

D-1528 DGG



Organisatie voor
Capaciteitsmanagement en
Spoorwegveiligheid



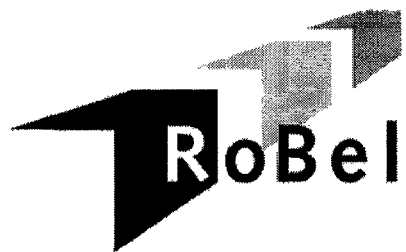
Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Informatie en Documentatie
Postbus 20604
2500 EX Den Haag
tel. 070-3511361 / fax. 070-3511362



Deelproject Roosendaal Goederenemplacement

Eindbeeldonderzoek Rotterdam – België
(via Antwerpen)

Opdrachtgever Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-generaal Goederenvervoer
Kenmerk RnP/908.18/02/224
Datum 19 november 2002
Status Definitief



Erratumlijst deelonderzoeken RoBel

Deelonderzoek Tracering Rapport fase 1

- p 11, tabel 3.3.1, kolom "Wonen". "Carnisselande (2000)" moet niet staan bij "Rhoon-Carnisselande", maar bij "Barendrecht". Toelichting bij "Carnisselande (2000)" moet zijn: "ten westen van de A29 wordt een Vinex-wijk gerealiseerd".
- p 11, tabel 3.1.1, kolom "Wonen". "Ter Leede (2002)": toelichting moet zijn: "ten Zuiden van Barendrecht wordt de nieuwbouwwijk Ter Leede gerealiseerd".
- p 11, tabel 3.1.1, Barendrecht. Toevoegen in kolom "werken": "Vaanpark. Ten westen van de A29 wordt een bedrijvenpark gerealiseerd".
- p 12, tabel 3.3.2, Zwijndrecht. Toevoegen in kolom werken: "Bakestein", "Corridor/Spoorzona" en "Kijfhoek-Noord".
- p 14, tabel 3.3.5, Roosendaal. Toevoegen in kolom "Natuur/Recreatie": "De Stok, ontwikkeling ten westen van de A17" en: "Structuurvisie Plus, behoud en versterking landschap en ecologische verbindingen (beekdalen) in gebied tussen Roosendaal en Bergen op Zoom".

Deelonderzoek Tracering Rapport fase 2

- p 20, 1e alinea, 9e regel: "Hoge Creyl" moet zijn: "Hoge Devel".
- p 61, kopje "Alternatief A4/A29", "Invloed op toekomstige plannen", 3e regel: "Rhoon/Carnisselande" moet zijn: "Barendrecht/Carnisselande".
- p 61, kopje "Alternatief A4/A29", "Invloed op (sociaal) leefmilieu": aan tekst toevoegen: "In een strook langs het nieuwe spoor zullen de effecten op het (sociaal) leefmilieu negatief zijn. Dit geldt onder meer voor de Barendrechtse wijken Carnisselande, Molenvliet en Bijdorp".
- p 61/62, kopje "Alternatief HSL-Zuid/A17", "Invloed op (sociaal) leefmilieu": toevoegen aan tekst: "In een strook langs het nieuwe spoor zullen de effecten op het (sociale) leefmilieu negatief zijn. Dit geldt onder meer voor de woongebieden Noldijk en Oranjewijk te Barendrecht".
- p 63, par 5.9.1, tabel onder kopje "spoorcapaciteit": in de rij "EC 98 55%" moet in de kolommen "2020", "2030" en "2040" staan: "geen capaciteitsprobleem".

Deelonderzoek Goederenemplacement Roosendaal

- p 32, 3e alinea, 1e regel: "net zo goed als" moet vervangen worden door: "net iets beter dan".



Project Eindbeeldonderzoek Spoorverbinding Rotterdam-België

Deelonderzoek Goederenemplacement Roosendaal

November 2002

Geachte lezer,

Doel van het project RoBel is het voorbereiden van de besluitvorming over het meest wenselijke eindbeeld voor het goederenvervoer per spoor tussen Rotterdam en België op de lange termijn. Daarnaast bereidt het project een besluit voor over maatregelen op de korte termijn om de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

Als voorbereiding op en onderbouwing van het te nemen besluit over een primaire goederenspoorverbinding tussen Rotterdam en België zijn voor de lange termijn alternatieven voor het goederenvervoer per spoor op deze verbinding onderzocht in het zogeheten eindbeeldonderzoek. In dit kader zijn onderzoeken uitgevoerd naar:

- vervoer en economie
- tracering van de projectalternatieven
- goederenemplacement Roosendaal

Het voor u liggende rapport is het "Deelproject Roosendaal Goederenemplacement". In dit deelonderzoek is de toekomstige functie en mogelijke locatie van het goederenemplacement Roosendaal in de verschillende eindbeelden onderzocht. De totale rapportage van het deelonderzoek goederenemplacement Roosendaal bestaat uit het hierboven beschreven rapport.

De in dit rapport beschreven resultaten vormen een deel van de onderbouwing van de besluitvorming over het lange termijn ontwikkelingsperspectief van het goederenvervoer per spoor in de corridor Rotterdam – België (via Antwerpen).

In de nog uit te brengen koepelnota (werktitel "goederenvervoer per spoor in de corridor Rotterdam-België") worden de mogelijk te nemen hinderbeperkende maatregelen op de korte termijn in kaart gebracht. Deze koepelnota dient als onderlegger bij de adviezen aan de Minister.

Meer informatie is beschikbaar via internet op www.projectrobel.nl of via projectrobel@dgg.minvenw.nl. U kunt ook telefonisch contact opnemen met de projectorganisatie, Hetty Lubbers, op nummer 070 – 3511485.

Met vriendelijke groet,

Hans van Hoek
Projectmanager RoBel

Inhoud

1	Inleiding	7
2	Context van deze studie	9
3	Opzet van de studie	11
3.1	Opdrachtformulering en onderzoeksvragen	11
3.2	Wat zit niet in deze studie?	12
3.3	Uitgangspunten	12
3.4	Aanpak van de studie	13
4	Functionaliteiten van goederenemplacement Roosendaal	15
4.1	Emplacement Roosendaal (goederen en reizigers)	15
4.2	Huidige functionaliteiten goederenemplacement	16
4.3	Hoe functioneert het huidige goederenemplacement?	18
4.4	Toekomstige functionaliteiten goederenemplacement	19
4.5	Toegevoegde waarde combinatie van functionaliteiten	20
4.6	Omvang van een goederenemplacement	21
4.7	Is een goederenemplacement in de regio Roosendaal noodzakelijk?	21
5	Mogelijke locaties	23
5.1	Eerste selectie mogelijke locaties	23
5.2	Mogelijke locaties	23
6	Criteria waarop de mogelijke locaties beoordeeld worden	25
6.1	Drie groepen criteria	25
6.2	Prioriteit in de criteria	26
6.3	Kosten zijn als criterium niet meegenomen	26
7	Beoordeling mogelijke locaties	29
7.1	Hoe vindt beoordeling plaats?	29
7.2	Beoordeling op logistieke inpassing	29
7.3	Beoordeling op ruimtelijke en technische inpassing	32
7.4	Beoordeling op tijd	35
7.5	Conclusie beoordeling	36
8	Conclusies	37
	Colofon	39
	Bijlage 1: Vervoersaanbod in 2020	41
	Bijlage 2: Kaart met de vier tracés	42
	Bijlage 3: Kaart met de mogelijke locaties	43
	Bijlage 4: Kaart uit het Streekplan Noord-Brabant 2002	44

1 Inleiding

Onderliggend rapport bevat de resultaten van een verkennende studie over een goederenemplacement in de regio West-Brabant. De functies die dit regionale emplacement vervult en zal vervullen in de toekomst zijn in kaart gebracht. Daarnaast zijn mogelijke locaties voor een nieuw goederenemplacement in de regio onderzocht. Indien wordt besloten het goederenemplacement in de gemeente Roosendaal uit te plaatsen, dan komt het gebruik van één van deze locaties in zicht.

De studie is uitgevoerd binnen het Eindbeeldonderzoek Rotterdam – België (via Antwerpen)¹. Dit onderzoek komt voort uit de besluitvorming over de Verbinding Roosendaal – Antwerpen (VERA). Op 30 november 2001 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer aangegeven voornemens te zijn het eindbeeldonderzoek uit te voeren. Op 22 maart 2002 is de besluitvorming over VERA definitief geworden en werd het Eindbeeldonderzoek een feit. In figuur 1.1 is een deel van de brief van de Minister aan de Tweede Kamer opgenomen.

"Het tweeledig besluit ten aanzien van de goederenspoorverbinding Rotterdam – Roosendaal – Antwerpen luidt als volgt:

1. *De Belgische goederenspoorlijn 11 (de Antwerpse Havenspoorlijn) wordt doorgetrokken naar de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom, volgens alternatief A4West, inclusief de zgn. Sloeboom, in de periode tot en met 2010; dit is een standpunt in de zin van artikel 9 lid 1 van de Tracéwet;*
2. *Er wordt een onderzoek uitgevoerd naar een eindbeeld voor de primaire spoorverbinding Rotterdam-Antwerpen om zodoende een voorstel voor een toekomstvast, gefaseerde oplossing te kunnen voorbereiden voor de periode na 2010; in dit onderzoek worden mogelijke alternatieven vergeleken."*

Figuur 1.1: Het tweeledige besluit ten aanzien van VERA [Bron: Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer op 22 maart 2002].

Ten aanzien van het goederenemplacement Roosendaal is in deze brief het volgende opgemerkt:

Paragraaf 8 van de toelichting:

"In een deelonderzoek van het eindbeeldonderzoek zal worden geanalyseerd of de toekomstige functionaliteitseisen een emplacementsfaciliteit in Roosendaal noodzakelijk maken. Als het antwoord daarop bevestigend luidt, wordt onderzocht of de door de gemeenten Roosendaal en Halderberge aangedragen locatie Borchwerf II een geschikte locatie is om deze faciliteit te realiseren."

Figuur 1.2: De toelichting op het deelonderzoek Roosendaal [Bron: Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer op 22 maart 2002].

De studie is een opdracht van het Directoraat-generaal Goederenvervoer (DGG) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De studie is uitgevoerd door Railned in samenwerking met Railinfrabeheer, de Provincie Noord-Brabant en de gemeenten Halderberge, Roosendaal en Bergen op Zoom.

¹ Het Eindbeeldonderzoek Rotterdam – België (via Antwerpen) bestaat uit vijf deelprojecten, te weten: Vervoer & economie, Tracés, Goederenemplacement Roosendaal, Bekostiging en Voorbereiding besluitvorming.

2 Context van deze studie

De studie naar het goederenemplacement Roosendaal kent meerdere aanleidingen. In dit hoofdstuk worden ze stuk voor stuk toegelicht.

In de gesprekken met de Minister van Verkeer en Waterstaat, die in januari 2001 plaatsvonden naar aanleiding van de inspraakreacties op de Trajectnota/MER VERA, is afgesproken dat Provincie Noord-Brabant een studie zal uitvoeren naar een nieuwe goederenverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen. Een voorbeeldtracé dat gebundeld is met de A17 is hiervan het resultaat. Daarnaast is afgesproken dat er voor alle betrokken gemeenten in een inpassingstudie uitgevoerd zal worden. In deze inpassingstudies zijn maatregelen onderzocht, waarmee de hinder als gevolg van de groei van het goederenvervoer op een duurzame en toekomstvast manier opgelost kan worden.

De inpassingstudie voor de gemeente Roosendaal omvatte de totale spoor situatie, inclusief de potentie voor de stedelijke ontwikkeling en de uitplaatsing van het goederenemplacement naar Borchwerf II ten noordwesten van Roosendaal. De gemeente heeft eerder al oplossingen voor de spoor situatie aangegeven in de Spoorvisie Roosendaal en heeft in het plan voor Borchwerf II ruimte gereserveerd voor een goederenemplacement.

Borchwerf II ligt aan de noordkant van Roosendaal en bevindt zich deels op het grondgebied van de gemeente Halderberge en deels op het grondgebied van de gemeente Roosendaal.

Tijdens de inpassingstudie voor Roosendaal is nadrukkelijk gekeken naar het uitplaatsen van het huidige goederenemplacement. Dit emplacement kent knelpunten op het gebied van stedelijke ontwikkeling, veiligheid en milieu. Het emplacement Roosendaal is ook één van de veertien Page-emplacementen².



Figuur 2.1: Borchwerf II.

De inpassingstudies en de Provinciale studie hebben mede de aanzet gegeven tot het Eindbeeldonderzoek Rotterdam – België (via Antwerpen). Tijdens het bestuurlijk overleg in oktober 2001 tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de regio is overeengekomen binnen dit Eindbeeldonderzoek ook het alternatief voor het goederenemplacement Roosendaal nader te beschouwen, met name ook om te bezien of de locatie Borchwerf II past in het uiteindelijke eindbeeld.

² Page-emplacementen zijn emplacementen waarbij is vastgesteld dat er ernstige problemen zijn aangaande de externe veiligheid. In de studie PAGE (Plan van Aanpak Goederen Emplacementen) worden maatregelen onderzocht die de problemen rond externe veiligheid kunnen verminderen.

"In Roosendaal is niet alleen sprake van hinder en risico's van het doorgaand treinverkeer, maar ook van het gebruik van het rangeeremplacement. De Minister van VROM heeft een ICES-claim ingediend om een aantal rangeeremplacementen uit de binnenstedelijke gebieden te plaatsen uit oogpunt van veiligheid en verbetering van ruimtelijke kwaliteit. Het belang van de aanpak van deze emplacementen is ook neergelegd in de septemberbrief van het kabinet over externe veiligheid.

In het Eindbeeld-onderzoek zal eveneens gekeken worden naar de beste locatie voor een nieuw emplacement."

Figuur 2.2: De studie naar goederenemplacement Roosendaal als onderdeel van het Eindbeeldonderzoek Rotterdam - Antwerpen [Bron: Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer op 30 november 2001].

Naast de deelstudie goederenemplacement Roosendaal binnen het Eindbeeldonderzoek heeft de gemeente Roosendaal in overleg met de gemeente Halderberge het initiatief genomen om reeds de concrete inpasbaarheid van een emplacement op Borchwerf II te onderzoeken. In dit onderzoek 'Spoor-Milieu-Stad' (SMS) worden daarnaast concrete oplossingen uitgewerkt voor de totale spoorknoop in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente. Inpassing van dit nieuwe goederenemplacement geschiedt binnen de contouren van Borchwerf II met als uiterste begrenzing de huidige overweg St. Maartenstraat. Op deze manier bestaat de mogelijkheid om "mee te liften" bij de planontwikkeling van het gemeenschappelijke bedrijventerrein. Het voorontwerp bestemmingsplan Borchwerf II is op dit moment voor vooroverleg voorgelegd aan de Provinciale Planologische Commissie (PPC) Noord-Brabant.

3 Opzet van de studie

Dit derde hoofdstuk gaat in op de opzet van de studie naar goederenemplacement Roosendaal. Uit de opdrachtformulering door de minister, opgenomen in de eerste paragraaf, volgen de onderzoeksvragen. De tweede paragraaf gaat in op hetgeen niet in deze studie aan de orde komt. Uitgangspunten en randvoorwaarden zijn onderwerp van paragraaf 3.3. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een toelichting op de aanpak van de studie.

3.1 Opdrachtformulering en onderzoeksvragen

De onderzoeksvragen voor deze studie komen voort uit de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer van 22 maart 2002 (zie figuur 3.1).

"In Roosendaal speelt naast de capaciteits- en milieuproblematiek rond het doorgaand personen- en goederentreinverkeer welke in de Trajectnota/VERA is onderzocht, ook de problematiek rond het emplacement. Het eindbeeldonderzoek moet uitwijzen hoe op termijn bij Roosendaal de primaire railgoederenverbinding het beste kan worden vormgegeven.

In een deelonderzoek van het eindbeeldonderzoek zal worden geanalyseerd of de toekomstige functionaliteitseisen een emplacementsfaciliteit in Roosendaal noodzakelijk maken. Als het antwoord daarop bevestigend luidt, wordt onderzocht of de door de gemeenten Roosendaal en Halderberge aangedragen locatie Borchwerf II een geschikte locatie is om deze faciliteit te realiseren.

Mocht uit de onderzoeken blijken dat een emplacementfaciliteit in Roosendaal of omgeving gewenst is, dan kan worden getoetst of de ontwikkeling van het op de huidige locatie vrijkomende gebied in aanmerking komt voor een bijdrage uit het BIRK-programma³ bedoeld als triggermoney, in welk kader denkbaar is dat zo'n bijdrage eventueel mede voor de uitplaatsing van het emplacement aangewend wordt. In maart 2002 is of wordt de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over het toetsingskader van het BIRK-programma."

Figuur 3.1: De tekst uit de toelichting op het tweeledige besluit over VERA die betrekking heeft op emplacement Roosendaal. [Bron: Brief van de Minister van V&W aan de Tweede Kamer op 22 maart 2002].

De vraag richt zich specifiek op de bruikbaarheid van een goederenemplacement op de voorgestelde locatie Borchwerf II in relatie tot de verschillende tracévarianten die in het eindbeeldonderzoek worden onderzocht. Samengevat zijn de onderzoeksvragen:

1. Maken de toekomstige functionaliteitseisen een goederenemplacement voor de regio Roosendaal noodzakelijk?
2. Zo ja, is de door de gemeenten Roosendaal en Halderberge aangedragen locatie Borchwerf II een geschikte locatie om deze faciliteit te realiseren?
3. Zijn er betere locaties denkbaar bij de verschillende tracévarianten dan de locatie Borchwerf II?

Waar het Eindbeeldonderzoek Rotterdam – België (via Antwerpen) op globaal niveau de zaak in beeld brengt, doen de gemeenten Roosendaal en Halderberge dit in het project 'Spoor-Milieu-Stad' voor één oplossing op concreet inpassingsniveau, dat wil zeggen met meer detaillering.

³ BIRK = Budget Investerend Ruimtelijke Kwaliteit

3.2 Wat zit niet in deze studie?

De onderstaande onderwerpen zijn niet opgenomen in deze studie:

- Nut & noodzaak uitplaatsing goederenemplacement; deze studie onderzoekt mogelijke geschikte locaties voor uitplaatsing van een goederenemplacement in relatie tot de verwachte goederenstromen. Er wordt geen uitspraak gedaan over het nut en de noodzaak van uitplaatsing van het goederenemplacement in Roosendaal. De problematiek rondom Roosendaal is breder dan alleen het goederenverkeer, waar deze studie zich op richt. Oplossingen en afwegingen voor uitplaatsing dienen te passen binnen een integrale aanpak van het gehele emplacement Roosendaal.
- Besluit over uitplaatsing; aangezien nut en noodzaak niet worden onderzocht, kan op basis van alleen deze studie geen besluit worden genomen over uitplaatsing van het goederenemplacement in Roosendaal. Deze studie, samen met de andere deelprojecten, kan wel een bijdrage leveren aan de besluitvorming over het Eindbeeldonderzoek.
- Reizigersemplacement; zie het eerste punt 'Nut & noodzaak uitplaatsing goederenemplacement'.
- Kosten om de mogelijk locaties te realiseren; een inschatting van de kosten om een goederenemplacement te realiseren op een locatie wordt niet gemaakt, omdat zo'n inschatting, gezien het globale karakter van de beoordeling, grote onzekerheidsmarges zal hebben. In paragraaf 6.3 wordt wel aangegeven welke factoren van invloed zijn op de kosten.
- Doorrijdende goederentreinen (met of zonder gevaarlijke stoffen) zijn niet meegenomen in deze studie.

3.3 Uitgangspunten

In de studie worden onderstaande uitgangspunten gehanteerd:

- Vervoersprognoses voor 2020 zoals ze in het deelproject Vervoer & Economie van het Eindbeeldonderzoek Rotterdam – België (via Antwerpen) bepaald zijn (zie bijlage 1);
- Vier tracés voor een goederenverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen, zoals die in het deelproject Tracering van het Eindbeeldonderzoek vastgelegd zijn;
- 5^e Nota Ruimtelijke Ordening (deel 3 Planologische Kern Beslissing);
- Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II);
- Streekplan Provincie Noord-Brabant 2002⁴;
- StructuurvisiePlus Bergen op Zoom – Roosendaal⁵;
- StructuurvisiePlus Gemeente Halderberge⁶;
- Er wordt geen kosten-batenanalyse gemaakt waaruit de vraag kan worden beantwoord of een goederenemplacement moet worden gehandhaafd. Uitgangspunt is dat klanten bediend moeten blijven worden.

⁴ *Brabant in Balans, Streekplan Noord-Brabant 2002*. Provincie Noord-Brabant, 22 februari 2002.

⁵ *StructuurvisiePlus Bergen op Zoom – Roosendaal*. Gemeenten Bergen op Zoom en Roosendaal, Utrecht, maart 2001.

⁶ *StructuurvisiePlus Gemeente Halderberge*. Gemeente Halderberge, 27 september 2001.

3.4 Aanpak van de studie

In deze studie staan drie onderzoeksvragen centraal. Om de vraag te beantwoorden of een emplacement in de regio Roosendaal functioneel gezien noodzakelijk is, wordt het huidige goederenemplacement in Roosendaal bekeken. Welke werkzaamheden vinden daar nu plaats en op welke schaal? En hoe is dat in de toekomst? Het antwoord op de eerste onderzoeksvraag bepaalt of de tweede en derde onderzoeksvraag beantwoord moeten worden.

De tweede en derde onderzoeksvraag worden, indien nodig, gelijktijdig beantwoord door een globale beoordeling uit te voeren van mogelijke locaties voor een goederenemplacement. Hiermee moet een eerste idee ontstaan over de geschiktheid van de locaties anders dan Borchwerf II (onderzoeksvraag 3). Door Borchwerf II mee te nemen in de beoordeling wordt direct een eerste indruk gegeven van de geschiktheid van deze locatie als plaats voor een goederenemplacement (onderzoeksvraag 2). Een globale beoordeling past goed bij het strategische niveau van deze studie. Het concrete besluit over uitplaatsing en waarheen is niet aan de orde.

Voor de beoordeling zijn twee dingen nodig, te weten de locaties die beoordeeld gaan worden en de criteria op basis waarvan de beoordeling plaats vindt. Eerst worden de mogelijke alternatieve locaties geselecteerd. Aan deze selectie liggen enkele heel praktische eisen ten grondslag. Zo mag de locatie bijvoorbeeld niet in woongebieden liggen en moet het gelegen zijn aan het spoor. De locaties zijn grof gekozen. Het is als het ware een indicatie van waar ongeveer een emplacement zou kunnen komen. Van elke locatie moet bepaald worden of deze logistiek goed is, of ze ruimtelijk inpasbaar is en op welke termijn ze te realiseren is. De inhoud van deze drie hoofdcriteria zijn met behulp van subcriteria ingevuld. Voor de logistieke kwaliteiten wordt bijvoorbeeld gekeken naar de afstand van de locatie tot de belangrijkste klanten in West-Brabant. Of dat bijvoorbeeld de locatie in een gebied ligt dat aangewezen is in het kader van de vogel- en habitatrichtlijn is een subcriteria onder ruimtelijke inpasbaarheid.

Nu de locaties en de criteria bekend zijn, kan de beoordeling uitgevoerd worden. Op een kwalitatieve wijze wordt beschreven of een locatie voldoet aan de gestelde criteria. De beoordeling vindt plaats per criterium; eerst de logistieke beoordeling, dan de ruimtelijke beoordeling en tot slot de beoordeling op tijd. Locaties die logistiek slecht scoren, worden niet meegenomen in de verdere beoordeling.

Het rapport wordt afgesloten met een overzicht van alle conclusies.

4 Functies van goederenemplacement Roosendaal

Deze studie richt zich op alternatieve locaties voor een goederenemplacement in West-Brabant. In dit hoofdstuk wordt toegelicht waar het goederenemplacement in Roosendaal momenteel voor gebruikt wordt en hoe het functioneert. In paragraaf 4.3 wordt vervolgens aangegeven welke werkzaamheden in de toekomst op het emplacement plaats gaan vinden. Waarom het zinvol is om meerdere functionaliteiten te faciliteren op één emplacement staat centraal in paragraaf 4.4. Gevolgd door een algemene schets van de omvang van een goederenemplacement. Het hoofdstuk wordt echter gestart met een kort overzicht van het gehele emplacement (goederen en reizigers) Roosendaal.

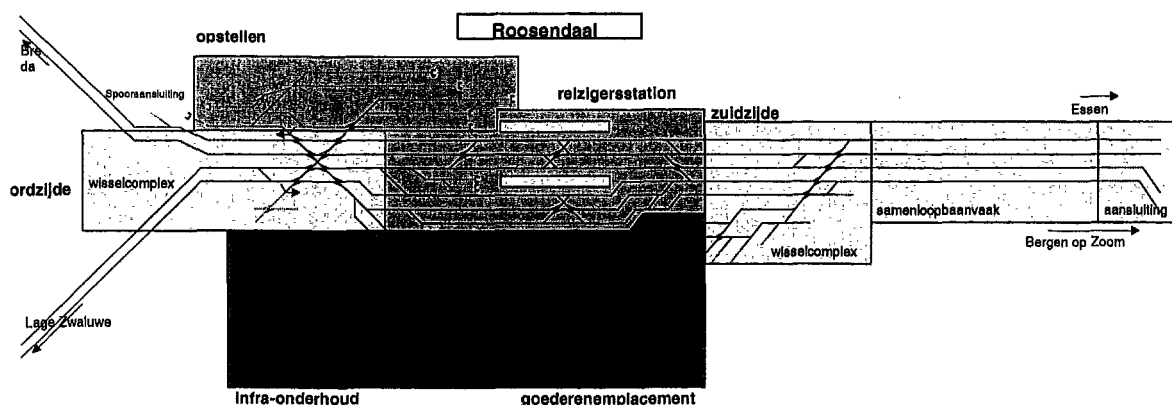
4.1 Emplacement Roosendaal (goederen en reizigers)

Roosendaal is te verdelen in twee typen deeleplacementen, te weten deeleplacementen met ieder een specifiek proces en deeleplacementen waar de verbindingen tussen de processen onderling en met de baanvakken liggen. De processen op Roosendaal zijn:

- het reizigersstation;
- het opstellen van reizigersmaterieel;
- het goederenemplacement;
- voorzieningen voor onderhoud aan de infrastructuur.

Figuur 4.1 geeft hier een overzicht van.

Figuur 4.1: Een overzicht van de deeleplacementen in Roosendaal.



In het vervolg van dit rapport wordt specifiek ingegaan op het goederenemplacement.

4.2 Huidige functionaliteiten goederenemplacement

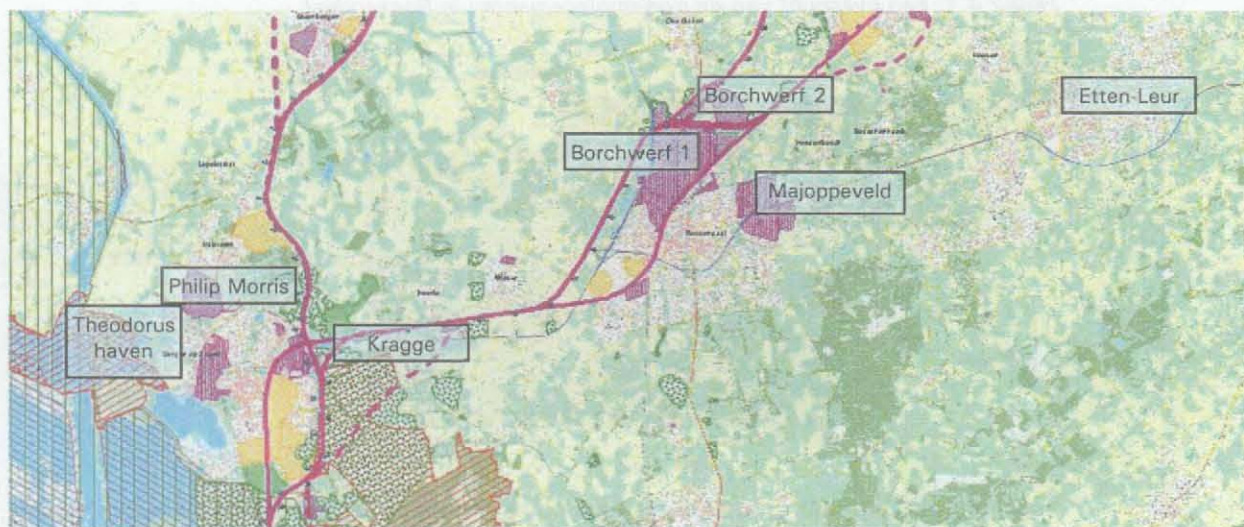
In de huidige situatie worden zes functies op het goederenemplacement uitgevoerd:

1. Regionaal bedieningspunt klantaansluitingen
2. Openbare laad- en losplaats
3. Locwisselen t.b.v. internationale treinen én treinen van/naar het Sloegebied
4. Opstellen lege wagens
5. Railinzetplaats aannemer en opstellen materieel aannemer
6. Tanken.

Doorrijdende treinen maken in principe geen gebruik van het goederenemplacement.

4.2.1 Bediening klanten

Vanuit Roosendaal worden klanten bediend in Bergen op Zoom (o.a. De Kragge en Philip Morris), klant(en) aan de lijn Roosendaal – Breda (o.a. Jan de Rijk op Majoppeveld), klanten op Borchwerf I (o.a. Houtbank) en klanten op het emplacement (o.a. Heijmans). De bediening van bijvoorbeeld Bergen op Zoom en Majoppeveld geschiedt met "formele" treinen. Dit zijn treinen die gebruik moeten maken van de vrije baan en die daarom een officieel treinnummer hebben. De bediening van klanten op het emplacement geschiedt met rangeerdelen. Rangeerdelen maken geen doorgaand gebruik van de vrije baan, maar blijven op of rond het emplacement. Dit onderscheid heeft consequenties voor de noodzakelijke processen op het emplacement en voor de benodigde milieuvergunning in het kader van de Wet Milieubeheer. Het aankomen en vertrekken van "formele" treinen valt niet onder de Wet Milieubeheer en is dus niet vergunningsplichtig. Rangeerdelen vallen wél onder de Wet Milieubeheer.



Figuur 4.1: Klantenkaart West-Brabant.

Wagens voor klanten worden vervoerd met chartertrenten en combitrenten en met unit cargo treinen. Charter- en combitrenten rijden rechtstreeks van zender naar geadresseerde, waarbij de combitrenten zowel containers als wissellaadbakken bevatten. Unit Cargo treinen zijn treinen die bestaan uit wagens voor meerdere klanten.

Men noemt deze treinen ook wel "bonte" treinen. Deze treinen hebben als herkomst/bestemming veelal het rangeerterrein Kijfhoek, dat gelegen is tussen Rotterdam en Dordrecht.

Vertrekkende Chartertreinen worden op het emplacement Roosendaal samengesteld nadat de wagons bij de klant zijn opgehaald met een rangeerlocomotief (diesel). De werkzaamheden op het emplacement Roosendaal aan deze treinen zijn het combineren van eventuele treindelen, het wegrangeren van de rangeerlocomotief en het voortbrengen van de treinlocomotief. Soms wordt de rangeerlocomotief ook ingezet als treinlocomotief.

Voor vertrek vindt er een (verplichte) technische controle en remproef plaats. Het proces van aankomende Chartertreinen is grotendeels hetzelfde, met dien verstande dat er geen technische controle en remproef hoeft plaats te vinden voor wagons die met een rangeerlocomotief naar Borchwerf I moeten worden gebracht. Dit is wel noodzakelijk voor de bediening van Bergen op Zoom en Majoppeveld (Jan de Rijk).

Aankomende Unit Cargo treinen worden te Roosendaal verder gesorteerd op klantniveau en soms op wagonvolgorde indien de klant de wagons persé in een bepaalde volgorde wil afhandelen. Via een uithaalspoor wordt de trein en zijn wagons gesorteerd over diverse "klant"sporen. In jargon heten deze sporen sorteersporen. Het sorteerproces is een arbeidsintensief proces. Vertrekkende Unit Cargo treinen hebben minder rangeerbehandeling nodig: de afzonderlijke treindelen die afkomstig zijn van de diverse klanten worden gekoppeld en er vindt een controle en een remproef plaats. Daarna rijdt het geheel als één trein naar Kijfhoek.

4.2.2 Openbare laad- en losplaats

In Roosendaal is een openbare laad- en losplaats. Op deze plaats kunnen klanten die geen eigen spooransluiting hebben, hun lading laden en lossen. Het bedienproces van deze openbare laad- en losplaats is feitelijk gelijk aan het bedienproces van de overige klantaansluitingen. Op dit moment is het gebruik van de openbare laad- en losplaats minimaal.

4.2.3 Locwisselen

Het goederenemplacement Roosendaal heeft ook een functie voor het locwisselen van doorgaande goederentreinen. Internationale treinen naar België wisselen op het emplacement van locomotief, gezien het feit dat in België een ander beveiligingssysteem en een andere bovenleidingspanning wordt gebruikt. Daarnaast wisselen de treinen van en naar het Sloegebied van locomotief: treinen van en naar het Sloegebied kunnen alleen met diesellocomotieven worden gereden.

Het wisselen van locomotief neemt thans snel af, zeker voor treinen met gevaarlijke stoffen. Railion, de grootste vervoerder in Nederland, rijdt op de relatie Rotterdam – Antwerpen steeds meer met diesellocomotieven die zowel in Nederland als België kunnen rijden, de zogenaamde "Vlaamse reuzen". Het gasvervoer tussen het Sloegebied en Venlo wordt de laatste jaren ook steeds meer volledig met dieseltractie gereden, hoewel dit bedrijfseconomisch minder aantrekkelijk is (meer locomotieven nodig om vereiste snelheid te kunnen bereiken) dan het rijden met elektrische tractie. In 2006 zal echter de Sloelijn worden voorzien van bovenleiding, waarna de vervoerder het Sloegebied rechtstreeks kan bereiken met elektrische locomotieven.

Verder is er een sterke ontwikkeling te zien (in internationaal verband) in het gebruik van multicourante elektrische locomotieven. Deze elektrische locomotieven kunnen onder verschillende bovenleidingsspanningen rijden en zijn ook voorzien van verschillende beveiligingsystemen. De komst van de Betuweroute zal deze ontwikkeling in Nederland, zeker in de relatie met Duitsland, versnellen. Een zelfde versnelling wordt voorzien in de relatie Rotterdam – Antwerpen als Goederenlijn 11 wordt aangelegd. Instroom van deze nieuwe locomotieven zal echter in tranches geschieden, want het vergt van de vervoerder aanzienlijke investeringen. Daarnaast is het huidige materieel nog niet afgeschreven.

4.2.4 Opstellen leeg goederenmaterieel

Te Roosendaal worden ook lege wagons opgesteld. Deze wagons zijn in principe bedoeld voor de regionale klanten en zijn op afroep beschikbaar. Sommige klanten weten pas enkele uren voordat de benodigde wagons worden geplaatst hoeveel en welke wagons ze nodig hebben. Als een vervoerder ze dan nog van een heel andere locatie moet halen, komen de wagons niet meer op tijd bij de klanten.

4.2.5 Onderhoud spoornetwerk

Vanuit Roosendaal geschiedt het onderhoud van het spoornetwerk in Zuid-West Nederland. In Roosendaal kan de aannemer benodigd materieel op het spoor zetten. Tevens kan de aannemer zijn onderhoudsmaterieel alsmede wagons met materialen te Roosendaal opstellen. Veelal zijn met procesaannemers contracten afgesloten over het gebruik van een gedeelte van het emplacement.

4.2.6 Tanken

In Roosendaal is het mogelijk om diesel locomotieven te voorzien van brandstof.

4.3 Hoe functioneert het huidige goederenemplacement?

De inrichting van het huidige goederenemplacement sluit niet optimaal aan bij alle railgebonden processen die in Roosendaal uitgevoerd moeten worden. Het gaat dan om de functionaliteiten die in paragraaf 4.1 beschreven zijn, maar ook om processen die nodig zijn voor bijvoorbeeld het reizigersvervoer.

Het goederenverkeer heeft te maken met de volgende knelpunten:

- Het oversteken van het wisselcomplex aan de noordzijde vanaf goederenemplacement naar Breda en v.v. vergt veel tijd. Overdag is de belasting van dit wisselcomplex zo groot, dat deze bewegingen alleen zijn uit te voeren met vertragingen voor de rest van de treindienst;
- Een aantal sporen en goederenaansluitingen zijn alleen te bereiken door treinen via de zuidzijde uit te halen. Dit heeft tot gevolg dat een aantal overwegen onnodig (lang) gesloten worden;
- Niet alle sporen hebben de vereiste lengte;
- Aankomen en vertrekken in dezelfde richting kan niet tegelijkertijd. Daarnaast is de bereikbaarheid van het goederenemplacement sterk afhankelijk van het reizigersdienstproces;
- Het rangeerproces is niet geheel onafhankelijk uit te voeren van andere processen;

- Er is op dit moment geen milieuvergunning voor het emplacement (reizigers en goederen) Roosendaal. De Provincie Noord-Brabant heeft niet positief willen beschikken op de vergunningaanvraag zoals door Railinfrabeheer in juli 1998 bij de Provincie is ingediend. De reden hiervoor lag gelegen in het feit dat bij de beschreven bedrijfssituatie in deze vergunningaanvraag sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico. Deze weigering van de Provincie is door de Raad van State in september 2002 vernietigd. Op dit moment vinden er echter nog nauwelijks risicovolle handelingen op het goederenemplacement plaats en is er geen sprake van een overschrijding van het groepsrisico. Railinfrabeheer heeft daarom aan de Provincie laten weten dat zij geen bezwaar zal aantekenen indien de Provincie in haar beschikking een bovengrens voor het groepsrisico aangeeft die overeenkomt met de norm voor de oriënterende waarde voor externe veiligheid.

4.4 Toekomstige functionaliteiten goederenemplacement

Door diverse ontwikkelingen zullen enkele functies die op het goederenemplacement uitgevoerd worden in de toekomst veranderen. Deze veranderingen worden in deze paragraaf beschreven.

4.4.1 Bediening klanten

De verwachting is dat het bedienen van klanten in de toekomst alleen maar toeneemt. Deze verwachting is gebaseerd op de vigerende prognoses (zie bijlage 1). Het is echter niet bekend hoe de groei zich over de afzonderlijke bestaande en nieuwe bedieningspunten zal ontwikkelen. Nieuwe bedrijven met een spooraansluiting zullen zich vestigen in Borchwerf II of in Moerdijkse Hoek. Door de toename van het vervoer zal naar verwachting steeds meer een verschuiving plaats gaan vinden van Unit Cargo treinen naar Chartertreinen en Combitreinen. Bedrijfseconomisch is het rijden van rechtstreekse treinen voor zowel verlader (reistijdwinst) als vervoerder (minder arbeidsintensief), mits de stromen dik genoeg zijn, aantrekkelijker.

Ten aanzien van het Unit Cargo vervoer zijn er ontwikkelingen dat vervoerders meer willen voorsorteren op klantniveau te Kijfhoek. Kijfhoek is een pure "sorteerfabriek" en het sorteren van wagons is op dit emplacement bedrijfseconomisch een stuk aantrekkelijker dan op de regionale steunpunten. Dit is mede het gevolg van de recente aanpassingen op Kijfhoek. Het gevolg is dan dat Unit Cargo treinen te Roosendaal aankomen, "in stukken worden gehakt" en vervolgens kunnen dan de afzonderlijke stukken zonder verdere sorteerbehandeling worden geplaatst bij de klanten. Geconcludeerd kan worden, dat deze functionaliteit ook in de toekomst nodig is.

4.4.2 Openbare laad- en losplaats

Het gebruik van een openbare laad- en losplaats is sterk afhankelijk van het aantal en type bedrijven wat zich in de omgeving heeft gevestigd, de mate van bereikbaarheid en de prijs van het vervoer. De plannen voor de ontwikkeling van het nieuwe multimodale bedrijventerrein Borchwerf II kan een positief effect hebben op het gebruik van een openbare laad- en losplaats.

4.4.3 Locwisselen

In paragraaf 4.2.3 zijn ontwikkelingen geschetst, onder andere de elektrificatie van de Sloelijn, op basis waarvan verwacht wordt, dat de functie locwisselen in de toekomst verdwijnt, behoudens enkele incidentele gevallen.

4.4.4 Opstellen leeg goederenmaterieel

Deze functionaliteit zal ook in de toekomst nodig zijn voor de regionale bediening van klanten.

4.4.5 Onderhoud spoornetwerk

Ook in de toekomst zullen aannemers in staat moeten worden gesteld hun materieel op het spoor te kunnen zetten, alsmede het doen opstellen van wagons met benodigde materialen voor het onderhoud van het spoornetwerk. Deze functionaliteit is regiogebonden, maar hoeft niet noodzakelijkerwijs in Roosendaal plaats te vinden.

4.4.6 Tanken

Het is nog niet duidelijk of de behoefte om diesellocomotieven te voorzien van brandstof in de toekomst blijft bestaan in Roosendaal. Als deze behoefte wel ontstaat, is het goederenemplacement de meest logische plaats. Deze functionaliteit zal, indien besloten wordt tot uitplaatsen van het emplacement, nader dienen te worden onderzocht. De verwachting is dat de tankvoorziening in de toekomst kleiner kan zijn dan in de huidige situatie.

4.5 Toegevoegde waarde combinatie van functionaliteiten

De voornaamste functie van het (toekomstig) goederenemplacement is de mogelijkheid voor vervoerders om op een efficiënte manier hun klanten te kunnen bedienen. Gezien de benodigde ruimte om deze functie te kunnen faciliteren, is het verstandig om ook andere (secundaire) functies op of bij het goederenemplacement onder te brengen. Hierdoor wordt versnippering voorkomen en is samengebruik van infrastructuur mogelijk. Voorbeelden: treinen met materialen voor aannemers kunnen gebruik maken van elektrische aankomst- en vertreksporen, alsmede van de sorteersporen om hun treinen samen te stellen. Indien de aannemer een aparte locatie zou hebben dan vraagt dit extra infrastructuur om dit soort processen ook te kunnen afwikkelen. Een ander voorbeeld is het gebruik van de tankinstallatie: deze kan zowel door vervoerders als aannemers gebruikt worden zonder dat één van beiden hiervoor extra kilometers dient af te leggen om te kunnen tanken.

4.6 Omvang van een goederenemplacement

De benodigde omvang van een goederenemplacement is bepalend voor de hoeveelheid ruimte die hiervoor gereserveerd moet worden. De benodigde omvang van een emplacement wordt bepaald door:

- het aantal treinen (voor Roosendaal, zie bijlage 1);
- de lengte van de treinen; de maximale treinlengte is 750 meter. Dit is een netto treinlengte van 700 meter plus één of meerdere locomotieven (voor tractie) van maximaal 50 meter;
- de herkomst en bestemming van de treinen;
- welke werkzaamheden er plaatsvinden; zie paragraaf 4.1, 4.2 en 4.4.

Voor een nieuw regionaal emplacement is de spoortechnisch benodigde oppervlakte waar aan gedacht kan worden ongeveer 2000 x 100 meter. Daarnaast is er ruimte nodig voor bijvoorbeeld geluidsschermen.

4.7 Is een goederenemplacement in de regio Roosendaal noodzakelijk?

Ja, een goederenemplacement in de regio Roosendaal is noodzakelijk.

Het belangrijkste argument voor een emplacement in de regio is de mate van rentabiliteit voor vervoerders. Hoe verder het regionale emplacement van de klanten afligt, des te meer onrendabele kilometers de vervoerder moet maken, omdat de vervoerder dan meer met korte treinen moet gaan rijden. Een tweede argument is vanuit de optiek van de beschikbare spoorcapaciteit: meer kortere treinen betekent een grotere aanslag op de toch al schaarse spoorcapaciteit: de benutting van goederenpaden wordt dan aanzienlijk ongunstiger ten aanzien van het aantal wagons en tonnen wat gebruik maakt van een goederenpad. Dit is in strijd met de "Beter benutten"-filosofie.

5 Mogelijke locaties

Een eerste stap in de beoordeling is het selecteren van de locaties die beoordeeld gaan worden. Aan deze selectie liggen enkele heel praktische eisen ten grondslag (paragraaf 5.1). De locaties die geselecteerd zijn, zijn een indicatie voor de plaats waar het emplacement ongeveer kan komen te liggen. De exacte locatie is dus niet bekend, maar voor de globale beoordeling is dat ook niet noodzakelijk. Alle mogelijke locaties worden kort beschreven.

5.1 Eerste selectie mogelijke locaties

Een spooremplacement dient te worden beschouwd als een inrichting in het kader van de wet Milieubeheer en niet als infrastructuur vergelijkbaar met wegen en spoorlijnen. Er van uitgaande dat hier sprake zal zijn van een rangeerterrein zonder rangeerheuvel, dient bij de keuze van een locatie met de volgende aspecten rekening te worden gehouden:

- De locatie moet liggen in het zoekgebied tussen Rotterdam en Antwerpen;
- Heeft een verbinding met het (toekomstige) spoornetwerk, en;
- Mag geen nieuwe milieuhinder veroorzaken.

5.2 Mogelijke locaties

Een teamanalyse op basis van de voorgaande aspecten levert acht mogelijke nieuwe locaties op. De locaties die meegenomen worden in de beoordeling zijn:

- Het huidig emplacement (als referentie)
- Borchwerf II;
- Langs de spoorlijn Bergen op Zoom en Roosendaal (ten oosten van de spooraansluiting naar de Kragge, ten westen van Roosendaal);
- Antwerpen;
- Lage Zwaluwe;
- Moerdijkse hoek (ten westen of ten oosten van het A17-tracé);
- Moerdijkse hoek (langs bestaande baan);
- Kijfhoek;
- Bergen op Zoom A4 (langs A4-tracé, ten noorden van de aansluiting met de A58).

In bijlage 3 is een kaart opgenomen, waar de locaties op ingetekend zijn.

Een mogelijke locatie die in dit onderzoek niet verder meegenomen is, is een locatie tussen de aan te leggen Goederenlijn 11 en het Schelde-Rijn kanaal. Over dit gebied zijn naar aanleiding van een studie voor de eventuele vestiging van een multimodaal bedrijventerrein in dit gebied⁷ bestuurlijke afspraken gemaakt.

⁷ Zoom-as, Studie voor de vestiging van een multimodaal bedrijventerrein. Provincie Zeeland en Provincie Noord-Brabant, januari 2001.

6 Criteria waarop de mogelijke locaties beoordeeld worden

In dit hoofdstuk staan de criteria waarop de mogelijke locaties beoordeeld worden centraal. De beoordeling is globaal en grotendeels kwalitatief. Er zijn drie groepen criteria, die in paragraaf 6.1 toegelicht worden. Deze groepen zijn niet alledrie even belangrijk. Paragraaf 6.2 gaat in op de prioritering.

6.1 Drie groepen criteria

Voor de beoordeling wordt gebruik gemaakt van criteria, die betrekking hebben op:

- de logistieke inpassing van de locatie in de vervoersstromen
- de ruimtelijke en technische inpassing van de locatie
- de tijd waarbinnen de locatie te realiseren is.

In de volgende drie paragrafen worden de drie groepen criteria verder uitgewerkt.

6.1.1 Logistieke criteria

De logistieke inpassing is belangrijk, omdat de locatie bijdraagt aan de mate waarin het goederenemplacement kan functioneren. Subcriteria die bepalen of een locatie logistiek inpasbaar is, zijn:

- De aansluiting van de locatie op de vervoersstromen (zie deelrapport Vervoer en Economie).
- De mogelijkheid om rechtstreeks, zonder omrijden en/of kopmaken⁸, te vertrekken naar de Brabantroute, Rotterdam, België en Zeeland;
- De aanwezigheid van een rechtstreekse aansluiting om de klanten te bedienen; zo min mogelijk omrijden en/of kopmaken.
- Een centrale ligging ten opzichte van de klanten in de regio West-Brabant. Bedrijfseconomisch gezien is het voor vervoerders noodzakelijk zo dicht mogelijk bij klanten een regionaal emplacement te hebben. Op de grotere verdeelstations (bijvoorbeeld Kijfhoek) kunnen dan lange treinen worden geformeerd, die pas op het regionale emplacement worden uitgesplitst. Deze uitsplitsing is veelal nodig, omdat klanten niet altijd over voldoende spoorlengte beschikken om complete treinen te plaatsen, dan wel dat meerdere wagens voor diverse klanten met één trein aankomen. Hoe verder het regionale emplacement van de klanten afligt, des te meer onrendabele kilometers de vervoerder moet maken omdat de vervoerder dan meer met korte treinen moet rijden. Meer korte treinen veroorzaakt overigens ook meer hinder ten aanzien van overwegsluitingen.

⁸ Kopmaken betekent dat een trein aankomt uit een richting en dat hij in diezelfde richting moet vertrekken om z'n route te vervolgen. Bij een goederentrein wordt de locomotief dan eerst afgekoppeld en vervolgens aan de andere kant van de trein geplaatst. Bij een reizigerstrein gaat de machinist naar de andere kant van de trein als deze kop moet maken.

6.1.2 Ruimtelijke en technische inpassing

Bij de eerste selectie is aan elke mogelijke locatie de voorwaarde gesteld, dat deze niet in stedelijk gebied/woongebied ligt. Door de locaties te beoordelen op ruimtelijke inpassing wordt bekeken of een goederenemplacement past in de omgeving. Subcriteria die bepalen of een locatie ruimtelijk inpasbaar is, zijn:

- Ligt de locatie in de ecologische hoofdstructuur of in een gebied dat aangewezen is in de vogel- of habitatrichtlijn?
- Bundeling met (geplande) hoofd(spoor)wegenstructuur of (geplande) stedelijke ontwikkelingen (bedrijventerreinen). Een goederenemplacement wordt gezien als een bedrijventerrein.
- Inpassing in omgeving (woon en leefomgeving, natuur en landschap, overig ruimtegebruik).

De technische inpasbaarheid wordt onder andere bepaald door de beschikbaarheid van de benodigde ruimte voor een goederenemplacement.

6.1.3 Tijd

Onder het aspect tijd wordt verstaan de termijn waarop een verplaatsing mogelijk is, indien besloten wordt tot uitplaatsing van het emplacement. Dit aspect is van belang omdat het ministerie van VROM aan het BIRK⁹ de voorwaarde verbindt dat de gelden vóór 2010 besteed zijn.

Subcriteria die bepalend zijn voor het aspect tijd zijn:

- Ligt de locatie aan het bestaande spoor of aan een nieuwe spoorlijn? In het laatste geval kan het emplacement pas in gebruik genomen worden als de nieuwe spoorlijn aangelegd is.
- Is de locatie al aangewezen als mogelijke locatie voor een bedrijventerrein of moet de (politieke) discussie hierover nog gevoerd worden?

6.2 Prioriteit in de criteria

In dit onderzoek is de volgende prioriteitvolgorde aangehouden: eerst wordt gekeken of een locatie voldoet aan de logistieke criteria, daarna wordt gekeken naar de ruimtelijke en technische criteria. Als laatste kan het aspect tijd als discriminerende factor worden toegepast.

6.3 Kosten zijn als criterium niet meegenomen

De basiskosten voor de aanleg van het emplacement zullen voor alle locaties nagenoeg gelijk zijn. De verschillen in kosten komen voort uit bijvoorbeeld de extra infrastructuur die nodig is om het emplacement goed bereikbaar te maken of uit de vereiste natuurcompensatie. Bij de beoordeling op de logistieke en ruimtelijke criteria worden een groot deel van dit soort aspecten, die verschillen in kosten met zich meebrengen, benoemd.

⁹ BIRK = Budget Investerings Ruimtelijke Kwaliteit.

De volgende stap, de som van wat het emplacement op een bepaalde locatie dan gaat kosten, wordt niet gemaakt. De reden hiervoor is dat de inschatting, gezien het globale karakter van de beoordeling, grote onzekerheidsmarges zal hebben. De verwachting is, dat een beoordeling op kosten daarom niets toe zal voegen aan de beoordeling op de drie groepen criteria, zoals die eerder in dit hoofdstuk beschreven zijn.

In de eerste alinea zijn twee kostenbepalende aspecten benoemd. Andere aspecten zijn bijvoorbeeld:

- Type ondergrond; klei is zachter dan zand, rails heeft een stevig grondbed nodig om verzakkingen te voorkomen.
- Verwerving van gronden; is de grond van de locatie in eigendom of moet deze aangekocht worden.

7 Beoordeling mogelijke locaties

In dit hoofdstuk wordt de beoordeling van de mogelijke locaties beschreven. Zoals eerder aangegeven is deze beoordeling globaal van karakter en kwalitatief.

7.1 Hoe vindt beoordeling plaats?

Zoals in paragraaf 6.3 is vermeld, wordt in het onderzoek allereerst gekeken naar de logistieke inpasbaarheid van een locatie. Het heeft geen zin om een locatie verder te bekijken als er geen logistieke basis voor is.

In de tweede onderzoeksvraag (zie paragraaf 3.1) wordt de locatie Borchwerf II specifiek benoemd. In deze beoordeling wordt de locatie Borchwerf II gelijk behandeld als de andere mogelijke locaties. Dit wordt ook beschreven in de paragraaf over de aanpak van de studie.

7.2 Beoordeling op logistieke inpassing

Huidig emplacement

De huidige locatie scoort op het gebied van logistieke inpassing in het (toekomstige) spoornetwerk goed. Rechtstreekse verbindingen met België, Rotterdam, Breda en Zeeland zijn aanwezig, alsmede rechtstreekse verbindingen met de meeste klantaansluitingen. Daarnaast is de centrale ligging ten opzichte van klantaansluitingen goed, alsmede de afstand tot de klantaansluitingen: circa 15 km tot de stamlijn van Bergen op Zoom, 0 km tot Roosendaal en 13 kilometer tot de aansluitingen te Etten-Leur.

Borchwerf II

De locatie Borchwerf II scoort op de aspecten "centrale ligging" en afstand tot klanten goed: circa 18 km tot Bergen op Zoom, 0 km tot Roosendaal en 13 km tot Etten-Leur. Voor een rechtstreeks vertrek naar Breda is het noodzakelijk dat er een boogverbinding wordt aangelegd tussen de spoorlijn Lage Zwaluwe – Roosendaal en Breda – Roosendaal, waardoor treinen zonder "kop te maken" richting Breda, maar ook naar klanten aan de lijn Breda – Roosendaal, kunnen vertrekken. Wanneer de boogverbinding niet gerealiseerd wordt, dan brengt het "kopmaken" in de gemeente Roosendaal milieuhinder met zich mee (extra treinbewegingen in Roosendaal).

Treinen op Borchwerf II die rechtstreeks vertrekken en aankomen¹⁰ naar en van België blijven door de stad rijden, omdat het niet mogelijk lijkt te zijn om rechtstreeks aan te sluiten op een eventuele omleiding aan de westzijde van Roosendaal of een eventueel A17-tracé. Treinen van en naar de richting Lage Zwaluwe moeten via de bestaande baan blijven rijden en kunnen geen gebruik maken van eventuele nieuwe tracés A17 en A4.

¹⁰ Treinen die rechtstreeks vertrekken kunnen zonder "kopmaken" e.d. doorrijden naar hun bestemming. Treinen die rechtstreeks aankomen hebben het emplacement zonder "kopmaken" e.d. kunnen bereiken.

Langs spoorlijn Bergen op Zoom - Roosendaal (ten oosten aansluiting naar Kragge, ten westen van Roosendaal)

Deze locatie scoort op de aspecten "centrale ligging" en de afstand tot klanten iets minder goed dan Borchwerf II: 6 - 12 km tot Bergen op Zoom, 3 - 9 km tot Roosendaal en 16 - 22 km tot Etten-Leur. Er zijn rechtstreekse verbindingen met Breda, Rotterdam, België, Zeeland en met de meeste klantaansluitingen. Rechtstreekse treinen van en naar Breda moeten door Roosendaal blijven rijden. Rechtstreekse treinen van en naar de richting Rotterdam kunnen via een eventueel nieuw tracé A17 dan wel via een omleiding te Roosendaal rijden. Voor gebruik van het tracé A4 is er een extra boogverbinding nodig tussen de spoorlijn Roosendaal - Bergen op Zoom en het A4-tracé richting het noorden.

Antwerpen

Deze locatie scoort op de aspecten "centrale ligging" en afstand tot klanten ten opzichte van Borchwerf II zeer slecht: circa 25 km tot Bergen op Zoom, circa 40 km tot Roosendaal en circa 53 km tot Etten-Leur. Er zijn rechtstreekse verbindingen met Breda, Rotterdam en Zeeland mogelijk, alsmede met de meeste klantaansluitingen. Rechtstreekse treinen van en naar Breda moeten door Roosendaal blijven rijden. Rechtstreekse treinen van en naar de richting Rotterdam kunnen gebruik maken van alle alternatieve tracés zonder aanvullende infrastructuur.

De spoorinfrastructuur in België wijkt op enkele punten af van de spoorinfrastructuur in Nederland; de beveiliging is bijvoorbeeld anders geregeld en de spanning op de bovenleiding is in België van een ander voltage. De locomotieven die een emplacement in Antwerpen willen aandoen, moeten multi-courant zijn. Dit betekent dat zij bij verschillende spanningen (kV's) kunnen rijden. Multi-courant materieel is duurder in aanschaf dan mono-courant materieel. Voor rangeerlocomotieven is dit geen kosteneffectieve investering.

Lage Zwaluwe

De locatie Lage Zwaluwe scoort op de aspecten "centrale ligging" en afstand tot de klanten ten opzichte van Borchwerf II slecht: circa 45 km tot Bergen op Zoom, circa 30 km tot Roosendaal en circa 43 km tot Etten-Leur. Er zijn rechtstreekse verbindingen met de richtingen Rotterdam, Breda en Zeeland mogelijk. Voor de klantaansluitingen op de lijn Roosendaal - Breda is aanvullende infrastructuur te Roosendaal nodig: of een boogverbinding tussen de spoorlijn Lage Zwaluwe - Roosendaal en Breda - Roosendaal of een aantal "kopmaaksporen" op de huidige locatie van het goederenemplacement te Roosendaal. Deze laatste optie ("kopmaaksporen") maakt het bedrijfseconomisch rendement van klantbedieningen aan de lijn Roosendaal - Breda aanzienlijk minder ten opzichte van de huidige situatie. Verder zal het "kopmaken" milieuhinder in de gemeente Roosendaal met zich meebrengen en zal het zeer problematisch zijn om te vertrekken van het goederenemplacement Lage Zwaluwe richting Roosendaal. Zowel het treinverkeer Breda - Dordrecht v.v. als het treinverkeer van Roosendaal naar Dordrecht moet daarbij worden gekruist. Vervolgens moet worden ingevoegd tussen het treinverkeer van Dordrecht naar Roosendaal. De omvang van het kruisende verkeer bedraagt in 2020 15 treinen per uur. Voor dit kruisende verkeer is een ongelijkvloerse kruising noodzakelijk. Er kan ook geen gebruik worden gemaakt van de eventuele nieuwe tracés A17 en A4. Eventueel kan met aanvullende infrastructuur het emplacement worden aangesloten met het A17-tracé, doch deze optie wordt niet meegenomen bij het deelonderzoek tracés.

Moerdijkse Hoek (ten westen of ten oosten van het A17-tracé)

Deze locatie komt alleen in beeld als gekozen wordt voor een tracé gekoppeld aan de A17. Bij een A17-tracé scoort deze locatie op de aspecten "centrale ligging" en afstand tot de klanten ten opzichte van Borchwerf II slecht: circa 40 km tot Bergen op Zoom, circa 40 km tot Roosendaal en circa 53 km tot Etten-Leur. Rechtstreekse verbindingen met Rotterdam en België zijn mogelijk via een aansluiting op het A17-tracé. Een verbinding met Roosendaal is alleen mogelijk met aanvullende maatregelen. Te denken valt aan het aansluiten van de huidige stamlijn Moerdijk op het nieuwe emplacement plus elektrificatie van die stamlijn zodat via de stamlijn en het goederenemplacement Lage Zwaluwe de richting Roosendaal kan worden bereikt, alsmede de rechtstreekse verbinding met Breda. De technische haalbaarheid van deze oplossing is nog niet onderzocht. En dan nog gelden dezelfde bezwaren om Roosendaal te bereiken als de bezwaren die onder Lage Zwaluwe zijn genoemd.

Moerdijkse Hoek (langs bestaande baan)

Deze locatie scoort op de aspecten "centrale ligging" en afstand tot de klanten ten opzichte van Borchwerf II matig tot slecht: circa 40 km tot Bergen op Zoom, circa 25 km tot Roosendaal en circa 38 km tot Etten-Leur. Er zijn rechtstreekse verbindingen met de richtingen Rotterdam, België en Zeeland mogelijk via de bestaande baan, waarbij de treinen van en naar België en Zeeland bij een A17-tracé of een A4-tracé door Roosendaal blijven rijden. Voor de rechtstreekse verbinding met Breda en de klantaansluitingen op de lijn Roosendaal – Breda is aanvullende infrastructuur te Roosendaal nodig: of een boogverbinding tussen de spoorlijn Lage Zwaluwe – Roosendaal en Breda – Roosendaal of een aantal "kopmaaksporen" op de huidige locatie van het goederenemplacement te Roosendaal. Deze laatste optie ("kopmaaksporen") maakt het bedrijfseconomisch rendement van klantbedieningen aan de lijn Roosendaal – Breda aanzienlijk minder ten opzichte van de huidige situatie. Verder veroorzaakt het "kopmaken" extra milieuhinder.

Kijfhoek

De locatie Kijfhoek scoort op de aspecten "centrale ligging" en afstand tot de klanten ten opzichte van Borchwerf II zeer slecht: circa 80 km tot Bergen op Zoom, circa 65 km tot Roosendaal en circa 78 km tot Etten-Leur. Er zijn rechtstreekse verbindingen met België, Breda en Zeeland mogelijk. Voor de klantaansluitingen op de lijn Roosendaal – Breda is aanvullende infrastructuur te Roosendaal nodig: of een boogverbinding tussen de spoorlijn Lage Zwaluwe – Roosendaal en Breda – Roosendaal of een aantal "kopmaaksporen" op de huidige locatie van het goederenemplacement te Roosendaal. Deze laatste optie ("kopmaaksporen") maakt het bedrijfseconomisch rendement van klantbedieningen aan de lijn Roosendaal – Breda aanzienlijk minder ten opzichte van de huidige situatie. Tenslotte is het huidige Kijfhoek niet geschikt voor het opstellen van lege wagens, een functionaliteit die wel aan een regionaal emplacement wordt geëist (zie basisfunctionaliteiten).

Bergen op Zoom A4 (langs A4-tracé, ten noorden van de aansluiting met de A58)

Deze locatie komt alleen in aanmerking indien besloten wordt tot aanleg van het A4-tracé. Deze locatie scoort op de aspecten "centrale ligging" en afstand tot de klanten ten opzichte van Borchwerf II matig: circa 10 km tot Bergen op Zoom, circa 15 km tot Roosendaal en circa 28 km tot Etten-Leur. Rechtstreekse verbindingen met Rotterdam, België en Zeeland zijn aanwezig. Voor de verbinding naar Breda alsmede voor de klantaansluitingen te Roosendaal en Etten-Leur dient een boogverbinding in oostelijke richting te worden aangelegd tussen het A4-tracé en de spoorlijn Bergen op Zoom – Roosendaal. Voor de klantaansluitingen te Bergen op Zoom is een westelijke verbindingsboog tussen het A4-tracé en de spoorlijn Roosendaal – Bergen op Zoom noodzakelijk.

7.2.1 Conclusies beoordeling op logistieke inpassing

Op basis van de voorgaande beoordeling zijn er twee nieuwe locaties die goed scoren op het criterium logistieke inpassing: de locatie Borchwerf II (mits een directe verbinding met de spoorlijn richting Breda wordt gerealiseerd) en de locatie langs de spoorlijn Bergen op Zoom - Roosendaal. De locatie Bergen op Zoom A4 scoort op zich ook redelijk, doch hiervoor is aanzienlijk meer aanvullende infrastructuur nodig.

De locaties rond Moerdijkse Hoek en Lage Zwaluwe scoren beduidend minder en vragen ook aanvullende infrastructuur. De locaties Antwerpen en Kijfhoek scoren zeer slecht en zijn in principe ook niet geschikt voor de functies die regionale emplacements vervullen. In feite zijn dit grote sorteerfabrieken waar alles op is gericht om de verblijftijd van wagons zo kort mogelijk te laten zijn. Opstellen e.d. van lege wagons is op deze emplacements niet mogelijk zonder aanvullende infrastructuur.

De huidige locatie scoort op dit punt net zo goed als Borchwerf II. Bijkomend voordeel van de huidige locatie is dat er geen extra boogverbinding richting Breda behoeft te worden aangelegd.

7.3 Beoordeling op ruimtelijke en technische inpassing

De gehele spoorzone Roosendaal wordt als knelpunt ervaren op met name de aspecten hinder (geluid en externe veiligheid) en stedelijke ontwikkeling (barrièrewerking). Problemen op het gebied van externe veiligheid en geluid worden voor een belangrijk deel veroorzaakt door doorrijdende goederentreinen. In deze beoordeling wordt echter alleen gekeken in hoeverre de locatie van een goederenemplacement kan bijdragen aan vermindering van hinder op deze aspecten.

In de beoordeling op ruimtelijke en technische criteria zijn de locaties Kijfhoek en Antwerpen niet meer meegenomen, vanwege hun logistieke ongeschiktheid.

7.3.1 Beoordeling mogelijke locaties op subcriteria

Huidige locatie

Het huidige goederenemplacement staat een invulling in de weg van de planontwikkeling "Spoorhaven", een gebied ten zuidwesten van het huidige goederenemplacement. Zie hiervoor ook de resultaten van het onderzoek "Spoor-Milieu-Stad" van de Gemeente Roosendaal.

Omdat het locwisselen in de (nabije) toekomst vrijwel geheel verdwijnt, zal de bijdrage van het goederenemplacement aan het externe veiligheidsrisico ook verdwijnen. Als in de milieuvergunning een bovengrens voor het groepsrisico wordt opgenomen die overeenkomt met de norm voor de oriënterende waarde, zoals is voorgesteld door Railinfrabeheer aan de Provincie, dan is het goederenemplacement niet meer als een knelpunt aan te merken op dit aspect.

Ook het aspect geluid ondervindt een positief effect als gevolg van het verdwijnen van het locwisselen. Overigens heeft de Provincie ambtelijk aangegeven¹¹ dat met de

¹¹ Brief aan het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 27 mei 2002, kenmerk 833166.

representatieve bedrijfssituatie inclusief de voorgestelde maatregelen van Railinfrabeheer zoals opgenomen in de vergunningaanvraag, kan worden voldaan aan alle thans vastgestelde maximaal toelaatbare grenswaarden. Deze bedrijfssituatie heeft betrekking op alle activiteiten die op het emplacement Roosendaal worden uitgevoerd, dus zowel reizigers- als goederenactiviteiten. In de Wet-milieubeheerprocedure is geluid dus niet als een knelpunt aan te merken. Wel kan dit aspect in de toekomst weer problematisch worden, maar in hoeverre dit dan mede wordt veroorzaakt door het goederenemplacement is zonder uitgebreid akoestisch onderzoek niet aan te geven.

Het huidig goederenemplacement is, met aanpassingen die de geconstateerde knelpunten in paragraaf 4.3 opheffen, ook geschikt te maken om de vervoersvraag tot 2020 te accommoderen. In diverse studies die zijn uitgevoerd zijn hiervoor al oplossingsrichtingen aangedragen (o.a. CRANT deel B¹²).

Borchwerf II

In de planontwikkeling voor het bedrijventerrein Borchwerf II is in het aanvankelijke stedenbouwkundige plan rekening gehouden met een emplacement aan de lijn Roosendaal-Lage Zwaluwe. Uit de studie 'Ontwikkelingsmogelijkheden, Spoor, Milieu en Stad, Roosendaal' van september 2001 is gebleken, dat het ruimtebeslag van het emplacement op basis van het door Railned aangegeven functionele programma van eisen aanzienlijk groter is dan het ruimtebeslag waarvan bij de opstelling van het stedenbouwkundig plan was uitgegaan. De gemeente Roosendaal heeft inmiddels nader onderzocht of en hoe een goederenemplacement dat voldoet aan het FPvE van Railned, inpasbaar is in de stedenbouwkundige opzet van Borchwerf II.

Het grotere ruimtebeslag heeft tot gevolg dat een deel van het emplacement binnen de gemeente Halderberge komt te liggen, zij het nog steeds binnen de contouren van het bedrijventerrein. De gemeente Halderberge heeft in een brief aan de gemeente Roosendaal kenbaar gemaakt aan de inpassing en verplaatsing te willen meewerken, mits het emplacement zich niet verder uitstrekt dan de Sint Maartensstraat. Uit het inpassingsonderzoek is gebleken dat dit mogelijk is.

Inmiddels is een inrichtings-MER¹³ opgesteld. In het inrichtings-MER is een goederenemplacement niet als onderdeel van het bedrijventerrein opgenomen. De reden hiervan was dat ten tijde van de opstelling van het MER nog onvoldoende duidelijkheid bestond over omvang en functie van het emplacement en de mogelijkheid en termijn van verplaatsing. Wel is aangegeven dat in de ruimtelijke opzet rekening is gehouden met een eventueel goederenemplacement, doch nader onderzoek zal moeten uitwijzen wat de omvang hiervan zal zijn. Het MER (zonder emplacement, maar wel met ruimtereservering voor een emplacement) zal gelijktijdig met het bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Voor een deel van het bedrijventerrein is een bestemmingsplan opgesteld. Het voorontwerp is inmiddels voor vooroverleg voorgelegd aan de Provinciale Planologische Commissie (PPC). Een deel van het nieuwe emplacement valt binnen de grenzen van dit bestemmingsplan. Dit deel heeft de bestemming 'Uit te werken bedrijventerreinen'. In de toelichting op het bestemmingsplan wordt aangegeven dat "Er wordt nagedacht over de mogelijkheid het bestaande spoorwegemplacement te positioneren langs de lijn Roosendaal – Rotterdam ten oosten van de Gastelseweg". Het overige deel van het nieuwe emplacement valt binnen het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Roosendaal en van de gemeente Halderberge.

¹² CRANT = Corridor Rotterdam – Antwerpen.

¹³ Inrichtings-MER = een type milieu-effectrapport, dat zich richt op de inrichting van een bepaald gebied, bijvoorbeeld een bedrijventerrein.

Voorkeursrecht

In delen van het plangebied is door de gemeente voorkeursrecht gevestigd. Dit vereist dat het bestemmingsplan uiterlijk eind 2003 door de beide gemeenteraden is vastgesteld.

Langs spoorlijn Bergen op Zoom - Roosendaal (ten oosten aansluiting naar Kragge, ten westen van Roosendaal)

Dit gebied kan ruwweg onderverdeeld worden in een tweetal gebieden: het bosgebied aan de oostzijde van Bergen op Zoom tot halverwege tussen Heerle en Wouw en de open gebieden tot aan Roosendaal.

Bosgebied: deze locatie betekent een aantasting van de groene hoofdstructuur (compensatie!). Wat betreft geluid, hinder en trillingen is deze locatie, vanwege de reeds aanwezige waarden en gewenste ontwikkeling niet aanvaardbaar (overigens zijn daar geen wettelijke bepalingen voor, maar de gewenste ontwikkeling van het gebied verdraagt zich niet met overlast veroorzakende activiteiten). De gemeenten Bergen op Zoom en Roosendaal hebben deze locatie, inclusief het daar aan grenzende parklandschap, in de door hen gezamenlijk ontwikkelde StructuurvisiePlus aangewezen tot gebied waarin geen verstedelijking (natuurgebied) dan wel onder strenge condities beperkte verstedelijking (park/coulisselandschap) mag plaatsvinden. Bovendien hebben beide gemeenten de intentie om de nu aanwezige barrièrewerking als gevolg van de aanwezige infrastructuur zoveel mogelijk op te heffen ten gunste van de gewenste natuurontwikkeling. Bijkomend negatief argument is het feit, dat deze locatie niet aansluit op stedelijke functies (bedrijventerrein) en ook in de toekomst zullen hier geen stedelijke functies ontwikkeld worden. Een en ander sluit aan op het onlangs vastgestelde streekplan Noord-Brabant waarin dit gebied is bestemd tot groene hoofdstructuur. Ondanks de reeds aanwezige infrastructurele doorsnijdingen (spoorlijn en snelweg) is uitgangspunt dat getracht moet worden te komen tot versterking van niet alleen de aanwezige waarden maar ook van het tot stand komen van een robuuste verbinding tussen de nu nog door de infrastructuur van elkaar gescheiden gebieden. Het situeren van een emplacement past daar niet in.

Open gebied tot aan Roosendaal: uitgangspunt vastgelegd in de StructuurvisiePlus is het handhaven van de openheid en het productielandbouwschap. Daarin past geen spooremplacement. Aansluitingen met ongelijkvloerse kruisingen over de spoorbaan zouden de openheid nog meer verstoren. Het emplacement staat dwars op de structuur van de beekdalen. Vanuit geluidhinder, trillingen zou een emplacement wel tot de mogelijkheden behoren, waarbij wel de directe nabijheid van de kern Wouw een belemmering vormt. Bovendien sluit een emplacement in dit gebied niet aan op stedelijke ontwikkelingen in de zin van bedrijventerreinen.

In het algemeen kan gesteld worden dat vanuit ruimtelijk overwegingen het tussengebied Roosendaal – Bergen op Zoom gevrijwaard dient te blijven van verdere verstedelijking. Het gebied dient verder ontwikkeld te worden voor landbouw, natuur, landschap en recreatieve doeleinden. Verdergaande verstedelijking is daarbij niet aan de orde. Dit uitgangspunt van beide gemeenten wordt door de provincie onderschreven.

Bergen op Zoom A4 (langs A4-tracé, ten noorden van de aansluiting met de A58)

Voor dit gebied gelden dezelfde opmerkingen als voor het bosgebied tussen Bergen op Zoom en Roosendaal. Weliswaar wordt dit gebied in de toekomst doorsneden door de aan te leggen A4 (wegverbinding Bergen op Zoom – Dinteloord), maar in het gebied liggen bossen en natuurkerngebieden die verdere verstedelijking onmogelijk maken. De gemeente Bergen op Zoom wil in dit gebied een verdere ontwikkeling van verblijfs- en dagrecreatie stimuleren.

Lage Zwaluwe

Vanuit ruimtelijke overwegingen scoort deze locatie hoog. De ligging in het restgebied tussen A16 en het spoor geeft de mogelijkheid om zonder noemenswaardige milieuproblemen hier een uitbreiding van het emplacement te realiseren.

Moerdijkse Hoek

Hier zijn verschillende locaties denkbaar: ten westen en ten oosten van het A17-tracé en afhankelijk van de situering van Moerdijkse Hoek ook nog een locatie langs de bestaande spoorlijn. Voorgenomen wordt om in dit gebied een grootschalig bedrijventerrein voor bedrijven met bijzondere vestigingscondities te realiseren. Een van de vestigingscondities is het multimodale karakter. De realisering van een spooremplacement zou daarin perfect passen.

7.3.2 Conclusies beoordeling op ruimtelijke en technische inpassing

Bij alle locaties is sprake van bundeling met hoofdwegenstructuur of geplande stedelijke ontwikkelingen (bedrijventerrein). De locaties Borchwerf II, Moerdijkse Hoek en Lage Zwaluwe scoren daarbij het hoogst. De locaties rond Bergen op Zoom scoren beduidend minder.

Het huidige goederenemplacement scoort voldoende op het aspect technische inpassing. Ook op de aspecten externe veiligheid en geluid kan het huidige goederenemplacement voldoen, mits hiertoe de nodige maatregelen worden genomen, die het mogelijk maken een vergunning te verstrekken. Op de aspecten stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening voldoet het huidige goederenemplacement niet.

7.4 Beoordeling op tijd

'Tijd' is het derde en laatste criterium waarop de locaties binnen dit deelproject beoordeeld worden. Deze beoordeling is alleen relevant voor de mogelijke nieuwe locaties.

7.4.1 Beoordeling mogelijke locaties

Van de potentiële locaties voor een regionaal goederenemplacement vallen Antwerpen en Kijfhoek om logistieke redenen af. Deze zijn derhalve niet beoordeeld op het aspect tijd.

De locaties Bergen op Zoom A4 (ten noorden van de aansluiting met de A58) en Moerdijkse Hoek (ten westen of ten oosten van de A17) zijn gesitueerd aan respectievelijk het A4-tracé en het A17-tracé van een afzonderlijke goederenlijn. Zij kunnen derhalve pas gerealiseerd worden met de aanleg van een dergelijk tracé. Verwacht mag worden, zo de realisatie van een aparte goederenlijn al reëel is, dit pas op lange termijn het geval zal zijn. Deze locaties worden op het aspect tijd daarom negatief beoordeeld.

De locaties "Langs de spoorbaan Bergen op Zoom – Roosendaal" (ten oosten van de aansluiting naar Kragge, ten westen van Roosendaal), Borchwerf II, Lage Zwaluwe en Moerdijkse Hoek (langs bestaande baan) liggen aan bestaande spoorbanen. Deze locaties zijn daarmee onafhankelijk van de realisatie van een eventuele aparte goederenlijn en daardoor in principe op korte termijn te realiseren. Zij worden op die grond positief beoordeeld. Complicerende factor voor de locatie Moerdijkse Hoek is dat de gemeente Moerdijk zich tegen de ontwikkeling van een bedrijventerrein op deze locatie heeft uitgesproken. Medewerking van deze gemeente aan een bedrijventerrein en dus ook aan een emplacement valt op dit moment niet te verwachten.

Een locatie "Langs de spoorbaan Bergen op Zoom – Roosendaal" (ten oosten van de aansluiting naar Kragge, ten westen van Roosendaal) kan geheel binnen de gemeente Roosendaal worden gerealiseerd. De locatie Borchwerf II ligt gedeeltelijk binnen de gemeente Roosendaal en gedeeltelijk binnen de gemeente Halderberge. Roosendaal en Halderberge hebben hierover afspraken gemaakt. Mogelijk biedt dit een bestuurlijk voordeel t.o.v. locaties in andere gemeenten.

Voor de locatie Borchwerf II geldt bovendien dat hiervoor reeds de inpasbaarheid is aangetoond en uitgewerkt. Bovendien biedt Borchwerf II de mogelijkheid zowel procedureel als in uitvoering aan te sluiten en mee te lopen in het reeds in gang gezette ontwikkelingsproces. De locatie heeft daarmee nog een extra voordeel.

7.4.2 Conclusies beoordeling op tijd

De locatie Borchwerf II scoort op het aspect tijd voor nieuwe locaties als beste, omdat de inpasbaarheid is aangetoond en uitgewerkt. De locaties die aan de bestaande baan liggen volgen na Borchwerf II. Locaties langs nieuwe tracés scoren op dit aspect beduidend minder, omdat een geheel nieuw tracé gerealiseerd moet worden voordat het emplacement volledig in gebruik genomen kan worden.

7.5 Conclusie beoordeling

Op basis van de voorgaande paragrafen kan geconcludeerd worden dat de locatie Borchwerf II, ongeacht welk tracé gekozen wordt, blijft voldoen als mogelijkheid om het bestaande goederenemplacement te verplaatsen.

Eveneens kan geconcludeerd worden dat er geen echt betere nieuwe locaties zijn dan Borchwerf II: op alle criteria scoort Borchwerf II als enige locatie goed.

Het huidig goederenemplacement scoort met aanvullende maatregelen (kleinschalige aanpassingen aan de infrastructuur én een milieuvergunning) voldoende op de aspecten logistieke inpasbaarheid, technische inpasbaarheid, externe veiligheid en geluid. Op de aspecten stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening scoort de huidige locatie onvoldoende.

8 Conclusies

Er dienen drie onderzoeksvragen te worden beantwoord:

1. Maken de toekomstige functionaliteits-eisen een goederenemplacement voor de regio Roosendaal noodzakelijk?
2. Zo ja, is de door de gemeenten Roosendaal en Halderberge aangedragen locatie Borchwerf II een geschikte locatie om deze faciliteit te realiseren?
3. Zijn er betere locaties denkbaar bij de verschillende tracévarianten dan de locatie Borchwerf II?

Uit de voorgaande hoofdstukken blijkt dat de eerste vraag met ja beantwoord moet worden indien men het goederenvervoer per spoor wil bevorderen in de regio Roosendaal. Het belangrijkste argument voor een emplacement in de regio is de mate van rentabiliteit voor vervoerders. Hoe verder het regionale emplacement van de klanten afligt, des te meer onrendabele kilometers de vervoerder moet maken, omdat de vervoerder dan meer met korte treinen moet gaan rijden. Een tweede argument is vanuit de optiek van de beschikbare spoorcapaciteit: meer kortere treinen betekent een grotere aanslag op de toch al schaarse spoorcapaciteit: de benutting van goederenpaden wordt dan aanzienlijk ongunstiger ten aanzien van het aantal wagons en tonnen wat gebruik maakt van een goederenpad. Dit is in tegenstrijd met de "Beter benutten"-filosofie.

De tweede vraag is ook bevestigend te beantwoorden. Zowel op logistieke gronden als ruimtelijke en technische gronden is de locatie Borchwerf II een geschikte locatie voor realisatie van een goederenemplacement, mits wordt voldaan aan een directe verbinding met de spoorlijn richting Breda.

De derde vraag is niet bevestigend te beantwoorden als tot uitplaatsen van het emplacement wordt besloten. Er zijn op basis van de gehanteerde criteria geen betere nieuwe locaties in de regio Roosendaal aan te wijzen, ongeacht welk tracé gekozen zou worden. Het goederenemplacement verliest in de toekomst namelijk haar functie voor de doorgaande treinen (het locwisselen) zodat de relatie met een tracé minder sterk wordt. Het regionale bedieningsaspect is derhalve leidend voor een goede locatie.

Op basis van het aspect logistieke inpassing in het spoornetwerk scoort het huidige emplacement beter. Op de aspecten geluid en externe veiligheid kan het huidige emplacement ook in de toekomst voldoen, doch op deze aspecten scoort Borchwerf II beter gezien de verwachte grotere milieuruimte. Op basis van stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening scoort het huidige emplacement onvoldoende.

Aandachtspunt bij deze conclusies is dat ongeacht welke locatie wordt gekozen, er zonder aanvullende omleidingen alle goederentreinen door Roosendaal zullen blijven rijden en dat daardoor knelpunten op het gebied van externe veiligheid en geluid voor de gehele spoorzone Roosendaal blijven bestaan. Uitplaatsing alleen van het goederenemplacement lost deze problemen niet op.

Colofon

Titel	Deelproject Roosendaal Goederenemplacement Eindbeeldonderzoek Rotterdam – België (via Antwerpen)
Kenmerk	RnP/908.18/02/224
Opdrachtgever	Mevr. C. Wortman, Ministerie van Verkeer & Waterstaat, Directoraat-generaal goederenvervoer Gedelegeerd opdrachtgever is dhr. H. van Hoek.
Opdrachtnemer	Dhr. H.B.Th. van den Berg, Railned Capaciteitsplanning Gedelegeerd opdrachtnemer is dhr. J. Heijstek.
Projectnummer	P-3868
Bestand	021119 Goederenempl. Rsd definitief rapport
Accountmanager	Dhr. R. Kohler
Projectteam Railned	Dhr. J. Heijstek (projectmanager) Mevr. A. Rodenhuis (projectsecretaris) Dhr. H. Bovenlander (adviseur) Dhr. R. Runderkamp (adviseur)
Met medewerking van:	Dhr. G.T.M. Becker (provincie Noord-Brabant) Dhr. P. Buisman (gemeente Roosendaal) Dhr. T. de Graaf (gemeente Halderberge) Dhr. C. Terstappen (gemeente Bergen op Zoom) Dhr. H.R.M. Sanders (Railinfrabeheer)
Redactie	Mevr. A. Rodenhuis (projectsecretaris Railned)
Uitgave	Railned B.V. Catharijnesingel 30, Utrecht Postbus 2101, 3500 GC Utrecht Internet: www.railned.nl E-mail: info@railned.nl

© Railned Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd zonder schriftelijke toestemming van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat of Railned B.V.

Dit rapport is goedgekeurd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-generaal Goederenvervoer.

Bijlage 1: Vervoersaanbod in 2020

Voor de weergave van de vervoerstromen bij de verschillende tracévarianten wordt verwezen naar het deelrapport Vervoer & Economie.

Hier worden de aantallen weergegeven van aankomende en vertrekkende goederentreinen van het goederenemplacement Roosendaal voor twee scenario's: EC 98 en EC EISR. Deze twee prognoses vormen de onderkant en de bovenkant van een gehanteerde bandbreedte. Voor een beschrijving van deze scenario's wordt verwezen naar het deelrapport Vervoer & Economie.

Tabel B1.1: Aankomende en vertrekkende treinen op een gemiddelde werkdag in 2001.

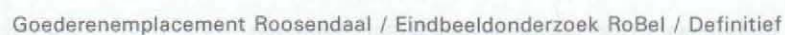
Van en naar de richting Lage Zwaluwe:	8
Van en naar de richting Breda:	2
Van en naar de richting België:	2
Totaal	12

Tabel B1.2: Aankomende en vertrekkende treinen EC 98 voor 2020 op een gemiddelde werkdag

Van en naar de richting Lage Zwaluwe:	3
Van en naar de richting Breda:	6
Van en naar de richting België:	3,5
Totaal	12,5

Tabel B1.3: Aankomende en vertrekkende treinen EC EISR voor 2020 op een gemiddelde werkdag

Van en naar de richting Lage Zwaluwe:	3,5
Van en naar de richting Breda:	8,5
Van en naar de richting België:	18,5
Totaal	30,5



edbeeld onderzoek Rotterdam - België

Uitwerking mogelijke tracés

versie 1.0

Railinfrabeheer

schätz 1: 150.000

datum: 25-06-2002



Bijlage 4: Kaart uit het Streekplan Noord-Brabant 2002



