

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

1299

Vragen van de leden **Roefs, Vermeij** (beiden PvdA) en **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie) aan de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over zoveel mogelijk vrachtvervoer via binnenvaart en spoor van de containerterminal bij *Alblasserdam*. (Ingezonden 9 november 2009)

- 1
Bent u bekend met de plannen voor de aanleg van een containerterminal in de polder Nieuwland in Alblasserdam?¹
- 2
Is het waar dat met de aanleg van de containerterminal bij Alblasserdam in de polder Nieuwland 200.000 vrachtwagens op het deel van de A15 ten oosten van Alblasserdam terecht zullen komen en dat om die reden de A15 verbreed zou moeten worden en geluidsschermen geplaatst zouden moeten worden?
- 3
Is het waar dat de Betuweroute langs Alblasserdam loopt, maar dat er geen toegang tot de Betuweroute vanaf de polder Nieuwland voorzien is? Zo ja, ziet u mogelijkheden om die toegang alsnog te realiseren?
- 4
Deelt u de mening dat zoveel mogelijk vracht via de binnenvaart en

over het spoor vervoerd zou moeten worden en niet over de weg?

- 5
Hoe tellen de containers, die bij de containerterminal op de weg gezet worden, mee in de bepaling van het percentage dat over de weg wordt afgevoerd in het licht van de strikte afspraken van het Havenbedrijf Rotterdam over de afvoer van vracht door nieuwe bedrijven die zich vestigen op de tweede Maasvlakte? Worden deze als wegvervoer geregistreerd? Zo nee, waarom niet?
- 6
Op welke wijze draagt de goederenvervoersector of het havenbedrijf Rotterdam bij aan de kosten voor de verbreding van de A15 en de geluidsschermen bij Alblasserdam?

¹ Alblasserdam.net, 2 oktober 2009: «Inloopbijeenkomst startnotitie MER containerterminal»
<http://www.alblasserdam.net/nieuws/2009/10/02/6214/inloopbijeenkomst-startnotitie-mer-containerterminal.html>

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) en staatssecretaris **Huizinga-Heringa** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 19 januari 2010)

- 1
Ja. Samen met de wethouder havenzaken van Rotterdam vormde

de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat het bestuurlijk duo dat verantwoordelijk is voor een snelle besluitvorming over het Container Transferium (Randstad Urgent). Nadat het positieve besluit afgelopen zomer is genomen wordt de verdere ontwikkeling van het Container Transferium momenteel door de private initiatiefnemers onder leiding van het Havenbedrijf Rotterdam uitgewerkt.

- 2
Nee, momenteel rijden vrachtauto's met containers over de A15 van en naar de Maasvlakte. Het concept van het Container Transferium is bedoeld om de containerstroom tussen de Maasvlakte en Alblasserdam te verschuiven van de weg naar het water. Dit betekent een ontlasting van het traject Maasvlakte – Alblasserdam van circa 200.000 vrachtauto's op jaarbasis. Het aansluitende of voorafgaande containervervoer ten oosten van Alblasserdam blijft over de weg plaatsvinden waardoor het containervervoer per vrachtauto als gevolg van de ontwikkeling van het CT op de A15 ten oosten van Alblasserdam geen veranderingen zal ondergaan.
In het bestuurlijk Zuidvleugel overleg van 29 oktober jl. is besloten om de fileproblematiek op de zuidbaan A15 tussen Papendrecht en Gorinchem mee te nemen in het vervolg van de verkenning «Rotterdam Vooruit».

3

Nee, de Betuweroute loopt via de Sophiatunnel vanaf rangeerterrein Kijfhoek onder de polder Nieuwland in Alblasserdam door om vervolgens enkele kilometers verder ten noorden van Papendrecht langs de A15 weer boven de grond te komen. Een toegang op de Betuweroute is daarom op geen enkele wijze financieel en ruimtelijk in te passen in de bestaande situatie.

4

Alle modaliteiten, ook het wegvervoer, spelen een belangrijke rol in het vervoerssysteem. Maar met name de binnenvaart en (vooral nog) ook de Betuweroute kennen om allerlei redenen nog veel ongebruikte capaciteit. Bovendien zijn de milieuprestaties over het algemeen beter bij spoorvervoer en binnenvaart. Het kabinet ondersteunt daarom op vele manieren het gebruik van en de randvoorwaarden voor deze modaliteiten. Een voorbeeld is het Container Transferium, dat we onder het programma Randstad Urgent hebben geplaatst om de besluitvorming van het project te versnellen, maar bijvoorbeeld ook de inzet op internationale spoorcorridors om te komen tot een internationaal geïntegreerd corridor netwerk.

5

Het Container Transferium is gericht op maritieme containervolumes die via de binnenvaart van en naar Alblasserdam zullen worden vervoerd. In eerste instantie zal het hier voornamelijk gaan om containers die via Maasvlakte 1 worden aangeleverd. De geleidelijke ontwikkeling van Maasvlakte 2 zal evenwel tot gevolg hebben dat een deel van de containers via Maasvlakte 2 zullen worden overgeslagen. Dit deel van de containers zal, evenals de containers die via Maasvlakte 2 per binnenvaart naar de «gewone» inlandterminals lopen, worden meegeteld bij het modal split percentage dat het HbR voor Maasvlakte 2 hanteert.

6

Het ministerie van VenW is verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer en onderhoud van het Rijkswegennet ongeacht de weggebruikers die dagelijks van de A15 gebruikmaken. De ontwikkeling van het Container Transferium zal geen gevolgen hebben voor het geluid en een

mogelijke verbreding van de A15 op het traject ten oosten van Alblasserdam.

In het kader van het vervolg op de MIRT-Verkenning Rotterdam VooRuit wordt bezien hoe het knelpunt op de zuidbaan van de A15 tussen Papendrecht en Gorinchem het beste aangepakt kan gaan worden. Het aanleggen van een extra rijstrook is één van de mogelijkheden, waarbij ook eventuele geluidseffecten worden onderzocht. Of en op welke wijze door derden kan worden bijgedragen aan de oplossing voor het knelpunt wordt ook bij het onderzoek meegenomen.