

Gld.persbericht@

≡ provincie
Gelderland

Arnhem, 15 mei 2014

Dit is een gezamenlijk persbericht van het Havenbedrijf Rotterdam, de provincie Gelderland en de provincie Overijssel

NOORDTAK: SNELLER, VEILIGER EN MINDER OVERLAST

De aanleg van een nieuwe, aparte Noordtak van de Betuweroute is een serieus alternatief om het groeiende goederenvervoer door Oost-Nederland af te wikkelen. Dat blijkt uit het quick-scan-onderzoek van het Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Overijssel en Gelderland. Met een nieuwe spoorverbinding voor alleen goederenvervoer kan de reistijd voor de goederenvervoerders flink worden ingekort, de ongelijkvloerse kruisingen maken het spoor veiliger en de korte verbinding buiten de woonkernen om zorgt voor minder geluidsoverlast. Bovendien zijn de kosten van de Noordtak een derde lager dan eerder is ingeschat en ontstaat door een nieuwe goederenlijn meer ruimte op het bestaande spoor voor personenvervoer.

Gedeputeerde Conny Bieze (Gelderland): "De Noordtak is sneller, veiliger en zorgt voor minder overlast. De kosten zijn lager en de baten zijn hoger dan verwacht. De Noordtak maakt de Betuwelijn af. Wij verwachten dan ook dat staatssecretaris Mansveld de Noordtak als volwaardig alternatief meeneemt in de besluitvorming over het goederenvervoer in Oost-Nederland".

Sneller

Het belangrijkste economische effect van een aparte Noordtak is de veel kortere reistijd voor de goederenvervoerders op het spoor. Op de bestaande route door de Randstad die nu het meest wordt gebruikt duurt het nu 4 tot 4.5 uur om van de Rotterdamse Maasvlakte bij de Duitse grens bij Oldenzaal te komen. De Noordtak brengt deze reistijd terug tot ca 2 uur. Dit is veel meer dan via de alternatieven die het ministerie nu onderzoekt. Dit levert het bedrijfsleven in het peiljaar 2030 bij 36 treinen per dag een besparing op van 62 miljoen euro per jaar.

Jaap Jelle Feenstra (Havenbedrijf Rotterdam): "De haven economie is goed voor 8.8% van het bruto binnenlands product en 395.000 arbeidsplaatsen. Deze sterke positie is bepaald niet onbedreigd. In onze verhouding tot de andere west-europese zeehavens hebben we goede verbindingen met het achterland nodig, voor weg en binnenvaart, maar ook voor het spoor. De Noordtak combineert maximale transportcapaciteit met een minimale overlast voor de regio".

Veiliger

Doordat de nieuwe Noordtak de kortste route is van de bestaande Betuwelijn (Valburg) naar de Duitse grens, zal de geluidshinder navenant minder zijn. De nieuwe route zal net als de bestaande Betuwelijn zo veel mogelijk buiten de bebouwde kom worden gelegd.

En door de ongelijkvloerse kruisingen verbetert de veiligheid aanzienlijk, zeker in vergelijking met de varianten waarbij het goederenvervoer samen met het personenvervoer het bestaande, gemengde spoornet moet gebruiken. De jaarlijkse besparing is 10 miljoen euro.

Gedeputeerde Ineke Bakker (Overijssel): "Het belang van de provincies is dat de overlast en onveiligheid voor de inwoners zoveel mogelijk worden weggenomen. De bestaande spoorlijnen lopen door veel dorpen en steden waar forse maatregelen nodig zijn om geluidsoverlast en onveilige situaties op te lossen. Het is zinvol om te onderzoeken of dat geld kan worden ingezet voor een robuuste oplossing, waarbij de goederentreinen over een nieuw spoor gaan rijden dat veel minder overlast geeft, veiliger is en bovendien veel aantrekkelijker voor de Rotterdamse haven en de vervoerders."

Betrouwbaarder

Tot slot draagt een nieuwe Noordtak bij aan een robuuster spoorwegnet. Door de nieuwe lijn kunnen 36 goederentreinen per etmaal van het bestaande spoor tussen Rotterdam haven en Oldenzaal worden gehaald. Hierdoor ontstaat ruimte voor meer personenvervoer, waardoor de dienstregeling betrouwbaarder wordt voor zowel personen- als goederenvervoer. Dit levert jaarlijks een besparing op van 3 miljoen euro.

Tegen lagere kosten

Het ministerie heeft in 2012 laten uitrekenen dat een nieuwe Noordtak tussen 2 en 4,7 miljard euro kost. Uit de quick-scan blijkt dat het ook kan met een investering van 1,4 miljard euro. Dat is weliswaar meer dan de alternatieven die de staatssecretaris onderzoekt (450–830 mln euro), maar daarbij is nog geen rekening gehouden met de extra veiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen die langs de bestaande spoorlijnen moeten worden getroffen. Bovendien kan voor de aanleg van de nieuwe lijn een beroep worden gedaan op Europese subsidieregelingen voor robuuste spoorgoederencorridors.

Regionale Effecten

De effecten voor de regionale economie zijn moeilijk in te schatten. Waarschijnlijk biedt het maximaal aantal treinen op het spoor (36 per etmaal) te weinig potentieel om een investering in een nieuwe goederenspoorterminal rendabel te maken. Tussen de regio's Twente en het Arnhem-Nijmegen is onvoldoende personenvervoer om hiervoor de enkelsporige goederenlijn dubbelsporig uit te voeren. Gedeputeerde Conny Bieze: "Wel zijn er mogelijk indirecte effecten, zoals een toename van de bedrijvigheid langs en in de omgeving van de spoorlijn. Dit is op dit moment nog niet in een geldbedrag uit te drukken. Maar ook bij een mogelijk onderzoek naar de Noordtak zullen wij bij de staatssecretaris pleiten voor goede inpassing in het landschap".

Aanleiding voor onderzoek

Aanleiding voor het Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Gelderland en Overijssel voor het onderzoek zijn de plannen van het Ministerie van I&M om in Oost-Nederland meer goederentreinen op bestaand spoor te laten rijden in het kader van het project Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). In de MER-procedure die het Rijk hiervoor heeft opgestart zijn vier varianten onderzocht: IJssellijn/Kopmaken bij Deventer, IJssellijn/

Gld.persbericht@

Twentekanaallijn of Ijssellijn/ spoorbogen bij Bathmen (2 varianten). In juni verwacht de staatssecretaris een keuze tussen deze varianten te maken.

Noot voor de redactie: Voor meer informatie over dit persbericht kunt u tijdens kantooruren contact opnemen met de afdeling Communicatie, Michel Hulsink, (026) 359 90 22, voor SMS contact 06 52 80 18 13, m.hulsink@gelderland.nl. Na kantooruren kunt u bellen met onze piketmedewerker, (026) 359 87 17.

Provincie Overijssel, Geke Mateboer, 038-499 92 77
Havenbedrijf Rotterdam, Mico van Heezen, 010-2521429

Perspagina online: www.gelderland.nl/pers. Hier vindt u een overzicht van belangrijke informatie zoals persberichten, besluitenlijst van PS en GS, de politieke kalender, persdesk en woordvoerders, twitter met het provincienieuws en downloads, zoals foto's van de gedeputeerden en logo's.

Wenst u geen persberichten meer te ontvangen, dan kunt u zich afmelden door een mail te sturen naar: persdesk@gelderland.nl.