

Projectvoorstel A15 rollende landstrasse

De A15

De A15 loopt dwars door Nederland en verbindt de Rotterdamse haven via Nijmegen (Valburg) met het achterland in Duitsland. Veel vrachtwagens maken gebruik van de A15. De filedruk op de A15 is dan ook groot. Vier trajecten op de A15 staan in de top 20 met de files die meest economische schade veroorzaken voor het goederenvervoer. Daarnaast veroorzaakt de A15 een grote milieubelasting: er worden regelmatig overschrijdingen van de fijnstofnorm en NO₂ norm geconstateerd in de gebieden langs de A15 (Monitoringsrapportage NSL, 2010).

De druk op de weg en het milieu van het vrachtverkeer zal de komende jaren steeds groter worden. De afgelopen jaren is het vrachtverkeer met 70% gegroeid (2010 tov 1990) en de verwachting is dat deze trend zich na het herstel van de bedrijfstak na de crisis weer voortzet. Ook de CO₂ uitstoot en het energieverbruik van het vrachtverkeer neemt daardoor als maar toe.



Extra druk op de A15

De druk op de A15 zal komende jaren nog extra groeien. Naast de groei van het vrachtverkeer, speelt in Rotterdam de aanleg van de tweede Maasvlakte die voor veel extra (bouw)verkeer zorgt op de A15. Rond het traject wordt momenteel al op verschillende wijze getracht de druk van het goederenvervoer op het gebied te verminderen. Een voorbeeld is het Transumo project A15, waarin met stakeholders is onderzocht hoe de A15 in het havengebied kan worden ontlast. Ook de Verkeersonderneming is in dit gebied actief, via maatregelen op het vlak van verkeers- en mobiliteitsmanagement probeert zij dit gebied te ontlasten. In het Maasvlakte 2 convenant zijn afspraken gemaakt over de hoeveelheden goederen die over het spoor en het water moeten worden vervoerd. Het vervoer over de weg moet van 47% (2007) naar 35% dalen in 2033.

De A15 is onderdeel van een belangrijke goederenvervoercorridor. Naast de weg liggen aan deze corridor ook de Betuwelijn en de Waal, die beide het achterland bedienen. In tegenstelling tot de wegcapaciteit, is er nog capaciteit op het spoor en het water over.

Rollende Landstrasse

Eén van de mogelijkheden om de druk op de A15 te ontlasten, is de goederen of de vrachtwagens te vervoeren via de andere modaliteiten. De nieuw aan te leggen Containerterminal in Alblasterdam is hiervan een voorbeeld. Containers worden daar op binnenvaartschepen overgeslagen. Ook voor het spoor zijn er enkele containerterminals. Een andere veel belovende oplossing is om in plaats van de container de vrachtwagen op de trein te zetten: de rollende landstrasse. In Rotterdam worden de vrachtwagens (inclusief trekkende eenheid en chauffeur) op de trein geladen en via een pendeldienst in Valburg of Duisburg bijvoorbeeld worden de vrachtwagens afgeladen. Dit heeft als voordeel dat files worden vermeden en er minder overslag



noodzakelijk is dan containeroverslag. Het systeem kent ook meer flexibiliteit. Voor het milieu biedt dit ook voordelen omdat de luchtverontreiniging en de CO2 uitstoot afneemt.



In Zwitserland en Oostenrijk kent de rollende landstrasse voor de passage van de Alpen. De vrachtwagens rijden aan het begin van de Alpen op de trein en aan het einde gaan ze er weer af. De chauffeurs verblijven tijdens de treinrit in een aparte reizigerswagon.

<http://www.railcargo.nl/index.cfm/menuid/6/Product/802>

Ook voor de A15 problematiek kan de rollende landstrasse een oplossing zijn. De vraag is echter of dit ook een positieve business case oplevert? Om deze vraag te beantwoorden, voeren Stichting Natuur en Milieu en Strukton Rail een verkenning uit.

Natuur en Milieu is een milieuorganisatie die werkt volgens het principe verbinden, versnellen en verzilveren om een duurzame samenleving te bereiken. We versnellen innovatie en nieuwe ontwikkelingen in Nederland in samenwerking met het bedrijfsleven. De rollende landstrasse is een nieuwe ontwikkeling die kan zorgen voor een substantiële bijdrage aan het verminderen CO2 uitstoot en luchtverontreiniging door het goederenvervoer.

Strukton Rail is een fullserviceaanbieder voor spoorssystemen en wil het spoorvervoer aantrekkelijk maken. Dit doet Strukton Rail met grensverleggende oplossingen op het gebied van railinfrastructuur en rollen materieel.

Op de vlak van de rollende landstrasse vinden beide organisaties elkaar.

Doelstelling van de verkenning

Doelstelling van de verkenning is te bepalen of er draagvlak is voor een rollende landstrasse op de Betuwelijn naast de A15, zodat dit kan leiden tot een positieve business case voor de benodigde infrastructuur van deze dienst.

Daarvoor worden een aantal vragen beantwoord:

1. Bij welke stakeholders is er draagvlak voor de rollende landstrasse en is dit voldoende voor een mogelijke positieve businesscase?
2. Wat zijn de randvoorwaarden voor een mogelijke positieve businesscase?
3. Wat is potentiële milieurendement van de landstrasse?
4. Is het mogelijk om van dit project een icoonproject te maken met landelijke uitstraling?

De verkenning is de eerste stap in de aanzet tot de businesscase. Het eindresultaat van de verkenning geeft inzicht in de mogelijkheden om een business case op te stellen.

Uitvoering verkenning

De verkenning wordt uitgevoerd door Stichting Natuur en Milieu en Strukton Rail.

De verkenning bestaat uit de volgende stappen:

1. Literatuurverkenning
2. Stakeholdergesprekken
3. Workshop stakeholders
4. Eindverslag

1. Literatuurverkenning

We verkennen als eerste de relevante documentatie over ondermeer A15 en de Betuwelijn. We brengen kentallen voor goederenvervoer over de A15 in kaart, al onderzochte alternatieven en kansen en belemmeringen voor de businesscase. We maken een analyse van het milieurendement van het vervoer van de vrachtwagen per rail. Tevens verkennen we het relevante beleid om de beleidsmatige kansen in kaart te brengen.

2. Stakeholder gesprekken

In de stakeholdergesprekken wordt onderzocht of er zowel bedrijfsmatig en politiek draagvlak is voor het vervoer van vrachtwagens per rail. De stakeholders worden door Strukton Rail en Natuur en Milieu gezamenlijk geselecteerd; samen worden de interviews ook uitgevoerd. We denken daarbij aan organisaties als De Verkeersonderneming, KeyRail, DB Schenker, EVO, Havenbedrijf Rotterdam, gemeente Nijmegen, en enkele grote wegtransporteurs en hun klanten. We gaan uit van 15 gesprekken.

3. Workshop vrachtwagens per trein

Uit de interviews en literatuurverkenning selecteren we de belangrijkste conclusies. In een workshop met bovengenoemde stakeholders en anderen toetsen we deze conclusies en bepalen vervolgens gezamenlijk of een businesscase voor de A15 rollende landstrasse positief kan uitvallen. Tevens inventariseren we voor mogelijkheden voor de ontwikkeling van icoonproject rond dit onderwerp.

4. Eindverslag

In het eindverslag beschrijven we de belangrijkste conclusie uit de workshop en de voorgaande stappen van de verkenning. Tevens geven een doorkijk naar een mogelijk positieve businesscase en een icoonproject.