

Aan:  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

17 juni 2002

1

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/SPO/U.02.02153

Onderwerp

EISR-studie en stand van zaken Beter Benutten Spoor.

Geachte voorzitter,

Ik wil u informeren over de uitkomst van het recent opgeleverde onderzoeksrapport van de Economische Impact Studie Railgoederenvervoer (EISR) en de stand van zaken met betrekking tot het spoorproject Benutten en Bouwen 2003 – 2015.

#### *Economische Impact Studie Railgoederenvervoer (EISR)*

Bijgevoegd treft u aan het onderzoeksrapport Economische Impact Studie Railgoederenvervoer (EISR). EISR kan een basis zijn voor het railgoederenvervoer in Nederland. Het onderzoeksrapport geeft een maatschappelijke onderbouwing voor het beleid. De nota heeft groot draagvlak in de markt door de nauwe samenwerking tussen mijn ministerie en de vele marktpartijen in de uitvoering van dit onderzoek.

Insteek van EISR is niet primair het belang van de sector railgoederenvervoer, maar het saldo van alle voor- en nadelen van railgoederenvervoer voor economie, veiligheid en milieu in Nederland. Of te wel de maatschappelijke waarde voor Nederland.

De belangrijkste nu bekende traditionele en toekomstige marktconcepten zijn onderzocht, waarna getrechterd is naar die opties die het meest overtuigend succesvol én maatschappelijk waardevol zijn. In het onderzoek zijn uiteraard de grote belangen van reizigersvervoer meegenomen. Ook is rekening gehouden met de complementariteit tussen vervoerwijzen in het logistiek systeem. Dat betekent concentreren op de sterktes van railgoederenvervoer. Inspelen op de aanvullende mogelijkheden ten opzichte van binnenvaart en wegvervoer.

De toekomst van het railgoederenvervoer ligt in de dikke goederenstromen. Stimuleren van binnenlandse raildistributie en hoge snelheidsgoederenvervoer blijken minder effectief. Railgoederenvervoer blijkt van belang voor de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie en zeehavens. Als vervoerwijze blijkt spoor

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Telefoon 070 351 61 71

Bezoekadres: Plesmanweg 1-6

Fax 070 351 78 95

maatschappelijk waardevol voor milieu en veiligheid. Investerings in nieuwe railinfrastructuur zijn maatschappelijk rendabel voor vervoer op afstanden vanaf 500 km. Daarom moet worden gekozen voor behoud van conventioneel vervoer, verdere verbetering van containervervoer (shuttles) en ontwikkeling van vervoer van trailers per trein op de middellange en lange afstanden (>300 km). Op de korte afstanden zijn wegvervoer en binnenvaart interessanter.

De Betuweroute heeft een centrale plaats in deze opzet. Anders dan nog in de nota staat, hebben de Duitse regering en de deelstaat Noord Rijn Westfalen een akkoord getekend over het aanleggen van een derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. Daarmee is de capaciteit van de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse en Europese spoorwegnet ook op lange termijn veilig gesteld.

De uitkomsten van EISR kunnen leiden tot doorwerking op de beleidskeuzes in de beleidsbrief railgoederenvervoer in het najaar, die aan de Kamer is toegezegd. De beleidskeuzes worden in samenhang met de andere goederenvervoerssectoren en met reizigersvervoer ontwikkeld. Belangrijke beleidskeuzes hebben betrekking op:

- capaciteit (benutting en verdeling) en investeringen in railinfrastructuur: ook uitgewerkt in Benutten & Bouwen en het Eindbeeldonderzoek Rotterdam-België
- verdere optimalisering in de organisatie van het spoorvervoer
- concrete invulling van pilots en beleid inzake geluidsoverlast en veiligheid
- de gebruiksvergoeding

Op Europees en bilateraal niveau moeten oplossingen worden gevonden voor het gebrek aan interoperabiliteit, capaciteitstekort, gebrek aan vrije markttoetreding en onvoldoende vervoerskwaliteit. Met de corridoraanpak Rotterdam – Milaan is hiermee een begin gemaakt. De studie treft u als bijlage aan.

