

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

## 2782

Vragen van de leden **De Boer** en **Visser** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Milieu over *het aan te leggen stuk spoor bij Beverwijk en overige werkzaamheden naar aanleiding van een werkbezoek van de leden van de VVD-fractie aan Tata Steel in IJmuiden* (ingezonden 17 juli 2014).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 27 augustus 2014).

Vraag 1

Bent u bekend met de situatie in Beverwijk waar een kopspoor van 490 meter beschikbaar is voor het kopmaken van treinen die goederen vervoeren ten behoeve van Tata Steel? Zo nee, bent u bereid om informatie in te winnen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Om langere treinen te kunnen laten rijden is reeds besloten het kopspoor te verlengen tot 750 meter; wie is verantwoordelijk voor de aanleg daarvan en de besluitvorming daaromtrent? Deelt u de mening dat het van belang is dat, voor de doorstroming van goederen vanuit de IJmond en het daarmee samenhangende concurrentievermogen van de betrokken industrie, het verlengde kopspoor tot 750 meter zo snel mogelijk wordt aangelegd, in ieder geval voor de aanvang van de werkzaamheden voor de renovatie van de Velsertunnel in 2016? Zo nee, waarom niet? Loopt de aanleg van het verlengde kopspoor volgens planning? Zo nee, waarom niet? Wat is in dat geval de aangepaste planning en welke consequenties heeft dit voor het spoorgoederenvervoer?

Antwoord 2

In de samenwerkingsovereenkomst Regionet<sup>1</sup> 2006 is besloten tot aanleg van twee sporen met een lengte van 750 meter. ProRail neemt dit ter hand en is verantwoordelijk voor de uitvoering van de bestuurlijke afspraken. De huidige

<sup>1</sup> provincie Noord-Holland, provincie Flevoland, ProRail, NS, Stadsregio Amsterdam en de gemeente Amsterdam.

planning is dat de sporen in 2016 worden opgeleverd. ProRail en Rijkswaterstaat stemmen werkzaamheden onderling af, zie hiervoor ook het antwoord op vraag 4.

#### Vraag 3

Deelt u de mening dat spoorgoederenvervoer moet worden gestimuleerd en dat langere treinen betekenen dat met minder treinen en goederenpaden er meer goederen kunnen worden vervoerd? Zo nee, waarom niet? Bent u ermee bekend dat de kosten van spoorgoederenvervoer meer dan 20% hoger zijn dan in Duitsland? Zo nee, bent u bereid hier onderzoek naar te doen? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen om de concurrentiepositie van het Nederlandse bedrijfsleven te verbeteren?

#### Antwoord 3

De mogelijkheid om met langere treinen te rijden is voordelig voor vervoerders, verladers en ook infrabeheerders. Vandaar ook dat er langere aankomst- en vertreksporen worden gerealiseerd zoals bijv. in Beverwijk. Ook in internationaal verband zie ik hoe op de corridor Rotterdam – Genua langere treinen gefaciliteerd kunnen worden. Overigens bestaan op het Nederlandse deel van deze corridor nu al geen obstakels meer voor de inzet van treinen van 740 meter. In dit verband is goed om op te merken dat in het kader van TEN-T is afgesproken dat uiterlijk per 2030 op de kernnetwerk corridors met treinen van 740 m gereden kan worden.

Ik ben bekend met het door u genoemde onderzoek. Dit onderzoek was de directe aanleiding voor IenM en de sector om het aanvalsplan spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984 nr 474) op te stellen. In de Lange Termijn Spooragenda krijgt dit aanvalsplan een concreet vervolg en worden acties benoemd om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te versterken. Een van de acties is om een operationeel spoorconcept op te stellen waarbij onder andere het grensoponthoud wordt gezien.

#### Vraag 4

Bent u ermee bekend dat er een stapeling van werkzaamheden aan het spoor en de weg zal plaatsvinden in het Noordzeekanaalgebied die van invloed kan zijn op de afwikkeling van het goederenvervoer en daarmee grote consequenties kan hebben voor het verladende en vervoerende bedrijfsleven, zoals het derde spoor, de aanpassing van de Velsertunnel, de ontwikkelingen bij de stations Beverwijk en Uitgeest, implementatie PHS, OV SAAL, aanpassingen Amsterdam Centraal en Schiphol? Deelt u de mening dat een dergelijke cumulatie niet mag leiden tot een dreigende stilstand voor het betreffende bedrijfsleven? Op welke wijze worden/zijn de plannings- en risico's van al deze werkzaamheden, die in opdracht van de verschillende overheden worden uitgevoerd, op elkaar afgestemd? Bij wie ligt de coördinatie en in welke mate, zodanig dat het Nederlandse verladende en vervoerende bedrijfsleven daar zo min mogelijk last van hebben? Welke voorzorgsmaatregelen zijn/worden getroffen om vertragingen in de werkzaamheden te voorkomen? Hoe wordt het bedrijfsleven bij deze afwegingen betrokken dan wel geïnformeerd?

#### Antwoord 4

Het is voor bedrijven van groot belang dat werkzaamheden aan de infrastructuur goed op elkaar worden afgestemd. Rijkswaterstaat, ProRail, de Provincie Noord-Holland en de gemeenten in de regio stemmen hun werkzaamheden aan weg, spoor en vaarweg op elkaar af. Dit gebeurt door het jaarlijks opstellen van een meerjarenplanning. In deze meerjarenplanning wordt de uitvoeringstermijn van de al bekende (grootschalige) werkzaamheden en hun onderlinge samenhang vastgelegd. Projecten die later worden aangemeld moeten zich qua planning aanpassen aan de projecten die al in de meerjarenplanning zijn opgenomen. Rond een jaar voor de start van de werkzaamheden is de exacte uitvoeringswijze bekend en vindt nadere afstemming van de werkzaamheden en omleidingroutes plaats om de impact en verkeershinder zoveel mogelijk te beperken.

Dit afstemmingsproces wordt regioregie genoemd. De coördinatie hiervan ligt bij Rijkswaterstaat. De meerjarenplanning in Noord-Holland wordt jaarlijks vastgesteld in september door de Provinciale Verkeer en Vervoer Beraden en

door het portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer binnen de Metropoolregio Amsterdam.

Het bedrijfsleven wordt op projectniveau betrokken bij de nadere invulling van de werkzaamheden en bij het beperken van mogelijke verkeershinder. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de uitvoerder van het project. Zo is voor de renovatie van de Velsertunnel (2016) door Rijkswaterstaat en regionale overheden samen met de transportsector en ondernemers in de regio een bereikbaarheidsplan opgesteld. Dit plan bevat een reeks samenhangende maatregelen om de hinder tijdens de renovatie van de Velsertunnel te verminderen. De verdere uitwerking en implementatie van de maatregelen vindt plaats in nauw overleg met het bedrijfsleven.

De buitendienststelling van het spoor veroorzaakt de hinder voor bedrijven. Volgens de vigerende planning blijft de buitendienststelling van het spoor als gevolg van de werkzaamheden aan het kopspoor bij Beverwijk beperkt tot vier periodes tussen april en november 2015. Elke periode heeft een maximale duur van 52 uur. De werkzaamheden aan de Velsertunnel vangen aan in maart 2016 en duren 9 maanden.