

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/24608

Uw kenmerk
2014Z00973

Datum 13 februari 2014
Betreft Vragen van de leden Dijkstra, Bisschop en Geurts over
het bericht van een werkbezoek aan de gemeente
Barneveld op 16 januari jl.

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen die de leden Dijkstra, Bisschop en Geurts hebben
gesteld naar aanleiding van een werkbezoek aan de gemeente Barneveld op
16 januari jl.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het onderzoek¹ dat is uitgevoerd door de gemeente
Barneveld en de Barneveldse Industriële Kring naar potentiële volumes om een
overslag van weg naar spoor te realiseren via een railterminal? Zo nee, bent u
bereid om kennis te nemen van dit onderzoek?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kunt u een overzicht leveren met alle initiatieven op het gebied van inland
terminals?

Antwoord 2

Met betrekking tot initiatieven voor railterminals op het gemengde net ken ik de
volgende initiatieven:

- Railterminal greenport Venlo
- Valburg
- Barneveld

Verder ben ik bekend met:

- Maasvlakte 2 terminals
- CTT terminal in de Rotterdamse Haven

¹ Onderzoek onderstreept haalbaarheid railterminal Barneveld, 16 januari 2014.
http://www.barneveld.nl/actueel/nieuws_43017/item/onderzoek-onderstreept-haalbaarheid-railterminal-barneveld_58131.html

Initiatieven voor railterminals zijn de verantwoordelijkheid van marktpartijen, die eventueel ondersteund kunnen worden door belanghebbende andere partijen, zoals decentrale overheden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/24608

Vraag 3

Deelt u de mening dat met een railterminal in Barneveld er minder vervoer over de A1, A28 en A30 nodig is, en dat met een railterminal milieuwinst kan worden geboekt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

In het onderzoek in opdracht van de gemeente Barneveld naar de toekomstige exploitatie van een railterminal in Barneveld is, een inschatting gemaakt van het mogelijke jaarvolume. Het is vooralsnog onduidelijk of hiermee het vrachtverkeer op de snelwegen ook (deels) zal verminderen. Spoor, weg en binnenvaart bedienen elk deels eigen markten. Het is onzeker hoeveel vrachtverkeer in plaats van over de weg over het spoor vervoerd zal worden.

Vraag 4

Bent u bereid om in overleg met de gemeente Barneveld, ProRail, en de Barneveldse Industriële kring na te gaan of een railterminal in Barneveld haalbaar is? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

In het beleidskader spoorgoederenknooppunten (kamerstuk 29984 nr 230, 20 augustus 2010) staat dat het beleid van de rijksoverheid gebaseerd blijft op een bottom – up aanpak. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat initiatieven voor nieuwe terminals uit de markt dienen te komen en dat een risicodragende partij participeert. De realisatie en de exploitatie van spoorgoederenknooppunten is en blijft vooral een verantwoordelijkheid voor marktpartijen. Bij nieuwe marktinitiatieven voor railterminals zal ProRail bekijken of dergelijke projecten voldoen aan de beleidsuitgangspunten, zoals die verwoord staan in het beleidskader. Ook zal een eerste verkenning worden uitgevoerd naar de ruimtelijke mogelijkheden en de integratie in de omliggende spoorconfiguratie. Vervolgens zal ProRail het project zo goed mogelijk binnen haar mogelijkheden faciliteren, bijvoorbeeld actief meedenken over de uitwerking van de plannen.

Vraag 5

Hoe staat u tegenover de ontwikkeling van multimodale terminals langs weg, spoor en water in zijn algemeenheid? Bent u bereid om het verder ontwikkelen van dergelijke intermodale achterlandontsluitingen ten opzichte van de havens van Rotterdam en Amsterdam mee te nemen in de Lange Termijn Spoor Agenda en het Aanvalsplan Goederenvervoer met goederenvervoerders? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Als multimodale terminals blijken te voorzien in een behoefte van de markt, sta ik hier positief tegenover. Deze bevorderen immers dat alle modaliteiten voor het goederenvervoer optimaal kunnen worden benut. Inmiddels blijkt het huidige landelijke netwerk van inland terminals tot tenminste 2020 voldoende dekkend, mede als gevolg van de financiële ondersteuning door IenM van diverse terminalinitiatieven. Dit blijkt uit het KIM onderzoek naar multimodale achterlandknooppunten (2012). Wel is geconcludeerd dat selectieve versterking/uitbreiding van een aantal bestaande terminals op de belangrijkste

(inter)nationale corridors kan zorgen voor hogere frequentie en bundeling van goederenstromen. Dit laatste is van groot belang om de groei van het transport zo efficiënt en duurzaam mogelijk te faciliteren.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2014/24608

Mede daarom ben ik gestart met de MIRT-onderzoeken van de twee goederencorridors: de goederencorridor Rotterdam – Arnhem/Nijmegen – Duitsland en de goederencorridor Rotterdam – Brabant/Limburg – Duitsland. Daarin kijken we breed, over alle modaliteiten, naar de brede range van mogelijke innovatieve oplossingen die regio's en bedrijfsleven bij hun bereikbaarheidsopgaves en logistieke efficiency kunnen toepassen (nieuwe aanpak van bereikbaarheidsopgaven).

Ik zie beleidsmatige kansen voor een zeer selectieve ontwikkeling van spoorinitiatieven voor continentale containerstromen. Deze moeten gerelateerd zijn aan bestaande multimodale overslaglocaties en gelegen zijn op de drie internationale TEN-T vervoerscorridors of het internationale kernnet (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte). Dit alles om de verwachte groei van het containervervoer als gevolg van Maasvlakte 2 op te kunnen vangen en de vastgelegde modal splitpercentages (65% procent vervoer via spoor en binnenvaart in 2033) te kunnen realiseren.

Hierbij is van belang dat :

- de railterminal aansluit bij de logistieke landsdelige/bovenregionale behoefte;
- er provinciale en regionale afstemming is over de locatie van de uitbreidingen van de terminal;
- er provinciale en regionale afstemming is over de beschikbaarheid van gerelateerde bedrijventerreinen in de nabijheid van deze terminaluitbreiding waardoor de bundeling en de frequentie van vervoersstromen van de grond kan komen.

Multimodale vraagstukken kunnen via het aanvalsplan goederen aan de orde komen maar zijn niet de primaire de focus van de LTSA deel 2, maar zullen wel onderwerp van gesprek zijn in de structurele goederentafel die vanaf dit jaar is ingericht.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld