

Vergaderjaar 2008–2009

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 184**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2009

Graag wil ik uw Kamer informeren over een onderzoek dat ik heb laten uitvoeren door BCI (Buck Consultants International) om te bezien of het huidige spoorgoederenbeleid aanscherping behoeft.<sup>1</sup> Ik zal tevens mijn beleidsreactie geven.

Het huidige spoorgoederenbeleid is in belangrijke mate gebaseerd op de Economische Impact Studie Railgoederenvervoer uit 2002 en is met name gericht op het faciliteren van dikke goederenstromen, vaak havengerelateerd, over langere afstanden. Hier past bijvoorbeeld de aanleg en optimale benutting van de Betuweroute in en het ontwikkelen en optimaliseren van internationale spoorcorridors, waarmee Nederland, samen met andere landen een actieve bijdrage levert om te komen tot een geïntegreerd corridornetwerk op Europese schaal. Het huidige beleid staat nadrukkelijk niet ter discussie.

Wel heb ik aan BCI gevraagd om te onderzoeken of het beleid (op onderdelen) actualisatie behoeft om beter te kunnen inspelen op kansen die er bestaan om maatschappelijk gewenste spoorontwikkeling mogelijk te maken (rapport bijgevoegd). Het gaat dan om in potentie levensvatbare spoorconcepten gericht op een efficiëntere afhandeling van havengerelateerde stromen (bijvoorbeeld langere treinen) en om regionale knooppuntontwikkeling in het achterland.

Dit laatste is zowel van belang voor het havennetwerk als voor het bundelen van meer versnipperde (continentale) ladingstromen van binnenlandse verladers. Door efficiënte bundeling van gefragmenteerde stromen kan spoorgoederenvervoer een alternatieve logistieke optie worden voor meer binnenlandse verladers, greenports en logistieke dienstverleners. Dit is positief voor de concurrentiepositie en het Nederlandse vestigingsklimaat. Bovendien leidt een modal shift van weg naar spoor tot lagere congestie- en milieukosten.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Concepten die voor de regionale knooppuntontwikkeling zijn geïdentificeerd, zijn railports (terminal met breed dienstverleningspakket, waarbij ook via de weg lading wordt aangevoerd) en wagen groepen (bundeling van groepen wagenladingen in directe omgeving), maar ook de productmarktcombinaties agrifood, projectlading en afval. Uit het onderzoek is gebleken dat de concepten gericht op productmarktcombinaties minder kansrijk zijn als gevolg van onvoldoende volume (door focus op specifieke ladingstroom) waar vaak omvangrijke investeringen tegenover staan. De kansrijkheid kan overigens wel vergroot worden door bijvoorbeeld agrifoodstromen te combineren met andere containerstromen (Greenport). De concepten railports en wagen groepen kunnen volgens het onderzoek wel bedrijfseconomisch en maatschappelijk aantrekkelijk zijn, maar komen toch nog nauwelijks van de grond. De vraag is dan of er een rol voor de overheid ligt om belemmeringen die in de markt bestaan op te heffen. Deze vraag blijkt niet eenvoudig te beantwoorden. Ik sta hierbij een pragmatische insteek voor, waarin marktinitiatieven leidend blijven en de overheid bekijkt hoe ze in de randvoorwaardelijke sfeer belemmeringen kan wegnemen.

Voor de actualisatie van het beleid wordt dus geen radicale wijziging van het huidige beleid voorgesteld, maar (slechts) een aanvulling hierop.

Het gaat om:

- Voortzetten en versterken van het huidig beleid (gericht op grote, vaak havengerelateerde, stromen). Voortzetten gaat dan bijvoorbeeld over het actief bijdragen aan de ontwikkeling van een geïntegreerd Europees corridor netwerk. Versterken gaat over het mogelijk maken van langere treinen, betere benutting Kijfhoek en aandacht voor logistieke knooppunten in het achterland als onderdeel van het haven netwerk.
- Faciliteren van knooppuntontwikkeling en bundeling in het achterland, te beginnen met een beleidskader transferpunten. In dit beleidskader wordt helder geformuleerd wat het beleid is ten aanzien van transferpunten (terminals, spoor aansluitingen enzovoort). Hierin wordt ingegaan op netwerkeffecten, non-discriminatoire toegang, bundelen van continentale stromen, koppeling aan haven netwerk, welke rollen de verschillende partijen hebben en hoe de financiële verhoudingen zijn geregeld. Ik zal dit beleidskader in 2009 afronden.
- Tenslotte is het zinvol om te bezien hoe spoorgoederen vervoer meer zou kunnen bijdragen aan de kabinetsdoelstellingen ten aanzien van schoon en zuinig. Spoor vervoer is weliswaar al relatief schoon en vooral zuinig, maar verbeteringen zijn mogelijk. Daarom wil ik verkennen of in het kader van het sectorakkoord «duurzaamheid in beweging» een stap vooruit gezet kan worden met meer jarenafspraken energie-efficiency (zoals al bestaan met NS/ProRail), het meer inzetten van bestaande innovatieregelingen gericht op duurzaamheid en het opstarten van een transitietraject.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings