

abcdefgh

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
30 november 2001	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGG/TR/01/007567.pd	-
Onderwerp	
besluitvorming VERA	

Geachte voorzitter,

In aanvulling op mijn brief over de besluitvorming rond de spoorverbinding Roosendaal – Antwerpen (VERA) van 3 oktober 2001 (kenmerk DGG/SR/01/006993.pd) en vooruitlopend op de definitieve vaststelling van het VERA-standpunt geef ik u hierbij, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, nadere informatie over het vervolgproces.

1. Korte VERA-historie

Halverwege de jaren '90 bleek uit studies ten behoeve van de tracering van de HSL-zuid dat de capaciteit van de bestaande spoorverbinding Roosendaal-Antwerpen (Lijn 12) op termijn niet voldoende zal zijn om het toenemende aantal personen- en goederentreinen te kunnen verwerken. Spoorverdubbeling van de bestaande lijn was voor België onaanvaardbaar in verband met de benodigde grootschalige sloop van woningen en overige panden. De doortrekking van de Antwerpse Havenspoorlijn (Lijn 11) naar de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom werd gezien als alternatief. In het HSL-verdrag uit december 1996 is opgenomen dat ernaar gestreefd wordt om vóór 1 januari 2000 een tracékeuze te maken voor deze doortrekking. In Nederland zijn de gebruikelijke procedures doorlopen (SVV2-wijziging, verkenningsstudie) om een planstudie naar de doortrekking van Lijn 11 te kunnen beginnen.

Na de start van de planstudie VERA in augustus 1998 bleek dat de provincie Noord-Brabant en de betrokken gemeenten de scope hiervan te beperkt vinden. Vanwege de reeds bestaande en in de toekomst groeiende overlast en externe veiligheidsrisico's van het spoorvervoer pleitte de regio voor een studie naar een geheel nieuwe spoorverbinding voor goederenvervoer vanaf de Belgische grens tot de Moerdijkbrug. Mede naar aanleiding van een debat met uw Kamer in december 1999 nam de Kamer motie 17 van mevrouw Verbugt c.s. (kamerstuk 26828) aan, waarin de regering verzocht wordt om het VERA-studiegebied uit te breiden en lokale alternatieven in de planstudie mee te nemen. In mijn brief van 16 februari 2000 (kenmerk dgg/sr/00/000666.pd) wordt een reactie op deze motie gegeven: als zou blijken dat de toekomstige hinder van het treinverkeer niet met behulp van lokale inpassingsmaatregelen tot een

Postbus 20901, 2500 EX DEN HAAG
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon (070) 351 6171
Telefax (070) 351 7895

aanvaardbaar niveau zou kunnen worden teruggedrongen, zullen verdergaande maatregelen als omleidingen en een geheel nieuw tracé bestudeerd worden.

De Trajectnota/MER VERA, uitvloeisel van de planstudie, is u bij brief van 3 oktober 2000 (kenmerk dgg/sr/00/006230.pd) aangeboden. In deze Trajectnota zijn voor de tracédelen tussen de Belgische grens en de spoorlijn Goes – Bergen op Zoom 3 tracé-alternatieven bekeken, evenals voor de tracering bij Bergen op Zoom en het tracé bij Roosendaal. Voor de zogenaamde aandachtsgebieden, waar qua spoorcapaciteit geen knelpunt bestaat (Oudenbosch, Zevenbergen, Etten-Leur en Reimerswaal) zijn de meest relevante hindereffecten van het intensievere treinverkeer bepaald en is een aantal lokale hinderbeperkende maatregelen onderzocht. De reacties op de Trajectnota vanuit de regio waren overwegend negatief vanuit de vrees dat gekozen zou worden voor de 'goedkoopste' oplossing, namelijk het gebruik van de bestaande spoorlijn in de huidige vorm. Deze voert door diverse woonkernen.

In mijn brief aan uw Kamer van 24 januari 2001 (kenmerk dgg/sr/01/000815) is verslag gedaan van het gesprek met enkele meest betrokken regionale bestuurders over VERA. Dit gesprek heeft geleid tot het besluit om nog eens te kijken naar de inpassingsmogelijkheden van het bestaande spoor in de betreffende bewoonde gebieden. De provincie Noord-Brabant zou zijn visie op de gehele as Belgische grens – Moerdijk op papier stellen. De resultaten hiervan zijn, conform de in deze brief opgenomen planning, in september van dit jaar afgerond. Op 3 oktober 2001 heb ik wederom met de meest betrokken bestuurders gesproken over VERA.

2. Beleidsuitgangspunten

De benadering van het project VERA past binnen de beleidskaders die door het Kabinet in het NVVP zijn vastgelegd. De voor dit project meest relevante passages in het Kabinetsstandpunt van het NVVP (deel A, par. 3.1.3, Spoorwegen) zijn:

Ambitie.

De capaciteit van het spoorwegnet moet voldoende zijn om de vervoerbedrijven in staat te stellen de frequentie en de kwaliteit van diensten te verhogen en daarmee aan de groeiende vraag te voldoen. Met een grotere capaciteit is een forse groei van het reizigers- en goederenvervoer op te vangen. De vergroting van de capaciteit zal op flexibele wijze inspelen op de ontwikkeling van de marktvraag. uitgangspunt hierbij is een betere benutting van het spoor met mogelijkheden voor regionaal maatwerk.

Voor het goederenvervoer over het spoor is voldoende capaciteit en een aanvaardbare gemiddelde snelheid van groot belang om te kunnen concurreren met andere vervoerwijzen. Voor de goederenlijnen is de beschikbaarheid van kwalitatief hoogwaardige vrije paden op het hoofdnet belangrijk. Voor de hoofdassen (van en naar Rotterdam) wordt een veel hogere gemiddelde snelheid nagestreefd.

Ook in het goederenvervoer geldt dat de ontwikkeling afhankelijk is van het totale beleid van overheden in binnen- en buitenland en van marktpartijen. Prognoses geven aan dat het goederenvervoer kan groeien tot twee of drie keer zijn huidige omvang.

In het NVVP is er derhalve voor gekozen om in principe de marktvraag naar vervoer per modaliteit te faciliteren. Naast beprijzen wordt daarbij in eerste instantie gekozen voor benutting van de bestaande infrastructuur. Is dat niet (goed) mogelijk, dan wordt gekozen voor bouwen van nieuwe infra. Het NVVP bevat tevens beleid dat er op gericht is om, ondanks de groeiende mobiliteit ook de doelen op gebied van milieu, natuur en kwaliteit van de leefomgeving te realiseren. Op de as Rotterdam – Antwerpen is deels sprake van een capaciteitstekort dat waarschijnlijk niet bevredigend met benuttingsmaatregelen kan

worden opgelost. Het optimaal benutten van de bestaande capaciteit gaat gepaard met forse overlast voor de bewoners van de kernen waar de bestaande spoorlijn doorheen voert. Het uitbouwen van de bestaande spoorlijn (omleidingen) en/of het bouwen van nieuwe stukken spoorinfrastructuur zijn in dit geval dus mogelijke oplossingsrichtingen.

3. Hoofdpijnen besluit

De informatie uit de Trajectnota/MER VERA, de reacties daarop vanuit de inspraak en van de betrokken bestuursorganen, de in de eerste helft van dit jaar uitgevoerde gemeentelijke inpassingsstudies en de 'dedicated' studie van de provincie Noord-Brabant brengen mij tot de conclusie dat voor het afwikkelen van de voorziene hoeveelheid goederentreinen op de as Rotterdam - Antwerpen ook naar andere mogelijkheden gezocht moet worden dan het gebruik van de bestaande spoorlijn in de huidige vorm. De hinder van geluid en trillingen en de risico's die samenhangen met het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen langs de bestaande spoorlijn in de huidige vorm erg groot worden. In de huidige situatie overschrijdt de hinder reeds op diverse plaatsen de normen.

Om dit op te lossen ben ik voornemens een tweeledig besluit te nemen:

- a) realisatie van de doortrekking van Goederenlijn 11 naar de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom in de periode tot 2010;
- b) het uitvoeren van een onderzoek naar een eindbeeld voor de primaire spoorverbinding Rotterdam - Antwerpen om zodoende een voorstel voor een toekomstvast, gefaseerde oplossing te kunnen voorbereiden voor de periode na 2010; in dit onderzoek worden mogelijke alternatieven vergeleken.

ad a) realisatie aanleg doortrekking Lijn 11

Tussen Bergen op Zoom en de Belgische grens kan er nu reeds voor een tracé gekozen worden. Dit stuk tracé, de daadwerkelijke doortrekking van de Belgische Goederenlijn 11, past vanwege de noodzakelijke aansluiting op de Antwerpse Havenspoorlijn immers altijd in het eindbeeld van een primaire railgoederenas Rotterdam-Antwerpen. In de Trajectnota/MER VERA is voor dit tracédeel een aantal alternatieven bestudeerd. Er is dus op dit moment genoeg informatie om voor dit tracé een besluit te nemen. Bovendien is een keuze op dit moment in lijn met de afspraken uit het HSL-verdrag met België uit december 1996. Voor de tracering van dit nieuwe stuk goederenspoorlijn denk ik aan het A4-west tracé, met name vanwege de bundeling met de autosnelweg, de ligging ten opzichte van de kernen Woensdrecht en Hoogerheide en de kosten. Realisatie van de Sloeboom, de verbinding tussen de doortrekking van Goederenlijn 11 en de spoorlijn richting Vlissingen, zal onderdeel uitmaken van de standpuntbepaling. De kosten van de realisatie van de doortrekking van Lijn 11 en de Sloeboom kunnen worden gefinancierd uit de beschikbare MIT-middelen tot 2010 (f394 mln/€179 mln).

De eerste stap in het proces dat leidt tot realisatie van de doortrekking van Lijn 11 is het bepalen van het standpunt in de zin van de Tracéwet. Volgens de huidige planning zal dat begin volgend jaar het geval zijn. Ik zal u daar te zijner tijd nader over informeren.

ad b) Het Eindbeeld-onderzoek

In het Eindbeeld-onderzoek zullen de diverse mogelijke traceringen voor het goederenvervoer tegen elkaar worden afgezet. Het zal daarbij gaan om de gehele as tussen Rotterdam en Bergen op Zoom (aansluitend op de doortrekking van Goederenlijn 11), dus inclusief de tracering in of rond de Drechtsteden. Daarbij moet in eerste instantie gedacht worden aan een inventarisatie van in aanmerking komende tracés. Dat kunnen nieuwe tracés betreffen (bijvoorbeeld gebundeld met aanwezige snelwegen), maar ook uitbouw van de bestaande spoorlijn(en), waarbij in en rond woonkernen adequate duurzame en toekomstvast hinder- en risicobeperkende voorzieningen worden getroffen. Bij de uitvoering van het Eindbeeld-

onderzoek zullen de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland betrokken worden. Er zal zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van reeds aanwezig materiaal, zoals de CRANT-verkenning van Railned, de 'dedicated' studie van de provincie Noord-Brabant, de Trajectnota/MER en de gemeentelijke inpassingsstudies van Railinfrabeheer.

Naast een effectbeschrijving en een kostenraming van de diverse te bekijken tracés zal een maatschappelijke kosten-baten-analyse (mkba) uitgevoerd worden. In deze mkba zal, naast een analyse van de effecten voor het goederenvervoerssysteem als geheel, een belangrijk accent liggen op de kosten en baten die samenhangen met de te verwachten milieu-overlast en de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Eindbeeld-onderzoek zal voorts een update bevatten van de in het kader van de CRANT-verkenning uitgevoerde modal-shift-studie. Hoewel het NVVP als één van de uitgangspunten heeft dat de verwachte vraag per modaliteit in principe gefaciliteerd zal worden, wordt toch gekeken of andere modaliteiten een realistisch alternatief kunnen vormen voor het verwachte vervoersaanbod. Ook hierbij zal een belangrijk accent liggen bij de te verwachten milieu-overlast en de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Alternatieven zullen op basis van een globale maatschappelijke kosten-baten-analyse (zonder de alternatieven tot in detail uit te werken) worden vergeleken.

Er zal naar gestreefd worden het Eindbeeld-onderzoek medio 2002 afgerond te hebben, waarna nadere besluitvorming kan plaatsvinden. Ik zal u hierover te zijner tijd nader informeren. Voor de diverse uit te voeren onderdelen van deze primaire verbinding zal indien nodig vervolgens een tracé/mer-procedure worden uitgevoerd. Bij de bedoelde tracékeuze zal tevens een fasering worden bepaald. Daarbij zal eveneens gekeken worden naar de hinderbepalende maatregelen die in de periode tot gereedkoming van de betreffende fase in het betreffende gebied genomen kunnen worden.

Het is moeilijk om op dit moment een indicatie te geven van de kosten die de uiteindelijke keuze met zich mee zal brengen. In de 'dedicated' studie van de provincie Noord-Brabant uit september 2001 wordt een raming gegeven voor de kosten van een geheel nieuwe goederenspoorlijn tussen Kijfhoek en de Belgische grens, gebundeld met bestaande autosnelwegen. Deze raming kwam uit op f4,5 – f5,3 mld. (€ 2,04 – 2,41 mld). Uiteraard is voor de beslissing over realisering eveneens de mogelijkheid van budgettaire inpassing van belang.

4. Roosendaal

In Roosendaal is niet alleen sprake van hinder en risico's van het doorgaand treinverkeer, maar ook van het gebruik van het rangeeremplacement. De Minister van VROM heeft een ICES-claim ingediend om een aantal rangeeremplacementen uit de binnenstedelijke gebieden te plaatsen uit oogpunt van veiligheid en verbetering van ruimtelijke kwaliteit. Het belang van de aanpak van deze emplacementen is ook neergelegd in de septemberbrief van het kabinet over externe veiligheid.

In het Eindbeeld-onderzoek zal eveneens gekeken worden naar de beste locatie voor een nieuw emplacement.

5. Tenslotte

Ik acht mijn hierboven genoemde voorgenomen besluiten aangaande VERA in lijn met hetgeen ik uw Kamer in mijn brief van 16 februari 2000 heb laten weten. Duidelijk is dat als de bestaande spoorlijn met alleen lokale inpassingsmaatregelen zoals geluidschermen wordt uitgerust, de hinder en de risico's hoog blijven. Vandaar dan ook het voornemen om in goed overleg met de betrokken bestuursorganen een Eindbeeld-onderzoek uit te voeren, voor meer structurele, duurzame oplossingsrichtingen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

T. Netelenbos