



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk

IENW/BSK-2023/21690

Bijlage

Analyses HbR/ProRail

Datum 24 januari 2023
Betreft Beantwoording Kamervragen over het
knelpunt op het goederenspoor naar de Maasvlakte

Geachte voorzitter,

Met deze brief geef ik antwoord op vragen van de leden Koerhuis en Minhas over een verwacht knelpunt voor goederenvervoer op het spoor van en naar de Maasvlakte (Kamerstuknummer 2023Z00472 d.d. 18 januari 2023).

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

2023Z00472

Antwoorden op vragen van de leden Koerhuis en Minhas over een verwacht knelpunt voor goederenvervoer op het spoor van en naar de Maasvlakte .

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Vraag 1

Herinnert u zich de motie Koerhuis en Minhas om te onderzoeken hoe het probleem op de spoorwegen van de Maasvlakte voor goederenvervoer kan worden opgelost?¹

Antwoord 1

Ja, deze herinner ik mij.

Vraag 2

Wat is de stand van zaken van deze motie?

Antwoord 2

Naar aanleiding van deze motie heb ik het havenbedrijf Rotterdam en ProRail gevraagd om een analyse van de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer te maken voor de Maasvlakte. Hieruit blijkt dat zich op termijn een knelpunt zal voordoen op het spoor in de C2-bocht² en op emplacement Maasvlakte West. Het moment waarop dat het geval is, is afhankelijk van gehanteerde prognoses.

Zoals ik in de voortgangsbrief Spoorgoederen van 13 december jl.³ heb aangegeven, beschik ik helaas niet over de benodigde financiële ruimte voor de realisatie van de door het havenbedrijf Rotterdam en ProRail voorgestelde nieuwe infrastructuur waarmee dit knelpunt kan worden aangepakt. In plaats daarvan bespreek ik met het havenbedrijf en ProRail mogelijkheden om de beperkte resterende middelen van het MIRT-project Spooransluitingen Tweede Maasvlakte aan te wenden voor maatregelen die door partijen als meest prioritair worden beschouwd en die binnen het budget passen. Deze gesprekken zijn nog niet afgerond waarmee ik nog niet in zijn geheel aan de motie kan voldoen.

Vraag 3

Kunt u aanvullend op de spoorgoederenvervoerbrieven van 13 december 2022 het onderzoeksrapport naar de Kamer sturen?

Antwoord 3

Dit rapport was ook bij mijn brief van 13 december jl. gevoegd en stuur ik nogmaals met deze brief mee.

Vraag 4

Hoe hoog scoort het spoornetwerk op de Maasvlakte in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)? Hoe verhoudt die score zich tot de prognose van de Haven van Rotterdam? Hoe staat het met de gesprekken die u daarover voert met de Haven van Rotterdam, zoals u aangeeft in uw brief van 13 december 2022?

¹ Kamerstuk 35 925 A, nr. 66.

² De C2-bocht is dat deel van het havenspoor waar het vervoer van en naar de Maasvlakte kruist met vervoer van en naar de nabijgelegen Distriedriehoek, de emplacementen Maasvlakte Oost en West en het te realiseren emplacement Maasvlakte Zuid.

³ Kamerstuknummer 34244, nr. 4 d.d. 13 december 2022.

Antwoord 4

In de IMA scoort het spoor naar de Maasvlakte het hoogst voor wat betreft het aantal goederenpaden op het spoor. Zowel in de IMA als in de prognoses van het havenbedrijf Rotterdam is dit het drukst bereden goederenspoor in het land. Beide prognoses verschillen echter waar het de verwachtingen betreft van de economische groei en de ontwikkeling van het goederenvervoer. Uit de prognoses van de IMA blijkt dat hier in 2030 een knelpunt bij de C2-bocht ontstaat. Volgens de prognoses van het havenbedrijf Rotterdam is dat al in 2024 het geval. Naar aanleiding van de contacten die ik met het havenbedrijf Rotterdam en ProRail heb, zijn verkenningen en een MIRT-onderzoek gestart.⁴ Momenteel bespreken we onder andere op welke manier het bestaande spoor zo efficiënt mogelijk kan worden benut, bijvoorbeeld met behulp van slimme camera's en nieuwe technologie.

Vraag 5

Wat zijn de variabelen op basis waarvan u bepaalt dat spoorwegen van havens een probleem voor de doorstroming voor goederenvervoer vormen?

Antwoord 5

Als het op basis van de IMA verwachte aantal treinen op een traject groter is dan het beschikbare aantal goederenpaden, kan een knelpunt voor de doorstroming ontstaan.

Vraag 6

Hoe hoog zijn de betreffende variabelen voor de spoorwegen op de Maasvlakte in de IMA?

Antwoord 6

In de IMA staat onder andere het spoor vanuit Rotterdam als voorbeeld genoemd van een traject waar het aantal goederenpaden op termijn onvoldoende is, waardoor er bij aanvullende economische groei capaciteitsknelpunten zullen optreden. Uit de onderliggende modellen blijkt dat dit moment zich volgens de IMA in 2030 zal voordoen en volgens de prognoses van het havenbedrijf Rotterdam al in 2024.

Vraag 7

Klopt het dat het probleem van de doorstroming op de spoorwegen van de Maasvlakte kan worden opgelost door het aanleggen van spoorbundels en aansluitingen en het elektrificeren van de bestaande spoorwegen van op de Maasvlakte?

Antwoord 7

Ja, uit de analyse en het advies van het havenbedrijf Rotterdam en ProRail maak ik op dat het knelpunt ontstaat door beperkingen in de spoorcapaciteit en dat dit waarschijnlijk kan worden opgelost door aanleg van nieuwe infrastructuur.

Vraag 8

Klopt het dat het oplossen van de doorstroming op de spoorwegen van de Maasvlakte circa € 400 miljoen kost, dat havenbedrijf Rotterdam € 175 miljoen wil

⁴ Dit zijn projecten op de stamlijn Merseyweg en de emplacementen IJsselmonde, Europoort en Botlek, zie mijn brief van 13 december jl., Kamerstuknummer 34244, nr. 4.

bijdragen en dat in Mobiliteitsfonds er nog circa € 30 miljoen is gereserveerd voor het spoor op de Tweede Maasvlakte?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 8

Deze bedragen herken ik uit de analyse van het havenbedrijf Rotterdam en ProRail. Een kanttekening hierbij is dat dit bedragen exclusief btw zijn en dat hierin niet de volledige prijsontwikkelingen van het afgelopen jaar zijn meegenomen. De werkelijke kosten voor het oplossen van de doorstroming op de spoorwegen van de Maasvlakte kunnen hierdoor hoger uitvallen dan de raming van € 400 mln.

Het bedrag op het Mobiliteitsfonds voor het spoor op de Tweede Maasvlakte is het restbudget van het MIRT-project Spoor aansluitingen Tweede Maasvlakte. Over de besteding daarvan ben ik in overleg met het havenbedrijf Rotterdam en ProRail.

Vraag 9

Op basis waarvan zou u kunnen bepalen om het Rijk de resterende € 195 miljoen bij te laten dragen voor het oplossen van de doorstroming op de spoorwegen van de Maasvlakte?

Antwoord 9

Mogelijkheden hiervoor ontstaan op het moment dat het Mobiliteitsfonds hiervoor ruimte biedt. Op dit moment lukt het niet om dit bedrag in de begroting van het fonds in te passen. Zodra er aanvullende middelen voor het Mobiliteitsfonds beschikbaar komen, is een afweging nodig tussen de door het havenbedrijf Rotterdam en ProRail voorgestelde investeringen en infrastructurele knelpunten en opgaven elders in het land.

Vraag 10

Kunt u deze vragen beantwoorden voor het tweeminutendebat Maritiem?

Antwoord 10

Ja, ondanks de zeer korte doorlooptijd doe ik dat.