

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 727

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juli 2017

Hierbij bied ik u de rapportages aan van TNO en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) naar de potentie van de Modal Shift van weg naar spoor, in het bijzonder voor de Betuweroute¹. In dit onderzoek is eveneens inzichtelijk gemaakt wat het effect op de CO₂-uitstoot zou kunnen zijn van de verschuiving van vervoer via de weg naar het spoor. Voorts zend ik u met deze brief de rapportage van ProRail omtrent de ontwikkeling van het spoogoederenverkeer in Nederland in 2016².

Modal shift

De onderzoeken naar modal shift zijn door mij toegezegd tijdens het Algemeen Overleg Spoor op 19 mei 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 670). Deze toezegging heb ik gedaan naar aanleiding van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer naar de exploitatie van de Betuweroute en de aanbevelingen die hierin zijn gedaan.

Voor de periode 2005–2014 is een analyse uitgevoerd van de ontwikkeling van de modal split in het goederenvervoer vanuit de regio's Rijnmond en het Noordzeehavengebied naar Duitsland en Italië, en vice versa. Hieruit wordt geconcludeerd dat het aandeel spoor in het goederenvervoer is toegenomen. Enkel in het marktsegment van vervoer naar bestemmingen op 300–500 kilometer heeft het spoor een klein verlies geleden. In alle overige segmenten heeft het spoor winst geboekt. Ook is gekeken of het geprognosticeerde aantal tonnen goederenvervoer over de Betuweroute van 30 miljoen in 2015 is gehaald (Commissie-Hermans, 1995, TK, 1995). Gebleken is dat deze verwachting voor ongeveer 70 procent is gerealiseerd. Daarbij moet worden opgemerkt dat er langs verschillende lijnen het beter benutten van de potentie in het gehele vervoersnetwerk wordt bevorderd en dat niet alle mogelijke flankerende maatregelen voor het spoor zijn gerealiseerd zoals bijvoorbeeld de aanleg van een derde spoor

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

in Duitsland. Daarnaast was destijds voorzien dat rekeningrijden zou worden ingevoerd. Uw Kamer heeft daar echter in maart 2010 vanaf gezien.

In het onderzoek van TNO is onderzocht voor welk aandeel van de goederenstromen in Nederland het realistisch is om een verschuiving van weg naar spoor te veronderstellen en tot welke CO₂-besparing dit zou kunnen leiden.

Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat in het jaar 2014 voor totaal 354 miljoen ton aan goederen via de weg in containers of als stukgoed is vervoerd. Ruim 12% (43 miljoen ton) van dit wegvervoer kan in theorie ook over het spoor worden vervoerd, omdat de routes ervan een overlap met het spoornetwerk hebben. Belangrijke regio's waar overlap in de netwerken aanwezig is, zijn binnenlands vervoer en vervoer over de North Sea-, Rhine-Alpine en Atlantic TEN-T-corridors. Het aandeel wegvervoerstroom dat overlap vertoont met spoorvervoer via de Betuweroute betrof 8 miljoen ton in 2014. Tot 2050 groeit dit aandeel naar 18 miljoen ton in het hoge-groeiscenario en 12 miljoen ton in het lage-groeiscenario.

Als gekeken wordt naar het realistisch potentieel voor de goederenstromen die vanuit geografisch oogpunt in aanmerking komen voor een modal shift van weg naar spoor, dan zou ongeveer 13 miljoen ton (4%) van het wegvervoer in 2014 verschoven kunnen worden naar het spoor. Het betreft dan 4 miljoen ton via de Nederlands-Duitse grens waarvan 3 miljoen via de Betuweroute wordt vervoerd. De potentiële modal shift via de Betuweroute groeit tot 2050 naar 5 miljoen ton in het lage scenario en 8 miljoen in het hoge scenario. Deze uitkomsten moeten worden gezien als een maximum potentieel.

Naast technische verbeteringen in het wegtransport kan modal shift een bijdrage leveren aan het behalen van de klimaatdoelstelling die is vastgelegd in het klimaatakkoord van Parijs. Dit vraagt de nodige inspanningen van de betrokken partijen waaronder de rail operator, de vervoerder, de verlader, de logistiek dienstverlener, de infrastructuurmanager en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Onderhavig onderzoek heeft betrekking op de modal shift van weg naar spoor. Om kansen voor een verschuiving van weg naar binnenvaart niet onbenut te laten heeft de Minister ingestemd met een vervolgonderzoek naar de potentiële verschuiving van weg naar binnenvaart.

De conclusies van de nu meegestuurde studies zullen betrokken worden bij de Goederenvervoervisie die door de Minister van Infrastructuur en Milieu is toegezegd aan uw Kamer. De visie zal door het nieuwe kabinet aan de Tweede Kamer worden aangeboden. Eventuele beleidsmaatregelen zijn aan het nieuwe Kabinet.

Ontwikkeling spoorgoederenverkeer

Jaarlijks stelt ProRail een rapportage op over de ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer in Nederland. Conform toezegging naar aanleiding van de motie van het lid De Boer (Kamerstuk 29 984, nr. 581) ontvangt u bijgevoegde rapportage over 2016³. Het afgelopen jaar is het spoorgoederenverkeer in Nederland ten opzichte van 2015 toegenomen: in treinkilometers met 3 procent, in tonkilometers met 4 procent. Dit is een groei van het verkeer ondanks de beperkte beschikbaarheid van de Betuweroute in het tweede en derde kwartaal van 2016 als gevolg van bouwwerkzaamheden in het kader van het Derde spoor in Duitsland. Uit de cijfers voor de

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

oost-west vervoersrelatie blijkt dan ook dat het gemengde net intensiever is gebruikt dan de Betuweroute. Er zijn meer treinen afgewikkeld via de grensovergangen Venlo/Kaldenkirchen en Oldenzaal/Bad Bentheim (zie tevens mijn brief van 15 februari 2017, Kamerstuk 22 589, nr. 321).

De groei in het goederenverkeer is in beperkte mate terug te voeren op het verkeer met de belangrijkste haven- en industriegebieden. Dit betekent dat er kennelijk elders in het land – mogelijk ingegeven door de aantrekking van de economie – meer gebruik gemaakt wordt van het spoor. Uit de rapportage blijkt voorts een toename van het transitverkeer tussen België en Duitsland. Het gaat hier om ongeveer 4.300 treinen (in 2015: 4.050).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkma