

## Memo

Datum 8 april 2010

Referentie

Blad 1 van 2

Onderwerp **Samenvatting Verkenning CO2 effecten spooraanleg langs de A27**

BAM Rail pleit al geruime tijd voor een spoorverbinding langs de A27. Het combineren van de aanleg van deze spoorverbinding met plannen om de A27 te verbreden heeft naast financiële voordelen ook duurzame gevolgen. Diverse onderwerpen met betrekking tot maatschappelijke verantwoordelijkheid zijn benoemd in de publicaties van BAM Rail met betrekking tot deze 'vergeten' corridor. Een van de aanleidingen voor BAM Rail om 2008 opnieuw onderzoek te doen naar mogelijkheden voor een spoorverbinding langs de A27 is de noodzaak van een transformatie naar duurzame mobiliteit en het bieden van milieuvriendelijke alternatieven voor het wegvervoer (klimaatbeleid).

De 'visienota Breda-Utrecht, de vergeten corridor' toont aan dat groeicijfers op het spoor als gevolg van het prijsbeleid, benzineprijzen en klimaatbeleid circa 10 à 30% hoger uit kunnen vallen. Met andere woorden groei op het spoor en krimp van het wegverkeer met relatieve vermindering van CO<sub>2</sub> uitstoot als gevolg. In de publicatie van 2009 is de archeologische ondergrond beschreven en de kansen die dit biedt om het publiek kennis te laten maken met het erfgoed in de bodem. Daarnaast blijkt uit diverse artikelen en staat ook in de publicatie omschreven dat milieubewegingen interesse tonen in dit initiatief.

Recent heeft BAM Rail aan Goudappel Coffeng gevraagd de CO<sub>2</sub> effecten van spoor langs de A27 te onderzoeken. Uit dit onderzoek blijkt dat de variant 2x3 rijstroken + spoor ten opzichte van 2x4 rijstroken, aanzienlijk minder CO<sub>2</sub> uitstoot. Maar ook de variant 2x3 rijstroken + spoor ten opzichte van 2x3 rijstroken reduceert CO<sub>2</sub>, wanneer CO<sub>2</sub> eisen worden gesteld aan de treinen die over het nieuwe spoor gaan rijden. De reductie is afgezet tegen de reductiedoelstellingen van landelijke en provinciale overheden in 2020.

De reductie in perspectief tot de Nederlandse CO<sub>2</sub>-beleidsopgave van het personenautovervoer levert het volgende beeld op. Om de CO<sub>2</sub> emissie door personenauto's in 2020 30% te verlagen ten opzichte van 1990, bedraagt de CO<sub>2</sub> reductieopgave in 2020 ongeveer 8000 kton. De aanleg van de spoorlijn langs de A27 met 2x3 rijstroken ten opzichte van de variant 2x3 rijstroken, draagt circa 1% bij aan deze beleidsopgave.

Datum 8 april 2010  
Referentie  
Blad 2 van 2

De CO<sub>2</sub> reductie is ook in perspectief geplaatst met de bijdrage van de provincie Noord-Brabant om in 2020 CO<sub>2</sub> met 30% te reduceren ten opzichte van 1990. Ook hier is gekeken naar afname van CO<sub>2</sub> uitstoot door personenautovervoer. Circa 15% (bron Emissieregistratie) is het aandeel van Noord-Brabant op de totale CO<sub>2</sub> emissie door wegverkeer. De CO<sub>2</sub>-doelstelling voor de provincie Noord-Brabant in 2020 bedraagt dus ongeveer 1200 kton CO<sub>2</sub>. De aanleg van de spoorlijn A27 heeft een aandeel in deze regionale beleidsopgave van 6%.

Voorgaande betreft de CO<sub>2</sub> reductie door de aanleg van het spoor langs de A27 met 2x3 rijstroken. Indien de capaciteit van de A27 in de toekomst niet toereikend blijkt en de stap naar 2x4 rijstroken volgt komt de variant met 2x3 rijstroken met spoor nog duurzamer uit de bus. Ten opzichte van 2x4 rijstroken is de CO<sub>2</sub> reductie bij een spoorverbinding dan zelfs 3x zo groot!