

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

## 1377

Vragen van de leden **Visser, Nijkerken-De Haan** en **De Boer** (allen VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *een werkbezoek aan de provincie Limburg d.d. 6 februari 2017* (ingezonden 10 februari 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 13 maart 2017).

### Vraag 1

Herinnert u zich de afspraken uit het bestuurlijk overleg over het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport van Zuid-Nederland inzake de spoor aansluiting en Carhandling Terminal Swentibold, die zijn gemaakt in het najaar van 2016?

### Antwoord 1

Ja.

### Vraag 2

Kunt u aangeven welke vragen er uiterlijk wanneer dienen te zijn beantwoord in het door het Rijk en Provincie aangekondigde onderzoek naar meekoppelkansen? Is het onderzoek inmiddels afgerond? Zo ja, wat zijn de resultaten? Zo nee, wanneer worden de resultaten verwacht?

### Antwoord 2

Afgesproken is dat rijk en regio de meekoppelkansen onderzoeken die verbonden zijn aan deze ontwikkeling. Deze inventarisatie vindt door partijen zelf plaats en heeft primair betrekking op werkgelegenheidseffecten in de regio. Zie verder antwoord 4.

### Vraag 3

Kunt u aangeven wat de onderzoeksopdracht van het aangekondigde validatieonderzoek door ProRail is en welke (financiële) kaders zijn meegegeven? Is het onderzoek inmiddels afgerond? Zo nee, wanneer wel. Zo, ja wat zijn de uitkomsten?

### Antwoord 3

Afgesproken is dat de definitieve kostenraming van de openbare aansluiting van deze railterminal door ProRail zal worden getoetst conform de standaard eisen die aan ramingen voor spoorinfrastructuur c.q. aansluitingen worden gesteld (de Standaard Systematiek Kosten ramingen SSK). ProRail heeft haar

validatieonderzoek nog niet kunnen uitvoeren. Dit komt omdat de scope van het project is aangepast door nadere technische en inpassingseisen. Hierdoor is de definitieve raming nog niet gereed. Inmiddels is wel duidelijk geworden dat, mede door de genoemde scope aanpassing, de voorgestelde aansluiting niet circa € 20 mln. kost, zoals eerder globaal was ingeschat, maar circa € 40 mln.

#### Vraag 4

Klopt het dat de provincie Limburg nog steeds garant staat voor de regionale bijdrage en alle voorbereidende kosten tot het moment van realisatie van de spooraansluiting? Zo ja, wat betekent dit voor de omvang van de gevraagde rijksbijdrage van de spooraansluiting van de Carhandling Terminal Swentibold?

#### Antwoord 4

Ja, de provincie Limburg staat nog steeds garant voor de door haar aangeboden regionale bijdrage en alle voorbereidende kosten tot het moment van realisatie van de spooraansluiting.

Het betreft hier een regionaal spoorproject. Ik heb uw Kamer eerder geantwoord dat in dit geval op basis van het rijksbeleid rond spoorgoederenknooppunten een financiële bijdrage aan de aansluiting van VDL niet voor de hand ligt. Daarbij speelt een rol dat ik in 2015 max. 30 mln. (inclusief BTW) heb gereserveerd voor de te ontwikkelen spoor terminal Venlo. Verder is aan de in de directe nabijheid gelegen Barge terminal in Born (binnenvaart) in het verleden € 6 mln. verstrekt. Met deze bijdragen is in de regio een omvangrijke terminal capaciteit in beeld die vooralsnog niet volledig wordt benut. Anderzijds ben ik mij ervan bewust dat er hier ook een breder economisch en werkgelegenheidsbelang speelt. Ik ben dan ook samen met andere departementen in overleg gegaan om te bezien of hiervoor gezamenlijk rijksmiddelen beschikbaar kunnen worden gesteld.

Ik kan u melden dat de Minister van Economische Zaken en ikzelf bereid zijn ieder maximaal € 5 mln. (dus € 10 mln. in totaal) beschikbaar te stellen om de regionale economische structuur te versterken middels het realiseren van de spooraansluiting naar de terminal.

Aan deze bijdrage verbind ik wel een aantal voorwaarden:

- De terminal zal een openbaar karakter moeten hebben, omdat er anders mogelijk sprake kan zijn van staatssteun;
- Er zal daadwerkelijk zicht moeten zijn op forse positieve werkgelegenheidseffecten, bijvoorbeeld onderbouwd met een geloofwaardig contract met één of meerdere afnemers;
- Een eventuele rijksbijdrage heeft een strikt eenmalig karakter: het rijk draagt niet bij in de kosten voor beheer en onderhoud of eventuele risico's;
- ProRail zal een validatie onderzoek uitvoeren naar ondermeer de nog door de provincie op te leveren definitieve kostenraming en functioneel Integraal Systeem ontwerp (FIS);
- Er ligt een geloofwaardige en robuuste business case.

Graag ben ik bereid om samen met de Provincie Limburg te onderzoeken of aan de bovengenoemde voorwaarden invulling gegeven kan worden. Een eventuele bijdrage vanuit lenM wordt ten laste gebracht van de investeringsruimte spoor.

#### Vraag 5

Deelt u de mening dat deze spooraansluiting een belangrijke bijdrage kan leveren aan de economische ontwikkeling van de regio? Zo ja, wat betekent dit voor uw inzet? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Ja, zie verder antwoord 4.

#### Vraag 6

Bent u bereid om uiterlijk dit voorjaar duidelijkheid te geven over de medewerking en/of een rijksbijdrage, in verband met de noodzakelijke besluitvorming over de ruimtelijke en economische ontwikkeling door de provincie Limburg? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Ik verleen al medewerking aan de uitwerking van de aansluiting van VDL Nedcar doordat ProRail actief participeert bij de uitwerking en het toetsen van de aansluiting (zowel financieel als qua functionaliteit en effect op het Hoofdspoornet). Zie verder antwoord 4.