



Aan de edelachtbare leden van de raad  
van de gemeente Roosendaal

Roosendaal : 22 januari 2014

registratiecode: Griffie /

onderwerp : Antwoord raadvraag ex artikel 39 R.v.O.  
Terzake Extra overweg Gastelseweg

Edelachtbare dames en heren,

Van de heer Van Gestel, lid van de gemeenteraad voor de fractie VLP ontvingen wij d.d. 13 december 2013, de volgende vragen:

De bewoners en ondernemers aan de Gastelseweg, Stoopstraat en om liggende straten maken zich nog steeds zorgen om de komst van een stamlijntje, over de Gastelseweg heen. Weinigen in Roosendaal begrijpen dat. Je zou immers zeggen dat je juist minder spooroverwegen wilt, dan meer.

Hiervoor moeten aanwijsbare redenen of druk zijn, die zwaarder weegt dan het leefklimaat van onze omwonenden en ondernemers. De zoektocht van de VLP naar de motivatie om deze lijn aan te leggen, heeft tal van onbeantwoorde vragen opgeleverd. Vragen die omwonenden, ondernemers en de Roosendalers hebben moeten worden beantwoord om een juist beeld te krijgen van de aanleg van deze stamspoorlijn.

Allereerst wat feiten op een rij.

**Stamspoorlijnen:** is een spoor en wissels, waarop meerdere spooransluitingen zijn aangesloten ter ontsluiting van een bedrijvenpark aan de hoofdspoorweg.

Het aantal aansluitingen in Nederland neemt de afgelopen jaren af. De huidige stamspoorlijnen worden niet of nauwelijks nog gebruikt, zo ook in Roosendaal. Nieuwe aansluitingen op het stamspoor die worden aangelegd voor bedrijven, kunnen niet gepresenteerd worden als langdurige investeringen die over lange periode rendement opleveren; de markt verandert immers voortdurend. Bedrijven krijgen andere klanten, andere huisvesting of ander type bedrijvigheid. Een stamspoorlijn kan wel behoren tot de basisinfrastructuur van een bedrijventerrein.

### **Aansluitingen op het hoofdspoorwegennet**

Aansluitingen op het hoofdspoor zijn erg kostbaar. Wat soms lijkt op simpele aanpassingen, loopt in de miljoenen. Rijden op het bestaande spoor is niet eenvoudig in te plannen en een spoorterminal is er niet in Roosendaal. Het stamspoorlijntje over de Gastelseweg komt daarmee naast het al bestaand spoor te liggen en sluit dus niet direct op het hoofdspoor aan, iets wat wel zou kunnen, maar wat zijn daarvan de kosten?

### **De Rooy**

Het bedrijf De Rooy, die in 1994 Intramast uit Oud-Gastel heeft overgenomen, heeft in 2009 al in de krant aangegeven een spoorlijn te willen voor hun nieuwe klant Whirlpool. Werkgelegenheid is enorm belangrijk, zeker als dit dan ook behouden blijft. De herlocatie en uitbreiding op de Borchwerf II is voor Roosendaal een goede zaak. Rewin heeft samen met de gemeente en De Rooy onderhandeld over een nieuwe locatie waar De Rooy kon ontwikkelen, waarbij De Rooy aangeeft (artikel gevonden op [logistiek.nl](http://logistiek.nl)) dat hun klanten eisen dat er een spoorverbinding zal worden gecreëerd.

De onderhandelingen tussen de gemeente en De Rooy zullen dus ook die uitkomst moeten hebben gehad. Een aansluiting op het spoor. In 2012 is op [TTM.nl](http://TTM.nl) ook te lezen dat De Rooy snel een spoorverbinding verwacht. De lijn zou worden afgerond. Er is een duidelijke verwachting dat de gemeente deze verbinding zal opleveren, al in 2009, in 2011, wanneer een meerderheid (m.u.v. de VLP) realisatie van de nieuwe stamspoorlijn accordeert en dus ook nog in 2012. In BNdeStem van 12-02-2011 staat ook dat m.n. voor De Rooy deze stamlijn zal worden aangelegd.

De fractie van de VLP vraag zich oprecht af waarom een spoorlijn niet kan worden aangesloten op het spoornet wat er al ligt, zonder over de Gastelseweg te moeten. Dus recht op het tracé naar Rotterdam. Navraag bij ProRail blijkt dat technisch dit absoluut kan, maar wat zijn de kosten.

De kosten voor aanleg van deze spoorlijn zijn volledig voor de gemeente Roosendaal, of investeert de Rewin en De Rooy mee op deze spooraansluitingen? En een stamlijn extra over de Gastelseweg, doet afbreuk aan de wens om juist over deze weg minder spoorovergangen te ambiëren. De bewoners en ondernemers worden opgezadeld met een enorm probleem, zeker voor de veiligheid. Immers moeten politieauto of ambulance ook stoppen voor een langskomende trein. Om maar iets te noemen.

De VLP bevreemdt het dat we nog steeds van plan zijn dit heilloze spoortraject af te ronden, kosten wat kost, terwijl niet zeker is of er vraag naar is. Immers heeft De Rooy al sinds 2009 een verwachting en is deze anno 2013 nog niet voldaan. Waarom ligt die afspraak nu nog op tafel?

De VLP wil de volgende vragen stellen aan het College:

- 1) Wat zijn de totale kosten voor aansluiting op het spoornet zoals voorzien in de huidige plannen (rangeerterrein) en wat zijn de kosten voor directe aansluiting op de spoorlijn die er nu ligt? Graag het financiële plaatje conform kostenindicatie ProRail
- 2) Wat zijn de kosten voor aanleg van het gehele tracé (inclusief aansluitingen) en wat betaalt de gemeente Roosendaal zelf en indien andere partijen inleggen, wie zijn dat en voor hoeveel leggen ze in?
- 3) Is ProRail al akkoord over de aansluiting op het bestaande spoor en welke voorwaarden hebben ze hieraan gesteld?
- 4) Zijn er juridische risico's en eventueel daaruit voortvloeiende financiële gevolgschade indien de stamspoorlijn niet wordt aangelegd, welke opleverdata zijn hierin leidend en wat is het huidige juridische risico en eventueel daaruit voortkomende financiële consequentie? Indien het geval, welke juridische risico's zijn dit en wat is de hoogte van de eventuele financiële gevolgschade

Wij beantwoorden de vragen als volgt:

Algemeen:

Er is geen sprake van de aanleg van een stamspoodijn, maar van een spooraansluiting aangezien Prorail niet de beheerder zal zijn van deze lijn. Deze spooraansluiting maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan Borchwerf II en is van belang om de gewenste multimodale ontsluiting van het industrieterrein Borchwerf II te realiseren. Een gedeelte van de spooraansluiting is reeds in veld A van Borchwerf II op Halderbergs grondgebied gerealiseerd, conform het onherroepelijke bestemmingsplan. Met de bedrijven de Rooij en PKF in dit gebied is contractueel overeengekomen dat de spooraansluiting wordt gerealiseerd. Het bestemmingsplan met betrekking tot het deel dat op het grondgebied van Roosendaal komt te liggen is op 25 september 2013 vastgesteld door onze raad.

Over de nut en noodzaak van de spooraansluiting verwijzen wij u verder naar het rapport zienswijzenbehandeling behorende bij het bestemmingsplan Verbindingsweg Majoppeveld - Borchwerf II.

Naast het feit dat de aanleg van de spooraansluiting langs de doorgaande lijn volgens de Kadernota Railveiligheid niet mogelijk is zal de aansluiting op de bestaande spoorlijn tot ernstige en niet toelaatbare capaciteitsbeperking leiden. In het in opdracht van gemeente Roosendaal door Movares Nederland BV opgestelde rapport Risicobeschouwingen overwegen Gastelseweg en Meirestraat d.d. 29 september 2008, versie 1.0 is een en ander nader gemotiveerd. Voor dit rapport verwijzen wij u ook naar de stukken behorende bij het vastgestelde bestemmingsplan.

- 1) De aanleg van de spooraansluiting is opgenomen in de grondexploitatie van de Borchwerf II CV. Aangezien deze spooraansluiting in de aanbestedingsfase zit doet de CV geen mededeling over kostenramingen.  
Omdat de aansluiting in het kader van de Kadernota Railveiligheid niet mogelijk is, is een directe aansluiting op de doorgaande spoorlijn nooit ontworpen en daardoor zijn de kosten ook nooit geraamd;
- 2) *Zie het antwoord bij vraag 1). De gemeente Roosendaal is partner in de Borchwerf CV en wel voor %. Dit betekent dat zij tot dit gedeelte bijdragen in de kosten, uiteraard binnen de constructie van de CV. De andere partners zijn de gemeente Halderberge (aandeel %) en de firma Heymans (aandeel Vz);*
- 3) Prorail gaat akkoord met aanleg van het gekozen tracé van de spooraansluiting zoals opgenomen in het vastgestelde bestemmingsplan. Een voodopige vergunning is door Prorail verteend. De gesprekken voor een definitieve vergunning zijn in een afrondende fase;
- 4) Er loopt op dit moment een gerechtelijke procedure aangespannen door het bedrijf de Rooij Holding B.V. tegen de partijen gemeente Roosendaal, gemeente Halderberge en Borchwerf II CV. De uitspraak wordt in het eerste kwartaal van dit jaar nog verwacht. Aangezien deze kwestie onder de rechter is kunnen we geen uitspraken doen over juridische en eventueel daaruit voortvloeiende financiële gevolgschade voor de gemeente.

Hoogachtend,  
Het college van Bur  
De secretaris.