

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2656

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *miljardeninvestering in nieuwe verkeersprojecten* (ingezonden 14 april 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 26 mei 2016).

#### Vraag 1

Geeft u met een aanvulling en besteding van het Infrastructuurfonds geen geld uit dat een volgend Kabinet zou moeten uitgeven<sup>1</sup>? Kunt u uw antwoord toelichten?

#### Antwoord 1

Op Prinsjesdag informeer ik u over de ontwerpbegroting 2017. Tijdens de bespreking van deze begroting met uw Kamer kan uw vraag vervolgens aan de orde komen.

#### Vraag 2

Is er naast de infraparagrafen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) een lange termijn visie op mobiliteit die richting geeft aan wenselijke ontwikkelingen zoals minder, schoner en kosteneffectief vervoer van personen en goederen? Zou u dit willen toelichten?

#### Antwoord 2

Naast de in de SVIR neergelegde ambities waar we met Nederland richting 2040 heen willen op het gebied van infrastructuur en ruimte, zet het Rijk in op ontkoppeling van economie en milieu. Dat wil zeggen dat we economische groei niet gepaard willen laten gaan met een evenredige groei van de druk op het milieu. Hierbij stimuleert het Rijk dat schadelijke effecten door infrastructuur en vervoer voor mens en omgeving blijvend verminderen. Het SER-Energieakkoord en de Klimaatagenda bevatten maatregelen op weg naar duurzame mobiliteit. Het SER-Energieakkoord vormt de basis voor een agenda van kabinet en partners om de gestelde doelen te halen. De Klimaatagenda<sup>2</sup> biedt met name maatregelen voor sectoren die buiten het energieakkoord vallen. Met de acties en (beleids)maatregelen in het SER-

<sup>1</sup> Algemeen Dagblad «Miljardeninvestering in nieuwe verkeersprojecten» 8 april 2016

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 813, nr. 70

Energieakkoord en de Klimaatagenda wordt invulling gegeven aan de eerder aangekondigde groene groei strategie naar duurzame mobiliteit<sup>3</sup>.

#### Vraag 3 en 4

Wat is de reden dat u aangeeft dat de modal shift van wegtransport naar binnenvaart geen doel op zich is voor uw ministerie<sup>4</sup>, terwijl dit wel is afgesproken in het witboek transport van de Europese Unie<sup>5</sup>?

Kunt u van de afgelopen vijf jaar per jaar aangeven wat het marktaandeel van het wegtransport was in verhouding tot binnenvaart en spoorvervoer?

#### Antwoord 3 en 4

De reden dat ik heb aangegeven dat modal shift geen doel op zich is, is dat in het gehele logistieke systeem alle modaliteiten nodig zijn. Tegelijk vind ik het van belang dat de capaciteit van spoor- en vaarwegen maximaal wordt benut, om daarmee de weg te ontlasten. Hiervoor investeer ik in de benodigde infrastructuur. Zo heb ik de bouw van diverse overslagterminals mogelijk gemaakt, waarmee er nu voorlopig voldoende terminals zijn. Ook draag ik hieraan bij met de programma's van Beter Benutten en de Topsector Logistiek. Deze programma's zijn onder andere gericht op het bundelen en verschuiven van lading naar de modaliteiten spoor en binnenvaart. Uit de onderstaande tabel is af te lezen dat de modal split zich ontwikkelt in de richting van meer vervoer over spoor en water. Tussen 2009 en 2014 is dit aandeel toegenomen van 27% tot bijna 34%. In de kabinetsreactie<sup>6</sup> op Het Witboek van de Europese Commissie uit 2011, is destijds het belang van duurzaam vervoer onderschreven, en tegelijk gekozen voor een marktconforme benadering.

Marktaandeel Modaliteiten <sup>1</sup>	2009	2010	2011	2012	2013	2014
– Weg	73,1%	67,8%	67,3%	66,9%	66,8%	66,2%
– Binnenvaart	23,8%	29,0%	29,2%	29,6%	29,7%	30,2%
– Spoor	3,1%	3,2%	3,5%	3,5%	3,6%	3,6%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Totaal volume (in miljoen ton)	993	1.040	1.048	1.018	1.035	1.052

<sup>1</sup> CBS, via Statline on-line database tabel Goederenvervoer; vervoerwijzen, vervoerstromen van en naar Nederland <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=83101NED&D1=0-1,3-4&D2=2-4&D3=11-16&VVW=T>

#### Vraag 5

Wat is het verschil in gemiddelde CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- en fijnstofuitstoot per vervoerde container over een afstand van 300 km tussen het transport met een vrachtwagen, een binnenvaartschip en een goederentrein? Kunt u aangeven hoe u tot deze vergelijking bent gekomen?

#### Antwoord 5

Modaliteit	Emissies per container over een afstand van 300 km		
	CO <sub>2</sub> (kg)	NO <sub>x</sub> (g)	PM (g)*
Vrachtwagen (Truck trailer)	226	1.766	41,3
Trein (Middelgrote trein elektrisch, 70 TEU)	49	60	3,1
Binnenvaart (Groot rijnschip, 208 TEU)	92	1.161	45,3

Voor het antwoord op deze vraag heb ik gebruik gemaakt van het rapport STREAM International Freight 2011 van CE Delft<sup>8</sup>. Het rapport is gepubliceerd in het kader van Europees onderzoek en wordt internationaal als gezagheb-

<sup>3</sup> Kamerstuk 33 043, nr. 14

<sup>4</sup> Lijst van vragen en antwoorden over het jaarverslag Infrastructuurfonds 2014 (Kamerstuk 34 200 A, nr. 7)

<sup>5</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

<sup>6</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 1163

<sup>8</sup> CE Delft, «STREAM International Freight 2011», 2011. [http://www.cedelft.eu/publicatie/stream\\_international\\_freight\\_2011/1174](http://www.cedelft.eu/publicatie/stream_international_freight_2011/1174)

bend gezien. Hierbij is uitgegaan van middelzware lading (10,5 ton/TEU<sup>9</sup>) met veelvoorkomende voertuigen en is gerekend met de veel gebruikte methodiek Well to Wheel voor life cycle analyse van transportketens. Ik benadruk dat de in de bovenstaande tabel gepresenteerde gemiddelde uitstoot voor vervoer van een container over 300 km slechts een indicatieve waarde betreft, vanwege de afhankelijkheid van het type vervoersmiddel, brandstof, emissieklasse, beladingsgraad, enzovoort.

#### Vraag 6

Welke maatregelen gaat u nemen om de Europese doelstellingen voor de modal shift, dat 30% van goederenvervoer over een afstand van 300 km of meer in 2030 verschoven moet zijn van wegtransport naar spoor en binnenvaart, te halen?

#### Antwoord 6

Zoals blijkt uit het antwoord op vraag 4, vond in 2014 bijna 34% van het goederenvervoer plaats via binnenvaart en spoor. Een internationale vergelijking<sup>10</sup> laat zien dat Nederland in Europa het grootste aandeel in de modal-split voor het transport van goederen over de binnenwateren in Europa heeft. Als een van de weinige landen bereikt Nederland hiermee de ambities van de Europese Commissie in het Witboek Transport. Dit laat onverlet dat ik me blijf inzetten voor het stimuleren van vervoer over spoor en vaarwegen. Dit doe ik via de programma's van Beter Benutten, Meer Bereiken en de Topsector Logistiek. Ik richt me hierbij ook op het verschuiven van lading over afstanden beneden 300 kilometer.

#### Vraag 7

Kunt u een voorbeeld noemen van een casus waar een modal shift van wegtransport naar binnenvaart succesvol is geweest en wat er nodig is om dit soort successen op meer plekken te boeken?

#### Antwoord 7

In het project Synchronodaily van de Topsector Logistiek werken rederij Maersk en BCTN nauw samen om containers synchronodaal te vervoeren van en naar Rotterdam. Deze transportwijze is begonnen als pilot, vervolgens vanwege bereikte succesvolle resultaten blijvend toegepast en uitgebreid naar andere trajecten. Containers gaan nu zoveel mogelijk weer gevuld terug naar Rotterdam in plaats van leeg. Het idee is pragmatisch en simpel; middels een continue review van de (originele) planning kijken zij of containers op basis van gewenste levertijd met een binnenvaartschip mee kunnen in plaats van met een vrachtwagen. Daarnaast wordt er meer gefocust op combinatiemogelijkheden in tijd waardoor er met binnenvaartschepen vol heen en vol terug gevaren kan worden. Deze synchronodale initiatieven leveren per week een modal shift van 120 trucks met trailer op. Op jaarbasis zorgt dit voor een besparing van 6.000 vrachtwagenritten en 500 ton CO<sub>2</sub> uitstoot. Synchronodaily is één van de 10 synchronodale initiatieven. Deze synchronodale projecten halen gezamenlijk per jaar minstens 50.000 vrachtwagenritten van de weg, waarmee een CO<sub>2</sub>-reductie van enkele duizenden tonnen bereikt wordt.

#### Vraag 8

Welke van de huidige projecten in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport hebben een positieve bijdrage geleverd aan de modal shift van wegtransport naar spoor en/of binnenvaart? Kunt u dit per project toelichten?

#### Antwoord 8

In principe leveren alle investeringen in spoor en binnenvaart een positief resultaat op voor goederenvervoer. Belangrijke MIRT-projecten die gericht zijn op het verschuiven van het goederentransport over de weg naar het spoor en de binnenvaart zijn:

<sup>9</sup> TEU is de afkorting voor Twenty feet Equivalent Unit, een standaardmaat voor containers.

<sup>10</sup> (CCR, EC, Panteia, Markobservatie 2014, nr 18)

De Beter Benutten deals Twentekanalen en Zuid Willemsvaart waarbij bedrijven in de regio zich in een intentieverklaring hebben uitgesproken om na realisatie van de opwaardering van genoemde vaarwegen enkele tienduizenden vrachtautoritten (bulk, stukgoed, containers) per jaar van de weg naar de binnenvaart te verschuiven.

Enkele door het Rijk en de regio gefinancierde subsidieregelingen zoals o.a. de Subsidieregeling Quick Wins Binnenhavens en de Decentralisatie Uitkering Binnenhavens (DUB). Door deze regeling zijn zo'n 75 binnenhavenprojecten ondersteund waaronder de container terminalinitiatieven in de havens van Cuijk, Bergen op Zoom, Nijmegen, Hengelo, Tilburg, Born en Tiel. Tezamen zorgen deze projecten voor een duurzame verschuiving van per jaar enkele honderdduizenden containers van de weg naar binnenvaart.

De verbetering van vervoersmogelijkheden over de Betuweroute door onder andere de aanleg van de spoorboog bij Meteren (en het Derde spoor Duitsland) en optimalisaties van het spoor in het Havengebied van Rotterdam door onder andere de spooraansluitingen Tweede Maasvlakte en de aanleg van het Theemswegtracé (Calandbrug). Verder worden er ook maatregelen getroffen voor het goederentransport over het spoor buiten de Betuweroute (zoals routing goederenvervoer Zuid- en Oost- Nederland).

Diverse ICT- en samenwerkingsinitiatieven die bijdragen aan meer transport via de binnenvaart en het spoor via de Topsector Logistiek en de MIRT-Goederencorridors Oost en Zuid. Daarnaast zijn er diverse terminalprojecten zoals die in Almelo, Weert, Oss, Waalwijk, Venray, Lelystad, Doesburg en de nieuwe Railport Venlo waar aan ik reeds financiële ondersteuning heb toegekend en die de komende jaren tot resultaten zullen gaan leiden.

De MIRT-onderzoeken goederencorridors Oost en Zuid. Deze onderzoeken zijn gericht op het versterken en benutten van deze twee corridors. Doel is om te komen tot een gemeenschappelijke visie van bedrijfsleven, havenbedrijven en (regionale) overheden op een kernnetwerk van achterlandverbindingen en multimodale overslagpunten. Het onderzoeksgebied omvat alle vervoersmodaliteit.

#### Vraag 9

Wanneer u zou werken met een termijn van 50 jaar en alle milieubelasting en arbeidsplaatsen zou meenemen, heeft de aansluiting van het Twentekanaal op het Mittellandkanaal dan nog steeds een negatieve maatschappelijke kosten-batenanalyse?

#### Antwoord 9

In eerdere maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) voor de aanleg van het Twente-Mittellandkanaal is gekeken naar een periode van 80–100 jaar en zijn milieubaten, werkgelegenheidseffecten en economische baten conform de OEI-systematiek meegenomen. De MKBA-uitkomst daarvan was negatief. Dat is ook begrijpelijk, aangezien aanleg van een Twente-Mittellandkanaal zeer duur is en de baten beperkt, omdat dezelfde bestemmingen nu ook bereikbaar zijn, zij het met wat extra reistijd. Aanleg van dit project is derhalve beoordeeld als maatschappelijk niet rendabel.