

Vergaderjaar 1994–1995

22 589

Betuweroute

Nr. 105

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 15 september 1995

In mijn brief aan u van 14 juli 1995 (22 589, nr. 104) heb ik u aangegeven op welke wijze de moties, die zijn aangenomen in de vergadering van de Tweede Kamer op 29 juni 1995, doorwerken in de plannen voor de Betuweroute. Mijn beslissing naar aanleiding van twee moties heb ik in die brief moeten aanhouden. Thans bericht ik u, mede namens mijn collega van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, als volgt.

Naar aanleiding van de motie op stuknr. 79, heb ik u meegedeeld dat ik reeds opdracht had verstrekt voor een externe objectieve studie naar de noodzaak van een oostelijke ontsluiting van het spoorwegemplacement Waalhaven-Zuid te Rotterdam, de zogenaamde «boog bij Pendrecht».

Thans kan ik u meedelen dat deze studie is afgerond. De rapportage is bij deze brief gevoegd.¹ Deze: «Second Opinion Vlekkenplan Waalhaven-Zuid» is opgesteld door Berenschot Osborne in samenwerking met Rust Kennedy & Donkin uit Engeland.

De uitkomst van de studie brengt mij tot de volgende conclusies.

Voor het functioneren van het goederenvervoer per spoor is een oostelijke ontsluiting van het spoorwegemplacement Waalhaven-Zuid te Rotterdam essentieel.

Uit de daarnaast opgedragen beoordeling van alternatieve ontsluitingsvormen is gebleken dat een gecombineerde ingang/uitgang uitsluitend aan de westzijde van het emplacement onvoldoende capaciteit biedt, de onveiligheid vergroot en slechts tegen hoge kosten realiseerbaar is, gezien het huidig ruimtegebruik en ontwerptechnische randvoorwaarden.

Uitgaande van de noodzaak van een oostelijke ontsluiting zijn er geen betere alternatieven voor de in de plannen opgenomen spoorverbinding tussen de oostzijde van het spoorwegemplacement en de verlegde Havenspoorlijn (de zogenaamde «boog bij Pendrecht»), zowel in termen van milieubelasting als ruimtebeslag.

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Uit bovenstaande moge blijken dat de in de plannen opgenomen wijze waarop de Betuweroute ten zuiden van Rotterdam aansluit op bestaande railinfrastructuur ook voldoet aan de eisen die er met betrekking tot kosteneffectiviteit aan te stellen zijn.

De in motie op stuknr. 79 verwoorde verwachting «dat er zeer veel bespaard zou kunnen worden door de boog van Pendrecht niet aan te leggen», is daarmee niet bewaarheid.

In de motie op stuknr. 101 is de regering verzocht om het tracé van de Betuweroute bij Schelluinen, Kerk-Avezaath en Tiel aan te passen, «overwegende dat elders in het totale pakket van maatregelen de daarvoor benodigde financiële ruimte is te behalen, mede mogelijk uit het vrijvallen van gelden door het niet door laten gaan van de zogenaamde Pendrechtboog».

Uit het bovenstaande moge blijken dat er geen gelden vrijvallen bij de Pendrechtboog. In het overleg met de lokale besturen over de tracé-uitwerking, dat momenteel wordt gevoerd, is geen enkele aanwijzing dat «elders in het totale pakket van maatregelen financiële ruimte ontstaat» van een zodanige omvang dat daarmee de gevraagde aanpassingen te financieren zouden zijn.

Nog zonder de voorgestelde aanpassingen inhoudelijk beoordeeld te hebben brengt dit mij tot de conclusie, dat de in de motie op stuknr. 101 gevraagde aanpassingen van het tracé niet uitgevoerd kunnen worden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink