

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

22 589

Betuweroete

Nr. 809

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 december 2018

In vervolg op mijn brief van 22 juni 2018 (Kamerstuk 22 589, nr. 324) informeer ik u met deze brief over de uitvoering van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 782), het actuele gebruik van de Betuweroete, de stand van zaken met betrekking tot het Derde spoor in Duitsland en enkele relevante internationale ontwikkelingen. Ook ga ik in op enkele toezeggingen gedaan tijdens overleggen met uw Kamer.

Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer

Aan de Spoorgoederentafel van 5 oktober 2018 zijn afspraken gemaakt omtrent de uitvoering van de acties uit het maatregelenpakket. Er is een programma organisatie ingericht met zes clusters, waarbij partijen de verantwoordelijkheid op zich hebben genomen om de acties binnen elk cluster tot uitvoering te brengen. Een programmamanager bewaakt samen met deze clustertrekkers de voortgang. Verder is de afstemming geborgd met de voorgenomen uitrol van ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 63) en de reeds gestarte aanpak van de maatregelen in het kader van Basisnet (Kamerstuk 30 373, nr. 68). Ik heb er vertrouwen in dat met de getroffen voorbereidingen snel resultaten geboekt kunnen worden.

Sectorpartijen zijn gestart met het verbeteren van de efficiëntie in de havenlogistiek, het zoeken in de dienstregeling naar meer mogelijkheden voor 740 meter lange treinen, het vormgeven van het convenant duurzaam spoorvervoer en het identificeren van kansen voor deregulering. Zo is op 9 december jl. door ProRail in samenwerking met een spoorgoederenvervoerder en DB Netz een praktijkproef uitgevoerd met een goederentrein van 740 meter die vanaf Kijfhoek over de Brabantroute via Venlo naar Viersen (Duitsland) en vice versa heeft gereden. De eerste resultaten van de proef zijn positief; een nadere evaluatie volgt nog.

Zelf werk ik nu met prioriteit aan het opstellen van de aangekondigde subsidieregeling als korting op de gebruiksvergoeding. Binnenkort zal ik de subsidieregeling bij de Europese Commissie notificeren voor een toets aan de staatssteunregels. Ik vertrouw erop dat begin 2019 de regeling de goedkeuring van de Europese Commissie kan krijgen, zodat de regeling met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2019 in werking kan treden. ProRail zal de regeling in mandaat uitvoeren.

Om de duurzame groei-doelstelling van het maatregelenpakket waar te maken zijn ook meer mogelijkheden voor intermodaal vervoer nodig. Daartoe heb ik in het kader van het MIRT afspraken gemaakt met provincies over de aansluiting van enkele terminals (Kamerstuk 35 000 A, nr. 78). Ik heb € 12 miljoen (inclusief BTW) toegezegd voor de aansluiting van Rail Terminal Gelderland en € 7 miljoen (inclusief BTW) vrijgemaakt voor het wegnemen van knelpunten op het emplacement in het Haven-schap Moerdijk. Recent is de aanleg gestart van de spooraansluiting van de nieuwe railterminal die de Provincie Limburg in het Venlose Trade Port Noord realiseert. Hiervoor heb ik eerder € 21,3 miljoen ter beschikking gesteld.

Greenport Venlo

Met de aangenomen motie van het lid Amhaouch (CDA) is verzocht om in overleg met betrokkenen te zoeken naar mogelijkheden tot realisatie van de beoogde spoorse maatregelen in en om het emplacement van Venlo (Kamerstuk 35 000 A, nr. 40). In het bestuurlijk overleg MIRT-goederencorridors van 21 november jl. heb ik met de decentrale partners afgesproken dat op basis van de vastgestelde sturingsafspraken het plan van aanpak voor Venlo verder zal worden uitgewerkt. De maatregelen die ProRail momenteel voor de spoorse bereikbaarheid van Venlo als internationaal vervoersknooppunt uitwerkt (Kamerstuk 22 589, nr. 323), zullen hierbij worden betrokken.¹ Op basis van dit plan van aanpak bespreek ik met betrokkenen hoe de positie van Venlo als bovengemiddeld multimodaal knooppunt verder versterkt kan worden.