#### *Het project 'Benutten en Bouwen'*

De Tweede Kamer heeft bij diverse gelegenheden aandacht gevraagd voor een betere benutting van het spoorwegnet. In mijn brief van 18 april 2001, DGP/VI/U.01.00322, ben ik ingegaan op de reeds lopende werkzaamheden en de verdere aanpak van betere benutting van het spoor in het licht van de Motie Weekers c.s. 27 400 XII nr. 28 (verzoek om een benuttingsprogramma voor de korte termijn) en de motie van Gijzel c.s. 27 400 XII, nr. 12 (verzoek om een uitgewerkt benuttingsprogramma voor de lange termijn). In mijn brief van 7 september 2001, DGP/VI/U.01.02797, over het verbeterplan NS heb ik aangekondigd dat terwijl de urgente problemen worden aangepakt, ook de planontwikkeling voor de middellange en lange termijn doorgaat. Om mogelijke maatregelen inzichtelijk te maken is, zo is in die brieven gemeld, in mei 2001 een gezamenlijke werkorganisatie ingericht van vakexperts van NS, goederenvervoerders, taakorganisaties en mijn ministerie onder de werknaam "benutten en bouwen 2003 - 2015". Zoals in die brieven aangekondigd werd, levert dit project nu de eerste tussenresultaten op.

De gezamenlijke werkorganisatie analyseert het spoorbedrijf als geheel. Dit was een belangrijke verandering, omdat de verschillende voor het spoor verantwoordelijke organisaties vaak afzonderlijk van elkaar werkten bij de invulling van hun individuele verantwoordelijkheid. Zo werd tot nog toe door de verschillende vervoerders en taakorganisaties gewerkt aan individuele toekomstplannen. Daarmee bestond een risico dat onduidelijkheid over feiten ging bestaan, en daarmee een zuiver debat over die feiten kon worden bemoeilijkt. Ook dreigde een versnippering van de schaarse kennis en een onvoldoende onderlinge afweging van het effect dat verschillende organisaties op het totale productieproces (kunnen) hebben.

Naast het leveren van een onomstreden feitenbasis beoogt het project spoorwegbouwkundige en logistieke analyses aan te leveren. Dit enerzijds ter ondersteuning van de ontwikkeling van de langetermijnvisie van vervoerders en infrastructuurbeheerder en hun investerings agenda. Anderzijds ten behoeve van het te voeren debat over MIT 2011-2015, het voorziene Derde Tactisch Pakket spoorinvesteringen en de lange termijn doorkijk tot 2020/30 voor een nationaal verkeers- en vervoerplan en een vijfde nota ruimtelijke ordening.

De belangrijkste tussentijdse conclusie is dat het bestaande productieproces de grenzen van de groei heeft bereikt en eigenlijk al overschreden heeft. Het spoorbedrijf, opgebouwd uit spoorlijnen, treinen, dienstregeling en bedrijfsprocessen, is te complex en te kwetsbaar geworden en kan geen grote groei meer aan. Er is een ingrijpende wijziging van het productieproces nodig: een sprong in betrouwbaarheid en een sprong in capaciteit.

Betrouwbaarheid is een noodzakelijke voorwaarde om met meer treinen te kunnen rijden, want anders zou bij toename van het aantal treinen de olievlekwerking bij verstoringen exponentieel toenemen. Samen met het oplossen van knelpunten zorgt dit voor de sprong in capaciteit. Ook een verbetering op het gebied van veiligheid en geluid kan met deze benadering worden bereikt.

Zoals het spoorstelsel nu is opgezet, met veel reistijdverschillen tussen de diverse treinsoorten en afhankelijkheden bij aansluitingen, vertaalt de te verwachten vervoersgroei zich in de noodzaak om veel extra sporen aan te leggen. Deze vergen zeer hoge investeringen die bovendien fysiek niet op tijd kunnen worden gerealiseerd. Ook wordt het probleem van de complexiteit en de kwetsbaarheid van het spoorstelsel niet opgelost. In plaats daarvan is een andere aanpak voorgesteld die een sprong voorwaarts in betrouwbaarheid en in capaciteit mogelijk maakt.

Het project Benutten en Bouwen heeft op dit moment nog geen blauwdruk voor de nieuwe benaderingswijze. Momenteel worden de oplossingsrichtingen verdiept en verder uitgewerkt en dat moet leiden tot beleidskeuzes en vervolgens ter uitvoering daarvan tot een stappenplan voor implementatie binnen het gehele spoorbedrijf.

Ik ben uiteraard gaarne bereid over deze studie een briefing voor uw commissie te verzorgen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos.