

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

1885

Vragen van het lid **Monasch** (PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het advies van de Commissie voor de Milieu Effect Rapportage over goederenspoor in Oost-Nederland* (ingezonden 6 maart 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 maart 2012).

Vraag 1

Kent u het bericht: «Wacht met MER goederenspoor Oost-Nederland tot noodzaak duidelijker is»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het verstandig is om het advies van de Commissie voor de op te volgen en eerst fundamentele vragen over de lange termijn verwachtingen en de keuze tussen modaliteiten?

Antwoord 2

Naar aanleiding van de door de Kamer aangenomen moties tijdens het debat over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heb ik in de Voortgangsrapportage over PHS van 10 oktober 2011 (Kamerstuk 32 404, nr. 55 met bijlage² aangegeven dat gekozen is voor een *parallele* aanpak van de onderzoeken. Tegelijkertijd worden (A) de door uw Kamer gevraagde extra studies uitgevoerd (namelijk: meer inzet van de binnenvaart, meer gebruik van de Betuweroute, en het lange termijn perspectief van het goederenvervoer per spoor), en (B) de MER voor de goederenroutering in Oost Nederland. In par 2.4.7. van de Voortgangsrapportage is aangegeven hoe die studies in samenhang worden gepland en uitgevoerd.

In de opzet van de MER-studie is er rekening mee gehouden dat de uitkomsten van de noodzaak-onderzoeken (A) adequaat meegenomen kunnen worden in de lopende MER-studie (B). Daarom wordt in de MER zowel onderzoek gedaan naar de effecten van het aantal goederentreinen zoals voorzien in de PHS Voorkeursbeslissing door het Kabinet van juni 2010,

¹ <http://www.commissiemer.nl/actueel/2012februari/>

Wacht_met_MER_goederenspoor_Oost_Nederland_tot_noodzaak_duidelijker_is

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

namelijk 2 extra goederentreinen per uur en per richting, alsook naar de effecten van 1 goederentrein per uur en per richting, en idem van nul extra goederentreinen.

Daardoor kan de MER, vanaf het moment dat besluitvorming naar aanleiding van de door uw Kamer gevraagde extra onderzoeken (A) heeft plaatsgevonden, daarop op maat gesneden worden voortgezet, en zonder tijdverlies. Die besluitvorming is gepland medio 2012 na bestuurlijk overleg met de regio. Het advies van de CieMER om de onderzoeken ná elkaar uit te voeren neem ik niet over. Dat zou tot een onnodige vertraging van de MER-procedure leiden, en tot een langere periode van onzekerheid voor de bewoners langs de spoorlijnen van Elst tot Oldenzaal/grens.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de m.e.r.-procedure moet worden stopgezet en dat hoe dan ook de deadline voor het inbrengen van commentaar voor de m.e.r.-startnotitie ruim na het verschijnen van de resultaten van de voorstudies rond de alternatieven voor de spoorboog bij Deventer moet liggen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

De m.e.r.-procedure hoeft niet te worden stilgelegd, omdat er in de procedure voorzieningen zijn opgenomen om rekening te kunnen houden met tussentijdse beslissing naar aanleiding van de noodzaak-onderzoeken; zie het antwoord op vraag 2. Deze aanpak is ook beschreven in de «Notitie reikwijdte en detailniveau» (de m.e.r.-startnotitie), die al vanaf eind 2011 ter visie ligt; de commentaarperiode op dit document hoeft derhalve niet te worden verlengd. De «voorstudies rond de alternatieven voor de spoorboog bij Deventer» maken juist onderdeel uit van het m.e.r.-onderzoek; als dat deel van het onderzoek gereed is – volgens planning voorjaar 2013 – is er vanzelfsprekend ruime gelegenheid voor inspraak.

Vraag 4

Kunt u deze vragen, gelet op de deadline die nu geldt voor het indienen van commentaar op de m.e.r.-startnotitie, vóór 15 maart beantwoorden?

Antwoord 4

Beantwoording voor 15 maart is helaas net niet gelukt, wel zeer kort daarna.