



Onderzoek Noordtak bewijst opnieuw: cijfers ministerie en ProRail onbetrouwbaar

Het rapport over de haalbaarheid van een Noordtak van de Betuweroute, dat door staatssecretaris Mansveld gisteren naar de Tweede Kamer is gestuurd, toont aan dat deze aftakking van de goederenroute naar Duitsland het juiste alternatief is voor de plannen van de regering om veel zware goederentreinen dag en nacht door tal van dorpen en steden te laten rijden.

Uit de 'quick scan' die de provincies Overijssel en Gelderland vorig jaar lieten uitvoeren, bleek dat de kosten van een Noordtak die de Betuweroute met grensovergang Oldenzaal verbindt ca. 1,4 miljard euro zou kosten. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu bestreed bij hoog en bij laag dat dit een reëel bedrag zou zijn en kwam zelf met bedragen tot ver boven de 2 miljard. Het nu gepresenteerde rapport komt op 1,7 miljard, waarbij aangetekend is dat er nu twee grote infrastructurele werken extra zijn meegenomen in het plan: een ongelijkvloerse spooraansluiting bij Zevenaar en een ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn Zutphen-Winterswijk.

Per saldo blijken de vorig jaar door de provincies gepresenteerde cijfers de werkelijkheid dus veel meer te benaderen dan die van de rijksoverheid. Opnieuw blijken de getallen die door het ministerie en ProRail bij voortdoring werden gepresenteerd onbetrouwbaar en overdreven. Ook vorig jaar al moest de staatssecretaris toegeven dat de cijfers van de oorspronkelijke prognoses bij het goederenvervoersbesluit schromelijk overdreven waren en tot zeker de helft moesten worden teruggebracht. Met behulp van die onjuiste prognoses en kostencijfers probeerden het ministerie en ProRail de besluitvorming over het spoorgoederenvervoer in Oost-Nederland te beïnvloeden in de richting van de maatschappelijk meest ongewenste oplossingen, zo kan achteraf worden vastgesteld.

De BVB dankt de Kamerleden De Boer en Van Velthoven die met hun motie het ministerie dwongen om het verschil van inzicht over de kosten van de Noordtak samen met de provincies en het Havenbedrijf Rotterdam te onderzoeken. De uitkomst daarvan staft de BVB in de verwachting dat wanneer in de toekomst de groei van het spoorgoederenvervoer inderdaad fors zal blijken, de Noordtak het juiste alternatief is. Immers wordt daarmee voorkomen dat het bestaande reizigersspoor, dat vanwege zijn ligging door en langs veel plaatsen daarvoor volkomen ongeschikt is, een ware toevloed van goederentreinen te verwerken krijgt. Uit economisch en milieu-perspectief is de Noordtak bovendien op de lange termijn het enige "robuuste en toekomstvaste" alternatief, en dat zal een regering die vooruitziet niet mogen negeren.