

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 581

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 februari 2015

Op 25 juni 2014 sprak ik met uw Kamer over de ontwerpconcessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur (Handelingen II 2014/15, nr. 98, item 10). Naar aanleiding van dit gesprek heeft het lid De Boer een motie ingediend (Kamerstuk, 29 984, nr. 498), waarin zij de regering verzoekt om jaarlijks de verwachte en gerealiseerde volumegroei alsmede de kwaliteit van treinpaden op de Nederlandse secties van de corridors terug te koppelen aan de Kamer. In verband hiermee deel ik u mede dat ProRail is gevraagd de door uw Kamer gevraagde gegevens voor de periode 2015–2024 te monitoren en daarover te rapporteren.

Een eerste rapportage treft u hierbij aan¹. Het betreft een vergelijking tussen de jaren 2012 en 2013. Bovendien worden de cijfers in het perspectief van de periode 2002 – 2012 geplaatst. De cijfers voor 2014 komen in de loop van dit jaar beschikbaar. Eerst dan kan een vergelijking van 2014 met 2013 opgesteld worden.

Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, 2013 vergeleken met 2012.

In de rapportage wordt aandacht besteed aan de ontwikkeling van het nationale en internationale spoorgoederenvervoer dat over het Nederlandse spoorwegnet wordt afgewikkeld. Daarbij gaat het om volumes, aantallen treinen en afgelegde afstanden. Tevens wordt de ontwikkeling van de herkomst en bestemming van de ladingstromen alsmede van de door de vervoerders gekozen routes belicht.

Op hoofdlijnen ziet de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer er als volgt uit.

Het aantal goederentreinkilometers is met 1% toegenomen tot 9 miljoen. Daarvan werden er op de Havenspoorlijn 1,2 miljoen afgelegd (– 3%), op

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

de Betuweroute 2,3 miljoen (– 4%) en op het gemengde net 5,5 miljoen (+4%). Ook het aantal tonkilometers is toegenomen en wel met 3% tot 13,1 miljard. Daarvan werden er op de Havenspoorlijn 2 miljard afgewikkeld (– 1%), op de Betuweroute 4,4 miljard (– 3%) en op het gemengde net 6,7 miljard (+8%).

In 2013 reden er 32.300 treinen van en naar de Rotterdamse haven (– 4% ten opzichte van 2012, met – 3% tonnage). De Amsterdamse haven kende een toename van treinverkeer van 23% tot 5.700 treinen (met 22% meer tonnage). In het noorden van het land dalen de aantallen treinen en het tonnage, in het zuiden stijgen deze. Op de grenzen is een toename van het aantal goederentreinen waargenomen. Op de oost-west as steeg het aantal treinen met 4%, op de noord-zuid as met 6%. Zowel in 2012 als in 2013 reed 81% van het internationale goederenverkeer op de oost-west as: het spoorgoederenvervoer faciliteert voornamelijk de handelsrelatie met Duitsland.

Toelichting op de cijfers

Uit de cijfers blijkt dat, ondanks de economische crisis, het spoorgoederenvervoer in en vanuit Nederland licht is toegenomen. Met name het vervoer van kolen vanuit de Amsterdamse haven naar Duitsland neemt, na het afbouwen van de kernenergie in Duitsland, een vlucht. Het vervoer vanuit de Rotterdamse haven is, door de economische crisis, licht afgenomen. De verschuiving van de Betuweroute naar het gemengde net is het gevolg van werkzaamheden aan het spoor in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen in de zomer van 2013, en van een andere routekeuze door de vervoerder die het kolenvervoer van Amsterdam naar Duitsland rijdt (Utrecht – Arnhem i.p.v. de Betuweroute).

Beleid ten aanzien van spoorgoederenvervoer

De Nederlandse zeehavens zien een ontwikkeling in goederenstromen richting Midden- en Oost-Europa. Voor reders is het van belang dat een zeehaven beschikt over een palet van modaliteiten om goederen landinwaarts te brengen. De Nederlandse zeehavens hebben baat bij verdere ontwikkeling van de spoorverbindingen met Duitsland en verder. Het beleid van de regering sluit daarop aan. Conform de doelstelling van de Lange termijn Spooragenda wordt ingezet op een kwalitatief hoogwaardiger en concurrerend spoorgoederenproduct. Samen met ProRail en de sectorpartijen werkt mijn ministerie in dit kader aan het Operationeel Spoorconcept Goederen.

Kwaliteit van de treinpaden

De kwaliteit van de aangeboden paden en voorzieningen wordt jaarlijks beschreven in de netverklaring. In de beheerconcessie 2015 – 2025 (Bijlagen bij Kamerstuk 29 984, nr. 573) zijn voor de punctualiteit van het goederenverkeer een bodem- en streefwaarde opgenomen. Verder zijn informatie-indicatoren opgenomen met betrekking tot het aantal goederentreinen dat op tijd aan de grens met het hoofdspoor komt, de gevraagde dienstregeling versus de gerealiseerde dienstregeling, de gevraagde route versus gerealiseerde route, het aantal goederenpaden dat aansluit op het internationale net en het aantal goederenpaden dat conform planning wordt geleverd. In 2016 wordt gerapporteerd over de in 2015 gerealiseerde kwaliteit van de treinpaden.

Ik zal u jaarlijks informeren over de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer en de kwaliteit van treinpaden op de Nederlandse secties van de internationale corridors. Hiermee heb ik invulling gegeven aan de motie het Lid De Boer van 25 juni 2014.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld