

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
23 maart 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/07.005828/Sp/FvH	2060708350
Onderwerp	
goederenspoorlijn Rotterdam - Antwerpen; beantwoording Kamervragen	

Geachte Voorzitter ,

Hierbij beantwoord ik de vragen van de heer van Hijum over een nieuwe goederenspoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen (ingezonden 28 februari 2007).

1. Bent u op de hoogte van het feit dat de gemeenten in West-Brabant van mening zijn dat er een aparte goederenspoorweg tussen Rotterdam en Antwerpen moet komen, omdat de huidige route dwars door woonkernen voert en voor veel overlast zorgt? ¹
1. Ik heb daar - via uw verwijzing - kennis van genomen.
2. Hoeveel ton aan goederen wordt momenteel jaarlijks over het spoor tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen vervoerd? Wat is de groeioprognose voor de komende 20 jaar?
2. Het goederenvervoer per spoor op de as Rotterdam - België bij de grensovergang Roosendaal/Essen bedroeg (geschat) 3,1 mio ton in 2006; de ontwikkeling van dat vervoer vertoont sinds 1998 een dalende tendens. In de verkenningstudie RoBel (zie hierna) werd als vervoersprognose voor rond het jaar 2020 gerekend met 13 tot 22 mio ton, onder diverse economische scenario's. Een recente vooruitblik van ProRail komt uit op 12 tot 17 mio ton rond het jaar 2020.

¹ 15 januari 2007, op www.senternovem.nl

3. Is het toekomstige volume aan goederentransport over spoor tussen de genoemde havens verenigbaar met de voorziene groei van het passagiersvervoer over spoor, zoals in het project "Stedenbaan" tussen Leiden en Dordrecht?
3. In 2002/2003 is een verkennende studie uitgevoerd naar het goederenvervoer per spoor in de corridor Rotterdam - België (RoBel-studie). Conclusie daarin was dat bij groei van het goederenvervoer het eerste knelpunt optreedt bij Roosendaal. Afhankelijk van het groeiscenario zal dat niet eerder dan rond 2015/2020, of pas na 2040 het geval zijn. Bij nog verdere groei van het goederenvervoer zou het volgende knelpunt optreden ter hoogte van Zwijndrecht/Dordrecht, niet eerder dan rond 2020/2030 of pas na 2040. Gezien die uitkomsten is niet te verwachten dat op afzienbare termijn een probleem zal optreden in combinatie met de verwachte groei van het personenvervoer.
4. Welke meerwaarde zou een aparte verbinding voor goederentreinen voor de betrokken woonkernen in Zuid-Holland en West-Brabant kunnen hebben in termen van leefbaarheid, externe veiligheid en mogelijkheden voor binnenstedelijke ontwikkeling?
4. Ingeval een aparte spoorverbinding voor goederentreinen buiten de woonkernen van Zuid-Holland en West-Brabant wordt gerealiseerd heeft dat natuurlijk positieve gevolgen voor die woonkernen in termen van leefbaarheid, externe veiligheid en mogelijkheden voor binnenstedelijke ontwikkeling. In de RoBel-studie is dat in kaart gebracht. Het maatschappelijk rendement van een dergelijke investering is onderzocht in een zogenaamde MKBA. Deze resulteerde voor alle alternatieven in een negatief saldo, behalve bij een variant met stap voor stap investeringen over een zeer lange periode (tot 2050). Het CPB heeft de MKBA getoetst, en kwam tot dezelfde conclusie, zij het met een nóg verder weg in de tijd gelegen investeringsschema.
5. Zou een dergelijke spoorweg een alternatief kunnen zijn voor de heropening van de IJzeren Rijn, doordat de haven van Antwerpen dan via een apart goederenspoor rechtstreeks wordt aangesloten op de Betuwelijn en op die manier goed met het achterland wordt verbonden?
5. Nee, een nieuwe goederenspoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen zou geen alternatief zijn voor heropening van de IJzeren Rijn, net zo min als de bestaande spoorlijn tussen Rotterdam en Antwerpen daarvoor een alternatief is. Goederentreinen vanuit Antwerpen richting Duitsland kiezen over het algemeen de kortste route. Daarom rijden momenteel goederentreinen vanuit Antwerpen soms via de Brabantroute naar de grens bij Venlo. Na ingebruikneming van de Betuweroute zullen waarschijnlijk ook goederentreinen vanuit Antwerpen gebruik gaan maken van de route via Kijfhoek en de Betuweroute, bijvoorbeeld naar meer noordelijke bestemmingen in Duitsland, waarvoor dit de kortste route is; daarvoor is echter geen nieuwe spoorverbinding tussen Antwerpen en Kijfhoek nodig,

omdat de bestaande spoorverbinding nog voldoende capaciteit heeft (zie het antwoord op vraag 4). En na heropening van de IJzeren Rijn is de spoorroute vanuit Antwerpen naar het Ruhrgebied en zuidelijker bestemmingen via de IJzeren Rijn korter dan een route via Antwerpen - Kijfhoek en dan via de Betuweroute.

6. In welke mate zou de rentabiliteit van de Betuwelijn verbeteren indien een rechtstreekse aansluiting van de haven van Antwerpen op de Betuwelijn gerealiseerd zou worden?
6. Aangezien een dergelijke rechtstreekse aansluiting van de haven van Antwerpen op de Betuweroute ook nú reeds bestaat, is geen wezenlijke rendementsverbetering te verwachten.
7. Wat is op dit moment het geschatte bedrag dat gemoeid is met heropening van de IJzeren Rijn op Belgisch en Nederlands grondgebied, inclusief landschappelijke en stedelijke inpassing en eventuele omleidingen?
7. Momenteel worden de vervoersprognoses en het ontwerp van het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn, inclusief landschappelijke en stedelijke inpassing en de omleiding om Roermond, geactualiseerd; zie mijn brief aan de Tweede Kamer van 13 september 2006 (Kamerstuk 27 737, nr.13). Een actuele kostenschatting is derhalve momenteel niet te geven. Bij het ontwerp in de Trajectnota/MER uit 2001 bedroeg de kostenschatting ordegrrootte € 500 mio (prijspeil 2005), voor het Nederlandse gedeelte van de IJzeren Rijn. De kosten die op Belgisch en op Duits grondgebied gemaakt moeten worden zijn mij niet bekend.
8. Ziet u aanleiding om dit alternatief te betrekken bij de te voeren gesprekken met het gewest Vlaanderen over een aantal nog openstaande dossiers?
8. Nee. Zoals in het antwoord op vraag 5 is aangegeven is een eventuele nieuwe spoorverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen geen alternatief voor de IJzeren Rijn. Overigens valt de spoorinfrastructuur in België onder de bevoegdheid van de Federale Regering, en niet van de Vlaamse Regering.
9. Is een tracé vanaf de Rotterdamse havenspoorlijn ter hoogte van het Beneluxverkeersplein langs de nog aan te leggen A4 Hoogvliet - Klaaswaal (A4 - Zuid) en vervolgens langs de A29 en de nieuwe A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom naar Antwerpen een goede optie?
9. In de eerdergenoemde RoBel-studie is een tracé onderzocht (het zogenaamde A4/A29 - tracé), dat in grote lijnen gelijk is aan het door u bedoelde tracé. Belangrijk nadeel is dat een dergelijk tracé niet in fasen te realiseren is. Zoals uit de antwoorden op vraag 3 en 4 blijkt is faseerbaarheid een belangrijke eis in relatie tot de noodzaak en het rendement. In het bestuurlijk overleg met de betrokken regio (in juni 2004) is gezamenlijk vastgesteld dat dit A4/A29 - tracé niet de voorkeur heeft.

10. Deelt u de mening dat een dergelijk gebundeld tracé vanuit landschappelijk oogpunt aantrekkelijk is omdat er dan geen sprake is van forse nieuwe doorsnijdingen, en ook financieel en procedureel aantrekkelijk is omdat er sprake zou kunnen zijn van een gecombineerde aanleg van de A4-Zuid en de nieuwe goederenspoorweg?
10. Tot de aanleg van de A4-zuid door de Hoekse Waard is nog niet besloten. Ook bij een gebundelde aanleg van bedoelde nieuwe spoorverbinding samen met de A4-zuid zal er dus sprake zijn van een forse *nieuwe* doorsnijding. Andere alternatieven voor een eventuele nieuwe spoorverbinding, die in de RoBel-studie zijn onderzocht, bundelen met reeds bestaande infrastructuur (zoals de A29 en de A17), zodat daarvoor het nadeel van de nieuwe doorsnijding niet geldt.
11. Welk bedrag zou bij benadering gemoeid zijn met het aanleggen van een nieuwe goederenlijn via het genoemde tracé, indien zou worden gekozen voor een gecombineerde aanleg van deze lijn en A4-Zuid?
11. In de RoBel-studie is een kostenschatting gemaakt van het A4/A29-tracé. Die bedroeg circa € 1850 mio (prijspeil 2001) exclusief BTW met een onzekerheidsmarge van 40 %.
12. Acht u het wenselijk om bij de reeds besloten maar nog niet uitgevoerde aanleg van de A4 tussen Dinteloord en Bergen op Zoom rekening te houden met de eventuele aanleg van een goederenspoor naast deze weg, onder meer in de vorm een planologische reservering en extra grondverwerving en wellicht ook aanpassing van kunstwerken, zoals verlenging van viaducten?
12. Neen. Gezien de antwoorden op bovenstaande vragen liggen dergelijke reserveringen en vóórinvesteringen niet voor de hand.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings