Gedeputeerde Staten

PROVINCIE ZEELAND
AFD. SGR AMBT.
AFD. TERMIJN WATSBURG
DATUM 28 JAN. 2010
DOC.NR. 10001706
ZAAK NR
CLASS.

Provincie Zeeland

bericht op brief van: Leden van provinciale staten

uw kenmerk: t.a.v. de statengriffier

ons kenmerk: 10007550/25

afdeling: Ruimte

bijlage(n): 3

behandeld door: L.J.M. Engelbert

doorkiesnummer: (0118) 63 11 92

onderwerp: Toezeggingen PS vergadering van 18 december 2009 rond WCT project.

verzonden: 28 JAN. 2010

Middelburg, 26 januari 2010

Geachte heer/mevrouw,

Tijdens de behandeling van het agendapunt WCT in uw vergadering van 18 december 2009 zijn door de portefeuillehouder Ruimtelijke Ordening drie toezeggingen over het verstrekken van nadere informatie gedaan en een over het verkrijgen van duidelijkheid over de positie van PSA als exploitant van de WCT. De toegezegde informatie heeft betrekking op het spoorproject in Goes, de planning en procedurestappen van het project en uitleg over de wijze waarop in de MKBA over de binnendijkse en buitendijkse containeroverslag rekening is gehouden met de eerder door het CPB gemaakte opmerkingen.

Naar aanleiding van deze toezeggingen treft u bijgevoegd een afschrift aan van de recent door B en W van Goes verzonden brief met informatie over de inhoud en besluitvorming van het spoorproject. Deze brief geeft een compleet en helder overzicht van de stand van zaken en de voorziene besluitvorming.
Verder is een van Zeeland Seaports ontvangen planning met procedurestappen op hoofdlijnen bijgevoegd. Deze planning is in overleg met de provincie opgesteld. Bij deze planning maken wij een voorbehoud omdat er voor de verwerking van inspraakreacties en zienswijzen vanuit is gegaan dat deze naar inhoud en omvang niet van bijzondere aard en omvang zullen zijn. Te zijner tijd zal moeten blijken of deze aanname juist is. Verder valt een deel van de ter inzage termijn in de vakantietijd. Wij zullen in overleg met Zeeland Seaports moeten bezien in hoeverre de planning op dit punt in stand kan blijven.
Tot slot ontvangt u een memo, waarin uitleg wordt gegeven over hoe bij het opstellen van de MKBA is omgegaan met de eerder door het CPB gemaakte opmerkingen.
Op de door u gevraagde duidelijkheid, over in hoeverre PSA nog steeds concrete belangstelling heeft om de WCT te exploiteren, komen wij terug zodra wij hierover vanuit het overleg met het bestuur van Zeeland Seaports meer duidelijkheid hebben verkregen.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris

ALG002 V3.5

Provinciehuis Abdij 6 Middelburg
Postbus 6001
4330 LA Middelburg
T: (0118) 631011
F: (0118) 626949
www.zeeland.nl

UW BRIEF/KENMERK

ONS KENMERK

BIJLAGE

BEHANDELD DOOR A. Potter

TELEFOONNUMMER (0113) 24 97 56

DATUM 17 december 2009 VERZONDEN

ONDERWERP Stand van zaken spoorproject Goes

Aan bewoners rond spoorproject Goes

Geachte heer, mevrouw,

Graag informeren wij u weer over de ontwikkelingen rond het spoorproject in Goes.

In onze vorige nieuwsbrief van juli 2009 informeerden wij u over het haalbaarheidsonderzoek dat noodzakelijk was om een aantal vragen rondom een door ons voorgestelde, sterk vereenvoudigde betonnen bak te kunnen beantwoorden. Dit onderzoek ligt er inmiddels, waarmee we weer een stukje verder zijn.

De spoorbaan in een betonnen bak op maaiveld

Het college van burgemeester en wethouders heeft ingestemd met de aanleg van een betonnen bak op maaiveld om de geluid- en trillingsoverlast te reduceren van de spoorbaan vanaf het begin van Willem Zelleweg tot het einde van de Parallelweg.

Het gehouden haalbaarheidsonderzoek heeft uitgewezen dat het plan voor een betonnen bak onder de huidige spoorbaan voor ProRail als spoorwegbeheerder een acceptabele en realiseerbare oplossing is. De spoorbaan blijft daarbij op dezelfde hoogte. De wanden van de bak steken ongeveer een meter boven het maaiveld uit; dat is iets lager dan de oorspronkelijk geplande geluidschermen.

Het voorgestelde plan voldoet aan de eisen van ProRail. Bij de nadere uitwerking zal blijken of er nog verdere aanpassingen en/of verbeteringen mogelijk of wenselijk zijn.. Bij de keuze van de manier van uitvoeren wordt rekening gehouden met de belangen van ProRail en de gebruikers van de spoorbaan. Dit houdt in dat er tijdens de uitvoering altijd één van de twee aanwezige sporen in gebruik blijft, zodat personen- en goederenvervoer steeds doorgang kan vinden. Deze zogenaamde "faseringskosten" vormen een belangrijk onderdeel van de totale kosten.
De kosten voor het aanleggen van de betonnen spoorbak bedragen naar verwachting € 31,5 miljoen.

WAAROM EEN BETONNEN BAK?

Waarom worden niet gewoon geluidsschermen geplaatst, maar wil de gemeente een betonnen bak? De belangrijkste reden is dat de betonnen bak niet alleen reductie van geluid oplevert, maar ook van trillingen. Een andere reden is dat een betonnen bak gemakkelijker in de omgeving kan worden opgenomen, door bijvoorbeeld een talud met gras. Dat zal aanzienlijk fraaier zijn dan een geluidsscherm dat de stad visueel in tweeën verdeelt.

Minder geluidsoverlast

De betonnen bak komt in de plaats van geluidschermen, zoals ProRail die ook had moeten plaatsen langs de spoorbaan, ten oosten van het station, om te voldoen aan de wettelijke verplichtingen die zij krijgt opgelegd van het ministerie van VROM. De geluidsreductie door de opstaande wanden van de betonnen bak zal minstens net zo groot zijn als in het geval er geluidschermen geplaatst zouden worden..

Pas in een later stadium van de planuitwerking zal blijken of er eventueel een grotere geluidsreductie kan worden gerealiseerd. Dit hangt met name af in hoeverre ProRail medewerking kan geven aan een andere vormgeving van de betonnen bak.

De betonnen bak maakt deel uit van het maatregelenpakket dat ProRail in het kader van de geluidsanering van de hele Zeeuwse spoorlijn moet uitvoeren. Omdat het ministerie van VROM de meerwaarde van het Goese Spoorproject onderkent, heeft het al enige tijd geleden ProRail dispensatie verleend om op het traject door Goes pas op een later tijdstip te voldoen aan het "geluidsplafond".

Tot die tijd blijft voor dit deel van de Zeeuwse lijn voor goederentreinen de huidige snelheidsbeperking van kracht tot 60 km per uur, zowel 's nachts als overdag.

Minder overlast van trillingen

De belangrijkste eigenschap van de betonnen bak is dat hij een belangrijk deel van de trillingen, die met name door de goederentreinen worden veroorzaakt, voor de omgeving wegneemt. De starre constructie en de zware massa van de betonnen bak voorkomen dat alle door de goederentreinen veroorzaakte trillingen rechtstreeks via de ondergrond in de woningen langs het spoor aanzienlijke overlast veroorzaken. In welke mate er dan nog wel trillingen in deze woningen voelbaar zijn, is op dit moment nog niet exact te bepalen. Bij de nadere uitwerking van het plan zal in ieder geval worden getracht om dit resultaat zo gunstig mogelijk te laten zijn.

Voorlopig gaan we er op basis van berekeningen van specialisten op het gebied van trillingsoverlast van uit dat we de trillingsoverlast d.m.v. de betonnen bak op z'n minst kunnen halveren. Dat zal voor de omwonenden een aanzienlijke verbetering betekenen.
ProRail vindt dat er onvoldoende zekerheid is dat er met deze betonnen bak ook daadwerkelijk de beoogde trillingsreductie wordt bereikt; zij geeft hiervoor geen garantie en aanvaardt in dit opzicht geen aansprakelijkheid.

KRUISINGEN

De ongelijkvloerse kruising van de Van Hertumweg met het spoor

Het gemeentebestuur vindt een verkeerstunnel onder de spoorbaan in de route van de Van Hertumweg erg belangrijk. Al eerder hebben we u gemeld dat onze voorkeur uitgaat naar een meer oostelijke gelegen traject (door het Stationspark). We hebben daarom laten onderzoeken of een verkeerstunnel op deze locatie ook op de lange termijn goed kan functioneren in combinatie met andere ontwikkelingen in de Goese infrastructuur. De resultaten van dit onderzoek zijn positief, wat inhoudt dat we op basis van dit principe verder willen gaan.

Er moet dus nu een voorlopig plan worden uitgewerkt, dat aan college en raad kan worden voorgelegd. Voordat over dit planonderdeel besluiten worden genomen, zal hierover met belanghebbenden worden gecommuniceerd.

Een tunnel voor fietsers en voetgangers

Over de keuze van een locatie voor een tunnel voor fietsers en voetgangers kunnen we op dit moment nog geen nieuwe ontwikkelingen melden.

De gelijkvloerse kruising van het spoor met de Buijs Ballotstraat

Nu er meer duidelijkheid is over de hoofdlijnen van de uitvoeringsvorm van de betonnen bak, is daarmee een belangrijk uitgangspunt voor de vormgeving van de reconstructie van de bestaande overweg bekend geworden. We kunnen daarmee dus ook aan de slag. De uitwerking van het plan en de uitvoering van deze reconstructie zijn gekoppeld aan de aanleg van de betonnen bak. We komen hier later op terug.

HET VERVOLG

Nu we als college een standpunt hebben ingenomen over zowel het oostelijk als het westelijk gedeelte van het spoorproject, zijn ook de gemeenteraadsleden hiervan schriftelijk op de hoogte gebracht. Vervolgens zal dit onderwerp van bespreking zijn in de vergadering van de raadscommissie van 14 januari 2010 en de gemeenteraadsvergadering van 21 januari 2010.

Beide vergaderingen zijn openbaar en vinden plaats 's avonds in het Stadskantoor.
Op onze website en in InfoGoes in De Bevelander vindt u tegen die tijd de agenda met precieze aanvangstijden.

Heeft u nog vragen ?

Voor vragen over de geluidsproblematiek rond het spoor kunt u ProRail tijdens kantooruren (maandag t/m vrijdag van 09.00 - 17.00 uur) telefonisch bereiken via telefoonnummer 0900-ProRail (0900-7767245, 20 eurocent per minuut).
Als u vragen heeft over het spoorproject zelf, neemt u dan contact op met de gemeentelijke projectleider de heer A.J. Potter, tel. 249756 of per e-mail a.potter@goes.nl.

Wij hopen u hiermee voor dit moment voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Goes,

de secretaris, de burgemeester,

drs. C.G.M. Maas. drs. D.J. van der Zaag.

Procedure inpassingsplan WCT

(Schematische weergave)

Opgesteld door Zeeland Seaports / D.A.Ouwehand

DD 12 jan 2010 rev 2

(aan deze schematische weergave kunnen geen rechten worden ontleend)

Provincie Zeeland

Zeeland Seaports

WCT

PS besluit WCT dd.: 18 dec 09

Aanvaardbaarheidsbeoord. MER incl. overleg met Cie.Mer. Ambtelijk en GS

GS : 23-2-2010

Aanvaardbaarheidsbeoord. MER door PS en besluit over vervolg procedure

Statenvergadering 9 april 2010

Ter inzage leggen MER en CONCEPT Inpassingsplan en herz. Omgevingsplan (GS) Horen gem. raden en advisering rijks adviseurs

Verwerken reacties in Ontwerp inpassingsplan (IP) en omgevingsplan

Behandelen reacties door GS medio Juli 10

Ter inzage legging Ontwerp IP en Omgevingsplan (GS)

Behand/opstellen reacties op zienswijzen op IP en Omg.plan

Behandeling zienswijzen door GS eind oktober 2010

Bestuurlijke behand. vaststelling IP en herz. Omg.plan door PS

Vaststellen Def. IP in PS op 17 dec 10

Bekendmaking besluit

Indienen beroepen 6 wk

Behandeling Raad v State 1 jaar

memo

Provincie Zeeland

van : v. Waveren H.

afd :

telefoonnr.:

aan : Leden Provinciale Staten

datum : 20-01-2010

onderwerp : Opmerkingen CPB op MKBA WCT.

memo

Op 7 juni 2006 is de MKBA WCT gepubliceerd. Opmerkingen van de door de Provincie Zeeland ingestelde Wetenschappelijke Adviesraad (WAR) en het CPB hebben ertoe geleid om in 2006 een Addendum te publiceren waarbij zoveel mogelijk rekening is gehouden met de opmerkingen van het CPB en de WAR. De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de MKBA van juni staan in het addendum in hoofdstuk 2 genoemd. De recent gepubliceerde MKBA Containeroverslag Vlissingen is gebaseerd op de kengetallen en de methodiek van het addendum. Het CPB heeft vervolgens op 19 december 2006 in haar second-opinion op de MKBA en het addendum de onderstaande kritiekpunten gegeven:

1. *Verdere ontwikkeling van de binnendijkse containeroverslag kan op middellange termijn een belangrijk drukkend effect hebben op het te verwachten marktaandeel van de WCT en/of de tarieven waarop de haven deze terminal in de markt kan uitzetten. In de MKBA kon de ontwikkeling van binnendijkse deep-sea containeroverslag als een mogelijk waardevol alternatief vanwege het ontbreken van technische analyses en tijdsdruk niet worden geanalyseerd, maar deze ontwikkeling is wel zeer relevant zowel voor de bedrijfseconomische exploitatie van de WCT als de maatschappelijke baten daarvan. Wel is in de MKBA de ontwikkeling van een binnendijkse short-sea terminal geanalyseerd, die echter nauwelijks overslag oplevert in de periode tot 2020.*
2. *Ondanks het feit dat de nieuwe containerramingen) hoger zijn dan de in de MKBA gehanteerde ramingen zal door de realisering van Maasvlakte 2 (naar verwachting gereed in 2013) en het Deurgangckdok in Antwerpen sprake zijn van een overschot aan deep-sea capaciteit in de Beneluxhavens in de periode tot 2020. Hierdoor zullen de tarieven waartegen havens terminals uitzetten onder druk komen te staan.*
3. *De WCT heeft logistieke nadelen, vooral in de aanloopperiode, ten opzichte van Rotterdam, zodat de in de MKBA genoemde transportbaten in mindere mate zouden zijn te realiseren. Overigens zijn de aanlegkosten van de WCT hoger dan een equivalente module op de Maasvlakte 2.*
4. *Wij zetten ook een vraagteken bij de indirecte effecten die in de MKBA worden genoemd in de vorm van werkgelegenheid- en productiviteitsbaten die voornamelijk bij de provincie Zeeland zouden neerslaan. Weliswaar is de orde van grootte van deze effecten niet onplausibel hoog in vergelijking met de omvang van indirecte effecten in andere MKBA's, maar de onderbouwing van deze baten is niet solide. Daarom zijn het bestaan en omvang van deze effecten onzeker.*

In de MKBA containeroverslag Vlissingen is uitgebreid invulling gegeven aan het belangrijkste kritiekpunt (ad 1) dat de binnendijkse ontwikkelingen niet waren meegenomen. De conclusie uit de MKBA containeroverslag Vlissingen is dat gelijktijdige realisatie van de terminals maatschappelijk niet rendabel is.

In de MKBA containeroverslag Vlissingen is gerekend met de nieuwste inzichten ten aanzien van containeroverslag waar het CPB naar verwijst. Niettemin is het te verwachten dat de kritiek van het CPB m.b.t. onderdruk staan van de tarieven door overcapaciteit niet fundamenteel zal wijzigen (ad 2). Het uitgangspunt in de MKBA is dat de tarieven de werkelijke kosten op lange termijn reflecteren. Een tijdelijke korting op tarieven in andere havens kan inderdaad het marktaandeel van Vlissingen beïnvloeden, ten koste van een lagere winstmarge in die havens. Een dergelijke situatie is echter maar beperkt houdbaar, reden waarom dit niet als uitgangspunt is genomen in de analyse. Overigens is het omgekeerde evengoed mogelijk: om zich in te vechten in de markt kan de haven/beoogd operator tijdelijk lagere tarieven hanteren. Ook deze situatie is niet meegenomen in de analyse.

Aangezien er gewerkt is met de methodiek en kengetallen van de eerdere MKBA WCT en het addendum daarop zal de kritiek van het CPB niet wijzigen op de punten van verwerking van tijdelijke logistieke nadelen in het marktaandelenmodel (ad 3) en de berekening van indirecte effecten (ad 4). Daarbij zij opgemerkt dat eventuele tijdelijke logistieke nadelen kunnen worden gecompenseerd door lagere overslagtarieven door de terminal exploitant. Daarnaast is in meerdere scenario's sprake van voldoende potentiële volumes om te bewerkstelligen dat de termijn waarop sprake is van nadelen zeer kort kan zijn.

De indirecte baten zijn volgens de hiervoor beschikbare standaardmethodiek bepaald, uitgaande van de verwachte ontwikkeling van de arbeidsmarkt in Zeeland. In aanvulling op het Addendum is in de MKBA containeroverslag Vlissingen is de waardering van de werkgelegenheidseffecten afhankelijk gemaakt van het toekomstscenario: in geval van lage werkloosheid zijn hiervoor geen baten berekend, in geval van hoge werkloosheid is uitgegaan van (beperkt) extra aanbod. Hiermee is een verdere onderbouwing gegeven aan de te verwachten effecten.
Overigens kan worden opgemerkt dat de huidige arbeidsmarktsituatie er toe leidt dat de kans dat nieuwe werkgelegenheid ten koste gaat van werkgelegenheid elders in de provincie niet groter, maar eerder kleiner is geworden.

Samengevat komt de MKBA containeroverslag Vlissingen tegemoet aan het belangrijkste kritiekpunt van het CPB, dat de binnendijkse activiteiten niet waren meegenomen in de MKBA WCT en het Addendum daarop. De overige kritiekpunten van het CPB zullen deels blijven staan, aangezien de MKBA containeroverslag Vlissingen grotendeels is gebaseerd op de kengetallen en methodiek van de MKBA WCT en het addendum daarop. Verwacht wordt dat een advies van het CPB daarom geen nieuwe inzichten zal geven