

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

## 611

Vragen van de leden **Hoogland**, **Vermue** en **Albert de Vries** (allen PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *berichten dat er steun van Europa te verwachten is voor twee goederenspoorverbindingen die de Zeeuwse havens kunnen aansluiten op het spoorwegnet van de Antwerpse en de Gentse haven* (ingezonden 18 augustus 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 november 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 3518

### Vraag 1

Heeft u kennis genomen van de berichten dat er kansen lijken te zijn op Europese steun voor de aanleg van de spoorverbindingen Axel-Zelzate en de zogenoemde «bocht van Daan» die de Zeeuwse spoorverbinding aansluit op het spoorwegnet in de Antwerpse haven?<sup>1 2</sup>

### Antwoord 1

Ja, ik heb kennis genomen van het bericht van de Provinciale Courant van 16 augustus 2016.

### Vraag 2

Deelt u de mening dat de kansen voor de Zeeuwse havens én voor de Rotterdamse haven gediend zijn met een multimodale uitvoering van de Seine-Schelde-verbinding (dus niet alleen over water maar ook over het nog ontbrekende spoor en over de inmiddels vrijwel geheel gerealiseerde wegverbinding (Westerscheldetunnel- Sluiskiltunnel en aansluiting Tractaatweg op Gentse Havenweg))? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 2

Er zijn kosten baten analyses uitgevoerd voor de (extra) spoorverbinding Axel – Zelzate (kanaal zone Gent Terneuzen) en de spoorverbinding tussen Antwerpen en Vlissingen (VEZA boog). Op basis daarvan is geconcludeerd dat de bedoelde verbindingen maatschappelijk niet rendabel zijn.

<sup>1</sup> «Hoop op steun EU voor spoor» en «Alsnog Bocht van Bruinooge», Provinciale Zeeuwse Courant d.d. 16 augustus 2016

<sup>2</sup> Genoemd naar de inmiddels overleden Zeeuwse PvdA-gedeputeerde Daan Bruinooge

### Vraag 3

Deelt u de mening dat, daar waar de Europese Unie en de Franse en Vlaamse overheden zeer forse investeringen doen in de Schelde-Seine-verbinding, de Nederlandse bijdrage voor een zeer beperkt aantal kilometers spoor uiterst bescheiden is? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 3

Nee, deze mening deel ik niet. Het gaat erom de schaarse publieke middelen daar in te zetten waar ze het meeste maatschappelijke rendement opleveren. Financiering van de bedoelde spoorverbindingen zijn in het verleden onderzocht en als maatschappelijk onrendabel geïdentificeerd. Overigens zijn voor deze spoorverbindingen ook door andere overheden geen financiële middelen gereserveerd.

### Vraag 4

Bent u het eens met de kritiek dat de tot op heden aangevoerde argumenten dat er onvoldoende aanbod is voor de aanleg van de «bocht van Daan» een kwestie is van «kip en ei»? Met andere woorden, verwacht u ook niet dat de aanleg van de bocht bedrijven zal bewegen meer vervoer per spoor aan te bieden, nieuwe investeringen zal uitlokken, de samenwerking tussen de havens van Antwerpen en Vlissingen zal kunnen versterken en ook kansen biedt voor in Brabant gevestigde bedrijven?

### Antwoord 4

Ik zie vooralsnog geen aanleiding om het besluit van mijn ambtsvoorganger te heroverwegen. In een brief van 26 juni 2014 (Kamerstuk 30 373, nr. 55) is de Kamer bericht dat de beperkte hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor tussen Vlissingen en Antwerpen, een nader onderzoek naar de aanleg van een spoorverbinding Vlissingen – Antwerpen (de zogeheten «VeZA-boog») niet rechtvaardigt. Daar komt nog bij dat het «onnodig twee keer op en neer rijden» tussen Roosendaal en Kijfhoek inmiddels niet meer nodig is, omdat deze treinen op het spooreplacement Roosendaal «kop maken» (van rijrichting veranderen). De VeZA-boog werd daarom ook niet opgenomen in het voorstel van de herijking (Kamerstuk 29 984 nr. 629)

### Vraag 5

Bent u het eens met de stelling dat «de Haagse politiek» moeilijk kan achterblijven als «Brussel» zich bereid toont tot medefinanciering van beide spoorverbindingen? Bent u bereid om samen met Zeeland Seaports te onderzoeken of beide verbindingen, na de jarenlange vruchteloze discussie, te realiseren zijn met steun van de Europese Unie? Bent u bereid om op ambtelijk niveau aan te schuiven bij het overleg met de Europese coördinator voor de Noordzee-Middelandse-Zeekorridor, dat volgens de berichten begin september zal plaatsvinden? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 5

Vooralsnog bereiken mij geen geluiden dat Brussel zich bereid toont tot medefinanciering van beide genoemde projecten. Mijn ministerie heeft op ambtelijk niveau deelgenomen aan het overleg met de Europese coördinator afgelopen september. Specifiek voor de spoorverbinding Axel Zelzate is recentelijk in opdracht van Zeeland Seaports een capaciteitsanalyse uitgevoerd om te bepalen of de (goederen-) prognoses en treinaantallen in 2020 en 2030 passen op de huidige infrastructuur. Begin september heeft hierover ambtelijk overleg plaats gevonden tussen Zeeland Seaports, ProRail en mijn ministerie. Mijn eerste conclusie is dat de verwachte aantallen treinen passen op de huidige infrastructuur. Uit de analyse blijkt dat de Sluiskilbrug mogelijk op de langere termijn een capaciteitsknelpunt voor het spoor zou kunnen gaan opleveren als de nieuwe zeesluis bij Terneuzen in gebruik genomen wordt. Voor nadere studie hierover zijn afspraken in het BO MIRT van oktober 2016 gemaakt. De mogelijke problematiek op de langere termijn zal uit de nieuwe integrale NMCA moeten gaan blijken. Het resultaat daarvan verwacht ik begin 2017.