevenaar en Emmerich - op Nederlands grondgebied - sluit de Betuweroute aan op de bestaande lijn Arnhem - Emmerich en daarmee op het Duitse spoorwegnet. Eind augustus 1992 is daartoe tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Duitse Bondsminister van Transport een overeenkomst gesloten, waarbij van Duitse zijde het volgende is vastgelegd:

- aanleg van een derde spoor tussen Wesel en Oberhausen;
- vrije kruisingen op het knooppunt Oberhausen;
- uitbreiding van de lijn Oberhausen - Herne en Oberhausen - Keulen;
- opheffen van de gelijkvloerse spoorwegovergangen tussen de grens en Oberhausen;
- invoeren van een nieuw beveiligingssysteem.

Daartoe heeft de Duitse regering DM 2 miljard gereserveerd. Afgesproken is dat deze projecten tijdig gereed zullen zijn zodat geen capaciteitsproblemen kunnen ontstaan. Kortgeleden heeft de Duitse minister van Verkeer deze afspraak opnieuw bevestigd.

### Noord-oost verbinding

Over de spoorverbinding tussen Betuweroute en grensovergang Oldenzaal/ Bentheim (Noordtak) stelt het Kabinet vast dat er een grote verscheidenheid aan oplossingen is. De oplossingen variëren van beperkte aanpassing van de bestaan spoorlijnen tot aan de aanleg van een geheel nieuw tracé. De mogelijke investeringskosten lopen dan ook uiteen van enkele honderden miljoenen guldens tot vijf miljard of meer.

Het Kabinet vindt dat de Tracéwet-studie naar die noord-oost verbinding, nu een besluit over de Betuweroute genomen is, spoedig moet beginnen. Daarbij zal in aanmerking worden genomen de Duitse ideeën om mogelijk meer vervoer in noordelijke en oostelijke richtingen via Emmerich af te wikkelen. In die studie wordt tevens de problematiek behandeld van de behoefte aan capaciteit voor het goederen- en reizigersvervoer (inclusief Hoge SnelheidsTreinen) en de situatie in Arnhem en op ruime schaal rondom die stad.

### Financiering

De Commissie Betuweroute is van oordeel dat als de regering de Betuweroute zo'n belangrijk project vindt de overheid dan ook maar voor volledige dekking uit de Rijksbegroting zorg moet dragen. Dit Kabinet heeft begrip voor die opvatting van de Commissie.

Echter, verantwoordelijkheid van de overheid voor de aanleg van infrastructuur gaat in sommige gevallen heel goed samen met private exploitatie. Wat dat betreft is het Kabinet van oordeel dat een helder onderscheid gemaakt dient te worden tussen enerzijds eigendom en beheer van de infrastructuur en anderzijds het gebruik, mits er sprake is van een goede, eerlijke marktwerking. Door de aanleg van de Betuweroute zal het goederenvervoer per spoor een groeiend aandeel nemen en zal de



commerciële exploitatie van het railvervoer een basis verschaffen om een gebruikersbijdrage op te brengen.

Het vorige Kabinet heeft, met instemming van de Kamers, besloten met de opbrengst van een exploitatieconcessie op voorhand een deel van de benodigde investering (privaat) te financieren.

Dit Kabinet heeft zich bezonnen op de vraag wanneer het tijd is om de verkoop van de concessie te doen plaats vinden. Het uitgangspunt, om vóór een definitief besluit over de aanleg zekerheid te hebben over financiering en private financiering, is daarbij afgezet tegen de vraag of verkoop van de concessie op een later tijdstip vanuit het belang van de belastingbetaler gunstiger kan zijn. Het Kabinet meent dat het beter is de concessie pas te verkopen als de meeste politieke risico's zijn verdwenen en de markt voor het railgoederenvervoer verder is ontwikkeld. Dat zal immers leiden tot een veel gunstiger opbrengst.

*Samenvattend:*

*Dat alles leidt tot de conclusie dat op dit ogenblik geen zekerheid geboden wordt over de omvang van de private bijdrage aan de financiering voor de aanleg van de Betuweroute. Desondanks acht het Kabinet het verantwoord de tot dusver geraamde bijdrage van f 1.5 miljard in de laatste jaren van de bouw te handhaven, onder voorwaarde dat de concessie later door de Staat verkocht wordt.*

Tot slot

Bij het besluit over de aanleg van de Betuweroute spelen strategische overwegingen een doorslaggevende rol.

Vanwege de lange economische levensduur van dit project is het precieze verloop van de verschillende ontwikkelingen immers zeer ongewis. Zo laten de verschillende prognoses voor het goederenvervoer over de Betuweroute (en dus ook de prognoses voor de rentabiliteit van de investering in de Betuweroute) grote marges zien. Dit is onder andere afhankelijk van de economische scenario's en methodieken die gehanteerd worden.

Het besluitvormingsproces over het project is intens geweest en heeft lang geduurd. Er zijn gedurende de hele besluitvormingsperiode vele rapporten gemaakt. Naar de mening van het Kabinet kunnen nauwelijks nieuwe feiten meer worden toegevoegd, en leiden nieuwe rapporten ook niet tot (verdere) vermindering van de onzekerheden.

Daarom neemt het Kabinet nu het strategische besluit:  
de Betuweroute wordt aangelegd.

Een spoorverbinding voor goederenvervoer van strategisch belang:

- \* voor het milieu, omdat aanleg van de Betuweroute de enige manier is om, gegeven de groei van het goederenvervoer, een verschuiving van het goederenvervoer van weg naar spoor überhaupt mogelijk te maken. Hiermee draagt Nederland bij aan het Europese streven om de bijdrage van de transportsector in zijn geheel aan de groei van de milieuproblematiek te verminderen.
- \* voor de Nederlandse economie, omdat aansluiting op alle Europese hoofdtransportassen een absolute voorwaarde is voor de positie van Nederland als transport- en distributieland en als produktieland (en dus voor de werkgelegenheid), en om de positie van de Rotterdamse haven als mainport te handhaven en te versterken.

Om maximale winst op het gebied van milieu en bereikbaarheid te realiseren, en om een optimaal rendement van de investering te bereiken, is het beleid er op gericht om de vervoersomvang op de Betuweroute zo groot mogelijk te laten zijn. Daartoe zal het Kabinet het reeds ingezette flankerend beleid actief verder ontwikkelen en zich daar ook in Europees verband sterk voor maken. Voor dat laatste zal het Kabinet een Plan van Aanpak aan de Kamer voorleggen.

Het Kabinet heeft - gehoord de voorstellen van de bestuurders van de betrokken provincies en gemeenten - tot een groot aantal aanpassingen van het tracé-ontwerp besloten. In totaal is daarvoor maximaal f 820 miljoen uitgetrokken. In de komende periode worden deze aanpassingen gezamenlijk verder uitgewerkt en wordt de Tracévaststellings-procedure voortvarend voortgezet.

Het Kabinet vertrouwt erop dat door deze aanpassingen, en door de constructieve wijze waarop samen met de betrokken bestuurders deze plan-aanpassingen tot stand zijn gekomen, er een maatschappelijk gedragen project is ontstaan. Het Kabinet ziet de verdere activiteiten voor de aanleg van de Betuweroute dan ook met het volste vertrouwen tegemoet.

In de periode totdat de Betuweroute klaar is zal het groeiende spoor-goederenvervoer op het bestaande spoornetwerk ingepast moeten worden. Het Kabinet meent dat die groei, binnen de geldende milieu-randvoorwaarden, zo weinig mogelijk beperkingen moet ondervinden. Daarom zal — tot het moment van ingebruikneming van de Betuweroute — het goederenvervoer op het bestaande spoornetwerk op nader te bepalen baanvakken en tijdstippen zo nodig prioriteit krijgen boven het reizigersvervoer.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat,  
24 april 1995.

Deze samenvatting heeft geen formele status.