

Datum

Ons kenmerk 2005-50335

Onderwerp quick scan potentie spoorlijn IJmuiden

Bezoekadres

Florapark 7

Haarlem

Provinciale Staten van Noord-Holland

Door tussenkomst van statengriffier mevr. mr. E.A. Peters

Houtplein, kamer 2030

Postadres

Postbus 3007

2001 DA Haarlem

Tel (023) 514 3143

Fax (023) 514 4850

Afdeling Ruimte, Wonen en Bereikbaarheid

Bijlage(n) 2 rapportages

Behandeld door A.F.G. Dijkman

Telefoon (023) 514 5224

Uw kenmerk

E-mail dijkmana@noord-holland.nl

Geachte leden,

Graag leggen wij u voor de quick scan's "potentie spoorlijn IJmuiden" en de conclusies die wij naar aanleiding van deze onderzoeken getrokken hebben.

In het collegeprogramma 2003-2007 "Bruggen slaan" staat: " Er wordt een quick-scan gedaan naar de mogelijkheid om de spoorverbinding Haarlem-IJmuiden opnieuw in gebruik te nemen (eventueel als lightrail) en door te trekken naar het IJmuiderstrand".

Tevens heeft de organisatie ProRail Capaciteitsontwikkeling ons eind 2004 laten weten dat zij voornemens is het ministerie van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot de spoorlijn Santpoort Noord-IJmuiden te adviseren deze spoorlijn definitief te saneren en ProRail toestemming te geven op enig moment eventueel medewerking te verlenen aan herbesteding van dit tracé of delen van het tracé. Prorail heeft diverse organisaties, waaronder Provincie Noord-Holland, verzocht aan te geven of er overwegende bezwaren bestaan tegen dit advies. Wij hebben aangegeven in november 2005 eventuele bezwaren te laten weten.

Het bureau Arcadis heeft in mei-juni 2005 een quick scan naar de potentie voor de spoorlijn IJmuiden uitgevoerd. Het bureau Ecorys heeft vervolgens een aanvullende quick scan naar de potentie voor goederenvervoer uitgevoerd.

### **Potentie personenvervoer**

Rekening houdend met het meest gunstig scenario (exclusief uitbreiding spoor t/m strand) geeft Arcadis aan dat de exploitatiekosten bijna 10 keer zo hoog liggen als de exploitatieopbrengsten. Ook in een meest gunstig scenario inclusief strandbezoekers (verdubbeling aantal strandbezoekers, 30 % treinaandeel, *treinaandeel Zandvoort is nu 34 %, herkomst bezoekers IJmuiden is ongunstiger voor marktaandeel trein*) zijn de exploitatiekosten bijna 6 keer zo hoog als de exploitatieopbrengsten. Arcadis geeft aan dat het spoortracé voor de reizigers minder aantrekkelijk is dan de huidige buslijnen, gezien de excentrische ligging van het spoor ten opzichte van de woonkernen. De infrastructurele investeringen t/m aan het strand worden geschat op € 47 miljoen. De kosten-baten berekeningen van Arcadis zijn gebaseerd op regulier spoorvervoer, indien er wordt uitgegaan voor lightrail zullen de conclusies niet positiever zijn. Er is al rekening gehouden met 5 haltes en met de maximaal mogelijke frequentie op deze spoorlijn, 2 x per uur. Wellicht zijn de exploitatie kosten voor lightrail op het traject zelf lager (goedkoper materieel, geen conducteur), deze mogelijke besparingen wegen echter niet op tegen de hierboven genoemde kosten/baten verhoudingen. De te verwachten vervoersomvang van en naar IJmuiden is onvoldoende om welke vorm van spoorvervoer dan ook te realiseren. Bovendien weten we uit ervaring met de lightrailproef Haarlem-Zandvoort dat de investering in infrastructurele en beveiligingsmaatregelen om lightrail naast heavy rail rondom het knooppunt Haarlem in de orde van honderden miljoenen euro's ligt. Het omliggende spoorwegennet rond de spoorlijn Santpoort Noord – IJmuiden behoort tot het HoofdRailNet (HRN). Mogelijke invoering van lightrail wordt hierdoor gecompliceerd.

De conclusies voor personenvervoer uit de quick scan van Arcadis komen overeen met de conclusies die U begin 2003 heeft getrokken uit de planstudie Zuidtangent West MIT3. Een vervoerstracé door de woonkernen van gemeente Velsen heen is aantrekkelijker voor de reizigers dan het huidige spoortracé IJmuiden – Santpoort Noord. Ook tracés, welke gedeeltelijk gebruik maken van het spoortracé en vervolgens door het centrum van IJmuiden lopen zijn minder gunstig voor de reizigers en voor de investering- en exploitatiekosten dan tracés die centrisch gelegen door de woonkernen zijn gelegen. Het hoogste ambitieniveau is een stamlijnnet met lightrail, tot en met IJmuiden. Op basis van de planstudie Zuidtangent West heeft GS februari 2003 moeten concluderen dat ook een busbaan tussen Haarlem CS en IJmuiden op dit moment echter niet realistisch is en besloten voor dit traject “ in te stemmen met het advies af te zien

van de doortrekking van de Zuidtangent tot en met IJmuiden en samen met de betrokken gemeenten onverminderd wegen te zoeken om het openbaar vervoer tussen NS station Haarlem en IJmuiden te verbeteren, zoals beoogd wordt met de uitwerking van Regionet korte termijn". Op dit moment wordt er met gemeente Velsen samengewerkt aan doorstroommaatregelen in het kader van Regionet Korte Termijn.

De gemeente ziet nieuwe gebruiksmogelijkheden voor (een deel van) de spoorlijn en heeft initiatief genomen om de spoorlijn een andere functie te geven in de vorm van een rondweg om Driehuis. Een rondweg Driehuis waarbij gebruikt wordt gemaakt van het spoortracé IJmuiden, wordt gezien als een belangrijke oplossing om deze doorstroming te verbeteren op het knooppunt IJmuiden. Het project Doorstroming Knooppunt IJmuiden is recentelijk opgenomen als nieuw project in de studiefase van het PMI. Dit project heeft een regionaal belang. Bovendien ontstaat er ruimte op de wegen door de woonkernen heen om de doorstroming van het openbaar vervoer te bevorderen. Gemeente Velsen geeft aan dat het voor de verdere ontwikkeling van deze plannen noodzakelijk is dat de spoorlijn definitief gesaneerd wordt en/of de spoorbestemming van deze spoorlijn definitief verdwijnt.

### **Potentie goederenvervoer**

De omvang van het goederenvervoer per spoor over de lijn van IJmuiden naar Santpoort-Noord is in de tweede helft van de twintigste eeuw gestaag afgenomen, om midden jaren tachtig gestaakt te worden bij gebrek aan lading. Het wegvervoer heeft het meeste vervoer overgenomen, terwijl er tevens substantiële stromen per container over zee vervoerd worden, met name richting Rotterdam en verdere bestemmingen. Het betreft dan vooral vervoer van diepgevroren en verse vis per container. De toenemende containersering en het belang van IJmuiden als centrale schakel in het mondiale visvervoer leidt tot een forse groeiverwachting voor wat betreft het aantal containers dat van en naar de haven wordt vervoerd.

Het vervoer van (bevroren) vis per container van/naar IJmuiden is potentieel interessant voor vervoer per spoor. Er wordt ook een behoorlijke groei hierin verwacht, een verdriedubbeling in de komende 5 jaar, van 5.000 containers naar 15.000 containers ( of van 10.000 TEU naar 30.000 TEU). *In het rapport van Arcadis is uitgegaan van een verzesvoudiging, dit berust echter op een omrekeningfout tussen de rekeneenheid containers en de rekeneenheid TEU). 70 % hiervan gaat per schip naar*

Rotterdam en verder, de overige 30 % gaat over de weg naar vooral Oost-Europa. Er is een optimistisch scenario op basis van deze groei en het mogelijke marktaandeel van het spoor hierin doorgerekend. Het scenario, of elk scenario, betreft uiteraard een vereenvoudiging van de werkelijkheid, maar geeft een prima inzicht in de mogelijke kosten en kostenvergelijkingen ten opzicht van wegvervoer en binnenvaart. 30 %, dat zijn 4.500 containers, gaat over de weg, er is van uitgegaan dat 33 % hiervan, dat zijn 1.500 containers, geschikt is voor spoorvervoer, dat zijn 30 containers per week. Deze omvang is te gering om te spreken over serieuze potentie voor het spoor. Er is een kostenanalyse verder uitgewerkt om toch inzicht te krijgen in een kostenvergelijking met weg en binnenvaart. Er is uitgegaan van een vervoersverbinding tussen IJmuiden en Amsterdam (havengebied), aangezien dit de meest waarschijnlijk relatie is, in Amsterdam kunnen de containers dan overgeslagen worden naar het achterland. Vanwege de dunne vervoerstromen is het namelijk niet reëel om rechtstreekse treinen van en naar IJmuiden te laten rijden. Er is uitgegaan van 3 dieseltreinen per week ( voor 1 trein die dan 3 keer zo lang is, is onvoldoende ruimte in het Derde Havengebied voor een benodigd opstel-rangeerterrein), 1 schip per week of 30 ritten over de week. De exploitatiekosten per week per modaliteit ontlopen elkaar niet veel van € 3.800 (binnenvaart), € 4.200 (spoorvervoer) tot € 4.500 (wegvervoer). Gezien deze kleine verschillen is er dan ook niet of nauwelijks sprake van transportkostenvoordelen. Transportkostenvoordelen ontstaan indien er een verschuiving tussen de verschillende modaliteiten optreedt, omdat er een nieuwe mogelijkheid van modaliteit ontstaat die goedkoper is. Indien er sprake is van een maximale verschuiving plaats vindt van weg naar spoor dan is er sprake van maximaal € 300 per week of € 15.000 per jaar. De emissie/uitstootkosten (een dieseltrein stoot bijvoorbeeld CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> uit) zijn per week € 600 voor spoorvervoer en € 400 voor binnenvaart en wegvervoer. De leefbaarheidskosten (geluid, verkeersonveiligheid, ruimtegebruik, infrastructuur, congestie) zijn € 1.500 voor spoorvervoer, € 300 binnenvaart en € 500 voor wegvervoer. Het onderzoek van Ecorys geeft aan dat het uitgaande van een maatschappelijke kosten/baten analyse het vervoer per binnenvaart gunstiger uitpakt dan vervoer van deze hoeveelheden per spoor.

De benodigde investeringen voor het gebruiksklaar maken van de spoorlijn IJmuiden – Santpoort Noord voor goederenvervoer is door Arcadis berekend, te weten € 20 - 25 miljoen. De vraag is of deze vervoersomvang per spoor deze investering rechtvaardigt.

Ecorys heeft mogelijk nieuwe vervoerstromen van en naar IJmuiden geïnterviewd, die op de langere termijn kansrijk voor spoorvervoer kunnen zijn. Er is naast de groei van containervervoer (van verse of bevroren vis) gekeken naar RoRO-vervoer (*het vervoer van voertuigen (in dit geval vrachtwagens en opleggers) per schip*), de offshore-industrie (*transport van materialen die nodig zijn voor de bouw van boorplatforms of windmolenparken in zee*), shortseadiensten (*is de verplaatsing over zee van lading en passagiers tussen in het geografische Europa gelegen havens of tussen die havens en havens in niet-Europese landen, waarvan de kustlijn langs de Europa begrenzende binnenzeeën loopt*) en de komst van de Derde Haven. Met betrekking tot de Derde Haven is gekozen voor realisering van de zogeheten shortsea variant, waarbij tweederde van het haventerrein voor shortsea wordt benut en ten hoogste een derde voor koel- en vrieshuizen. De conclusies zijn dat deze stromen te gering van omvang zijn (container en RoRo), cq het niet geschikt is voor spoorvervoer (RoRo en off shore), cq. het achterland van IJmuiden te klein is, cq de beschikbare ruimte voor uitbreiding in IJmuiden te gering is om de diverse kansen volop te benutten.

Ecorys geeft verder de aanbeveling dat stimulering van de binnenvaart door de overheid goede kansen biedt om de negatieve externe effecten van het wegvervoer terug te dringen. Voor het verladende bedrijfsleven is deze modaliteit een goed alternatief voor het spoor.

De geïnterviewden zien geen van allen interessante nieuwe spoorvervoerstromen. Zij zijn ook niet bereid op enige wijze te investeren in de spoorlijn. Ondanks de afwezigheid van potentie op de langere termijn geven zij vrijwel allen aan, o.a. havengebruikers en spoorvervoerders, aan dat het om strategische redenen de voorkeur heeft om het tracé te behouden.

In feite zijn er drie keuzemogelijkheden voor de spoorlijn:

1. **Niets doen:** de spoorlijn om strategische redenen laten liggen voor eventuele toekomstige spoortoepassingen
2. **Saneren:** de restanten van het spoortracé weghalen, zodat de grond eventueel een andere bestemming kan krijgen;
3. **Revitaliseren:** het spoortracé gebruiksklaar maken voor goederen- en/of personenvervoer

Revitalisering is maatschappelijk gezien absoluut niet rendabel. Zelfs niet als de

onzekerheden in de toekomstige vervoervraag allemaal positief uitpakken. De eventuele transportkostenvoordelen voor goederen vallen volledig weg tegen de benodigde investeringen. Ecorys geeft ook aan dat, uitgaande van het goederenvervoer, revitalisering per saldo zelfs negatief kan uitpakken voor het milieu en de leefbaarheid in vergelijking tot vervoer over de weg of binnenvaart. De gemeente geeft aan dat scenario niets doen sterk kostenverhogend werkt voor diverse aanpassingen (vernieuwing riolering, wegovertgangen) in de omgeving van de spoorlijn vanwege het dienen te voldoen aan diverse procedures en regelgeving. Dat is onlangs gebleken bij de voorgenomen aanleg van een rioolwateroverstortbekken, waarvan de extra kosten vanwege deze situatie in de orde van tonnen euro's bedragen.

### **Conclusies**

Geconcludeerd kan worden dat er op de langere termijn geen potentieel is voor revitalisering van het spoorvervoer op de spoorlijn IJmuiden-Santpoort Noord, voor zowel personen- als goederenvervoer is. Bij personenvervoer zullen de exploitatiekosten in het meest positieve scenario 6 tot bijna 10 keer zo hoog zijn als de exploitatieopbrengsten. In zowel dit onderzoek als de eerder uitgevoerde planstudie Zuidtangent West is geconcludeerd dat het excentrische gelegen spoor tracé minder aantrekkelijk is voor de reiziger dan een centrisch gelegen tracé door de woonkernen heen.

Uit de gesprekken en de analyses die in het kader van deze quick scans uitgevoerd zijn, blijkt dat er geen substantiële nieuwe goederenvervoerstromen kunnen worden geïdentificeerd, terwijl de containerstromen met (diepvries-) vis weliswaar nog sterk zullen groeien, maar niet die omvang zullen bereiken die nodig is voor rendabele spoorexploitatie. Bovendien zijn zowel bedrijfseconomisch als ten aanzien van de (maatschappelijke) kosten zowel de binnenvaart als het wegvervoer sterke concurrenten. Het scenario niets doen is sterk kostenverhogend voor werkzaamheden in de omgeving van de spoorlijn. De te verwachten omvang van de reizigerstromen en/of goederenstromen van en naar IJmuiden rechtvaardigen geen investeringen in de grootte van € 20 miljoen tot € 45 miljoen in welke vorm van spoorvervoer dan ook.

Wij hebben dan ook op 8 november jl. besloten:

1. Op basis van de quick scans uitgevoerd door Arcadis en Ecorys te concluderen dat er op de langer termijn geen potentie is voor zowel personen- als goederenvervoer;
2. Te concluderen dat wij geen mogelijkheden zien om de spoorverbinding Haarlem-IJmuiden opnieuw in gebruik te nemen;

3. Provinciale Staten voor te leggen dat het college ProRail wil laten weten dat het geen bezwaar heeft tegen het concept advies aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het geen o.a. inhoudt de spoorweg definitief te saneren en ProRail toestemming te geven op enig moment medewerking te verlenen aan herbestemming van het tracé of delen van het tracé.

Hopend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten  
van Noord-Holland,

provinciesecretaris.

voorzitter.

Titel:Nota PS-cie. WVV, agendapunt 13a. (Brief Quick scan Spoorweg IJmuiden)

Datum:01-12-2005

Nummer:13a