ERTMS

In mijn brief over het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer gaf ik aan dat de draagkracht van de vervoerders voor de kosten van ERTMS tijdens de overgangsfase naar ERTMS moet worden bewaakt. In dat kader heb ik, zoals toegezegd, met de Europese Commissie gesproken over het verlengen van subsidietermijnen. De Commissie heeft aangegeven geen mogelijkheden te hebben deze termijn te verlengen omdat deze verbonden is aan de spelregels van het fonds waar deze subsidie wordt uitgegeven (Connecting Europe Facility (CEF)). Samen met het Programma ERTMS, de Europese Commissie en materiele eigenaren bekijk ik op welke wijze de toegekende Europese subsidies en nationale bijdragen voor het opwaarderen van locomotieven optimaal kunnen worden benut.

Digitalisering

De Minister heeft recent de digitale transportstrategie goederenvervoer aan uw Kamer aangeboden (Kamerstukken 26 643 en 34 244, nr. 581). In mijn brief over het maatregelenpakket heb ik aangegeven dat de verdere digitalisering en automatisering van processen tussen de verschillende

¹ Voor zover relevant zal ProRail inzichten meenemen uit een uitwerking van eerder door de Stuurgroep Derde spoor geïdentificeerde maatregelen te Venlo (bijlage bij Kamerstuk 22 589, nr. 323).

ketenpartners van groot belang is voor de efficiencyverbetering van het spoorproduct. Omdat dit met name nodig is in havengebieden, wordt dit meegenomen in het cluster dat zich richt op het verbeteren van de havenlogistiek.

Monitor effectiviteit

Om de effectiviteit van het maatregelenpakket te beoordelen richt ik samen met de leden van de Spoorgoederentafel een monitor in. In deze monitor kijk ik niet alleen naar de economische prestaties van het spoorgoederenvervoer (zoals groei in aantal treinen en vervoerd tonnage), maar ook naar de mate waarin het level playing field met de buurlanden verbetert en modal shift wordt gerealiseerd. Ook kijk ik naar de prestaties in het verminderen van de omgevingseffecten (zoals de ombouw naar stillere wagons, de uitvoering van pilots ten aanzien van gedifferentieerd rijden en van hybride locomotieven). Deze monitor moet ook de basis leggen voor de aangekondigde evaluatie van de subsidieregeling in 2021.

Ambities pakket versus beschikbare capaciteit

Tijdens het Algemeen Overleg spoor van 11 oktober 2018 hebben uw leden zorgen uitgesproken omtrent de geuite ambities in combinatie met de ambities in het reizigersvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 795). Kernvraag is: past het allemaal op het spoornetwerk? Voor het antwoord op deze vraag onderneem ik het volgende:

- Ik monitor met de NMCA in hoeverre de autonome ontwikkeling past op de beschikbare capaciteit (met medeneming van het investeringsprogramma in het MIRT; Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 229). De ambitie van het maatregelenpakket strookt met de in de NMCA meegenomen groei van het goederenvervoer. Meer specifiek toetst ProRail nog in hoeverre deze groei zich verhoudt tot de benodigde capaciteit voor het Programma Hoogfrequent Spoor.
- In het kader van Toekomstbeeld OV verken ik in hoeverre nieuwe trends in openbaar vervoer passen binnen de beschikbare capaciteit (Kamerstuk 23 645, nr. 663). Conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg neem ik goederenvervoer mee in de op te stellen Contourennota.
- Ik onderzoek hoe bij de capaciteitsverdeling een verdere verbetering van de benutting van het spoor kan worden gerealiseerd (Kamerstuk 29 984, nr. 790). Ik betrek dit ook bij de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan (Kamerstukken 25 268 en 29 984, nr. 172).

Effecten op de omgeving

Conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg spoorveiligheid van 28 juni 2018 (Kamerstuk 29 893, nr. 218) zend ik u bijgaand de nieuwe prognoses voor het vervoer van gevaarlijke stoffen². Deze prognoses, die ProRail in samenspraak met vertegenwoordigers van vervoerders en verladers heeft opgesteld, vormen de eerste stap naar een robuust Basisnet (Kamerstuk 30 373, nr. 68). De volgende stap is om met deze prognoses de omvang van de risico's te berekenen en met regionale en lokale overheden in gesprek te gaan over benodigde aanpassingen van de risicoplafonds in het Basisnet.

Ook heb ik de Kamer toegezegd dit najaar een overzicht te sturen van acties en initiatieven die lopen om de productie en verwerking van gevaarlijke stoffen meer op één locatie samen te brengen, waardoor

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

spoorvervoer van dergelijke stoffen minder nodig zal zijn. Daartoe is de als bijlage bij deze brief gevoegde Quick Scan uitgevoerd voor de chemische clusters van Amsterdam, Rotterdam, Zeeland, Moerdijk en Delfzijl³. In deze quick scan zijn enkele potentiële mogelijkheden geïdentificeerd om vervoersstromen te combineren, een modal shift of productie op locatie te realiseren. Om de praktische haalbaarheid te verkennen start ik een dialoog met de betrokken bedrijven. Ik merk daarbij op dat bij succesvolle toepassing dit op een beperkt aantal spoorwegtrajecten tot risicoreductie zal leiden.

In het kader van de afspraken rondom de robuustheid van de Brabantroute en de Bentheimroute is onder meer een versnelde aanleg van raildempers afgesproken om de geluidsoverlast te beperken (Kamerstuk 30 373, nr. 63). Op de Bentheimroute is dit nagenoeg gerealiseerd. Op de Brabantroute wordt begin 2019 gestart en verwacht men dit in de zomer van 2019 af te kunnen ronden.

Gebruik Betuweroute

ProRail rapporteert jaarlijks over het gebruik van het nationale spoor netwerk door het goederenvervoer in de publicatie «Ontwikkeling spoorgoederenverkeer».⁴ Het gebruik van de Betuweroute wordt in deze rapportage steeds geanalyseerd.

Tabel. Aantal goederentreinen per grensovergang met Duitsland 2017–2018.

Grensovergang	2017	2018		
		1 ^o kwartaal	2 ^o kwartaal	3 ^o kwartaal
Oldenzaal–Bad Bentheim	5.850	1.650	1.450	1.600
Zevenaar–Emmerich	24.500	4.700	4.800	5.050
Venlo–Kaldenkirchen	12.500	4.250	3.950	4.250
Totaal	42.850	10.600	10.250	10.900

Toelichting: som beide richtingen samen, afgerond op 50-tallen

Bron: ProRail

De tabel beschrijft de meest actuele stand van zaken van het goederenverkeer met Duitsland. Het totaal van de eerste drie kwartalen van 2018 komt op 74 procent van het totaal voor 2017. Dit impliceert dat de totale verkeersomvang in 2018 niet wezenlijk anders zal zijn dan in 2017. In mijn vorige rapportage heb ik u geschetst dat het totale goederenvervoer per spoor over het Nederlandse net in 2017 was afgenomen ten opzichte van 2016 door fors minder kolenvervoer. De stabilisering duidt erop dat de daling in het kolenvervoer wordt gecompenseerd door groei van andere vervoersstromen op het spoor. De eerstvolgende jaarrapportage van ProRail (over 2018) kan hierover meer duidelijkheid geven.

Ten opzichte van 2017 geeft de tabel een terugval aan in het gebruik van de Betuweroute: het aandeel van de grensovergang Zevenaar–Emmerich is over de eerste drie kwartalen van 2018 gedaald naar gemiddeld 46 procent (in 2017: 57 procent). Het merendeel van deze daling hangt samen met het omleiden van goederentreinen door werkzaamheden. Deze treinen zijn met name omgeleid via de Brabantroute: het aandeel van de grensovergang Venlo–Kaldenkirchen is gestegen naar gemiddeld 39 procent (in 2017: 29 procent).

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ ProRail, Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, 2017 vergeleken met 2016, februari 2018; bijlage bij Kamerstuk 22 589, nr. 324.

Het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer beoogt onder meer dat vervoerders eerder kiezen voor het gebruik van de Betuweroute. Samen met ProRail wordt daartoe een prijsprikkel uitgewerkt door een extra korting op de gebruiksvergoeding. Dit vergemakkelijkt ook het gebruik van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Derde spoor Duitsland

In mijn vorige voortgangsrapportage heb ik u een voorlopig beeld geschetst van de buitendienststellingen in 2019: iedere maand een enkelsporige buitendienststelling van de Betuweroute van één week met om de maand een dubbelsporige buitendienststelling in een weekend en een langdurige enkelsporige – en soms dubbelsporige – buitendienststelling van in totaal ruim 40 dagen in de maanden juli en augustus. Dit beeld is nog onveranderd. In 2020 is een vergelijkbaar patroon te verwachten. Overigens zal het Derde spoor op Nederlands grondgebied tussen Zevenaar-Oost en de Duitse grens binnenkort in gebruik genomen worden.

De Duitse infrastructuurbeheerder DB Netz heeft inmiddels eerste indicaties gegeven voor de bouwplanning in 2021. Uit deze indicaties blijkt dat men in dat jaar de bouwwerkzaamheden wil intensiveren. Gedurende een groot deel van het jaar wil DB Netz het tracé enkelsporig (en van tijd tot tijd dubbelsporig) buiten dienst stellen. Uiteraard hangt dit mede af van de afgifte van bouwvergunningen. De intensivering is gunstig voor de uiteindelijke oplevering, maar heeft in 2021 extra impact op de omleidingsroutes door Brabant / Limburg en Gelderland / Overijssel. Uit de contacten met onze Duitse partners blijkt vooralsnog dat in de jaren na 2021 de buitendienststellingen teruggaan naar het meer reguliere patroon zoals dat ook voor 2019 en 2020 zal gelden.

In 2014 heeft de Stuurgroep Derde spoor Duitsland een groot aantal maatregelen getroffen om het omleiden van goederentreinen in goede banen te leiden met zo min mogelijk overlast voor de omgeving (bijlage bij Kamerstuk 22 589, nr. 320). Daarbij is uitgegaan van het reguliere patroon in buitendienststellingen en het beginsel dat ook omgeleid treinverkeer moet passen binnen de normen voor geluid en externe veiligheid langs het spoor. Tot nu toe zijn deze maatregelen effectief gebleken. Nu de omvang van buitendienststellingen in 2021 hiervan substantieel zal afwijken, heb ik de Stuurgroep gevraagd om opnieuw naar de benoemde maatregelen te kijken en recente ontwikkelingen, zoals het doortrekken van de reizigersverbinding Düsseldorf–Emmerich–Arnhem, daarin mee te nemen. In de volgende rapportage kom ik hierop terug.

Bij brief van 31 oktober 2018 heeft het Havenbedrijf Rotterdam Minister Scheuer van het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur opgeroepen de voortgang van de aanleg van het Derde spoor te bespoedigen. Zoals eerder in antwoord op vragen van uw Kamer aangegeven (Kamerstuk 22 589, nr. 322) dring ook ik daar regelmatig bij onze Duitse partners op aan. Het is evenwel van groot belang dat bouwvergunningen kunnen rekenen op draagvlak, zodat de kans op juridische procedures die de aanleg verder kunnen ophouden, wordt geminimaliseerd.

Monitoring effecten op zeehavens en industrie

Bijgaand zend ik u de resultaten van het onderzoek dat ik naar aanleiding van het verzoek van het lid Middendorp heb laten uitvoeren naar de effecten van de vertraging in de bouw van het Derde spoor op de

Nederlandse zeehavens en industrie⁵. Uit de rapportage blijkt dat er tot en met 2017 geen indicaties zijn voor het verschuiven van internationale ladingstromen naar zeehavens in de buurlanden. In onderstaande tabel is zichtbaar dat vooral door de compensatieregeling voor het Derde spoor de effecten op zeehavens zeer gering zijn.

Tabel. Effecten vertraging Derde spoor op zeehavens en industrie in 2017.

Overslag NL havens in mln. ton	Oost-West spoorvolume in mln. ton	Berekend spoorvervoer potentieel havens zonder omleidingen in tonnen	Spoorvolume wat beïnvloed wordt in havenkeuze	Aandeel zonder compensatie-regeling
600,8	35,1	2.037	0,006%	0,008%

Bron: Panteia

Ook het effect op de industrie is vrijwel nihil. Alhoewel de Betuweroute in 2018 minder beschikbaar is geweest, laten de resultaten voor de eerste helft van 2018 geen ander beeld zien. Dit onderstreept dat het maatregelenpakket van de Stuurgroep Derde spoor effectief is gebleken. Via deze Stuurgroep zal ik ontwikkelingen blijven volgen en bij een gewijzigd beeld hiervan melding maken in de voortgangsbrieven over de Betuweroute.

Tracé Heerlen–Herzogenrath

Het tracé Heerlen–Herzogenrath zal geschikt gemaakt worden voor goederenvervoer met elektrisch materieel (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 674). Daarvoor zijn tussen Landgraaf en de Duitse grens twee maatregelen nodig: een voldoende zware elektrificatie om elektrische locomotieven te kunnen rijden en de vervanging van de treinbeveiliging (opheffen van het «ATB-NG eiland»), omdat er vrijwel geen elektrische locomotieven voor goederentreinen zijn die met ATB-NG zijn uitgerust.

Recent is één van de twee maatregelen opgeleverd: de elektrificatie van het gedeelte tussen Landgraaf en Herzogenrath is operationeel. Binnen de concessie van de Provincie Limburg zal de vervoerder dan ook starten met het aanbieden van elektrisch spoorvervoer op het traject Maastricht–Heerlen–Herzogenrath–Aken, zodra in Duitsland de toelatingsprocedure van het nieuwe materieel met een positief resultaat is afgerond.

Omtrent de tweede maatregel, de vervanging van de treinbeveiliging, werkt ProRail – zoals gemeld in mijn brief van 22 juni 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 785) – de vervanging uit. Daarbij betreft ProRail de sanering van twee niet-actief beveiligde overwegen. Voor de uitwerking inclusief een planning voor realisatie heeft ProRail naar verwachting negen maanden nodig. Het is mijn streven om de vervanging vóór de dienstregeling van 2021 afgerond te hebben, zodat dit tracé volwaardig kan bijdragen aan de in dat jaar grotere noodzaak om goederentreinen om te leiden.

Kosten op de «laatste kilometer»

Tijdens het Algemeen Overleg spoor van 11 oktober jongstleden heb ik toegezegd om meer helderheid te geven over het belang van de kosten van de «laatste kilometer» («last mile»)(Kamerstuk 29 984, nr. 795). Op verzoek van het lid Ziengs (VVD) betrek ik daarbij tevens de kwaliteit van de infrastructuur op de havenspoorlijn in Rotterdam.

De kosten van de «laatste kilometer» worden gedomineerd door handelingen die op terminals en in havengebieden gedaan moeten worden. Het aantal handelingen varieert sterk met het type goederen en hangt af van

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

de wijze waarop logistieke ketens zijn ingericht. De kosten voor de «laatste kilometer» kunnen daardoor ver uiteenlopen. Daarbij gaat het om – soms complexe – coördinatie tussen betrokken partijen, zoals terminal, operator, vervoerder, douane en inspectie. Het gaat niet alleen om het overslaan van goederen van en naar spoorwagons, maar ook om het rangeren van wagons en het samenstellen van treinen. Andere handelingen betreffen noodzakelijke (fyto)sanitaire en / of douane inspecties, administratieve zaken (ladingpapieren) en controles aan te gebruiken treinmaterieel. Zo is in het transport van containers het aandeel van de «laatste kilometer» per container bij een directe bediening van één terminal circa 4 procent en met een havenbedieningsronde langs meerdere terminals circa 24 procent.

De relatieve betekenis van de kosten van de «laatste kilometer» in de totale kosten van vervoer hangt sterk af van de afstand waarover vervoerd moet worden. Zo vormen de kosten van handelingen op de gemiddeld laatste 8 kilometer in het Rotterdamse havengebied 40 procent van de totale kosten voor vervoer tussen Rotterdam en Praag (1.052 kilometer), 31 procent voor Katowice (1.380 kilometer) en 57 procent voor Duisburg (240 kilometer).⁶

Hoewel er geen eenduidig beeld is te geven van de exacte hoogte van de kosten van de «laatste kilometer», is wel duidelijk dat op deze «laatste kilometers» een flinke kostenverlaging te realiseren valt. Daarom worden binnen het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer de kosten van de «laatste kilometer» aangepakt in het cluster voor de verbetering van de havenlogistiek.

Een andere factor die van invloed is op de kosten is de kwaliteit van de havenspoorlijnen. Deze vormen in het Rotterdamse havengebied een essentieel onderdeel om de havenlogistiek per spoor mogelijk te maken. Uit gegevens van ProRail is mij gebleken dat het aantal betekenisvolle storingen op de havenspoorlijn de laatste jaren is toegenomen van ruim 500 in 2015 naar ongeveer 600 nu. Deze storingen brengen voor vervoerders hoge additionele kosten met zich mee, omdat zij de inzet van materieel en personeel moeten verschikken. Bovendien moeten betrokken partijen hun processen in de logistiek aanpassen, wat ook kostenverhogend werkt. Deze storingen zorgen aldus voor een verslechtering van de marktpositie van spoorgoederenvervoer ten opzichte van andere modaliteiten en – breder – de internationale concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. ProRail heeft in het beheerplan voor 2019 aangekondigd dat specifiek voor het havengebied Rotterdam tot en met 2021 de eerste knelpunten worden opgepakt.

Goederenvervoer over de HSL

Tijdens het Algemeen Overleg spoor van 11 oktober is gevraagd of het ministerie kan onderzoeken of spoorgoederenvervoer via de HSL-Zuid een (financiële) impuls zou kunnen betekenen voor het rendement van dit HSL-tracé (Kamerstuk 29 984, nr. 795). Zoals aangegeven in de schriftelijke antwoorden op dezelfde vragen, gesteld tijdens de eerste termijn van de begrotingsbehandeling van 7 november 2018 (bijlage bij Handelingen II 2018/19, nr. 21, item 14), is er volgens de huidige inzichten geen vraag vanuit de goederensector te verwachten om deze route te gebruiken, omdat verreweg de meeste goederentreinen richting Duitsland gaan.⁷ Maar ook in het geval er wel een marktvaart zou zijn, heeft goederenvervoer een negatief effect op de dienstregeling van personenvervoer op

⁶ Bron: KNV/TNO model, juni 2013.

⁷ Zie ook de hiervoor genoemde jaarrapportage van ProRail over de ontwikkeling van het spoorgoederenverkeer in Nederland.

de HSL vanwege de lagere snelheid van goederentreinen. Bovendien kan goederenvervoer over de HSL vanwege een hogere belasting van de infrastructuur tot hogere kosten voor beheer, onderhoud en vervanging voor dit tracé leiden. Daarom verwacht ik dat spoorgoederenvervoer over de HSL eerder een verslechtering dan een verbetering van het rendement van het HSL-spoor zal opleveren.

Internationale samenwerking

Tijdens de Rail Freight Day van 6 december 2018 in Wenen heeft het Oostenrijkse voorzitterschap een politieke verklaring (zie bijlage⁸) uitgegeven over de voortgang in de implementatie van de Rotterdam verklaring.⁹ Daarbij bouwt het voorzitterschap voort op de ministersverklaring «Starting a new era: clean, safe and affordable mobility for Europe» van de informele Transportraad van 30 oktober 2018 te Graz. De politieke verklaring stelt dat voortgang geboekt is, maar dat er nog een volle agenda over blijft om de positie van spoorgoederenvervoer verder te versterken. Dit ontleent het voorzitterschap aan de rapportage over de voortgang in de 10 prioriteiten die de sector, mede in overleg met de Europese Commissie, op basis van de Rotterdam verklaring aan de eigen verklaring had ontleend.¹⁰ Concreet gaat het om het tot stand brengen van een Europees netwerk ter realisatie van de doelen van de Rotterdam verklaring, de voortgang in de digitaliseringsopgave bij het uitwisselen van informatie over vertragingen, het vaststellen van gezamenlijke prestatie-indicatoren en een betere internationale afstemming van werkzaamheden aan het spoor (mede op basis van gedelegeerd besluit EU 2017/2075). Ook wordt gewerkt aan het identificeren van omleidingsroutes naar aanleiding van de Ministersverklaring van Leipzig (Kamerstuk 21 501-33, nr. 704).

Begin 2019 verwacht ik Europese besluitvorming over het invoeren van stillere routes voor spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 764). Deze besluitvorming had ik eerder in oktober voorzien, maar er bleek nog nader overleg met enkele lidstaten nodig. Dit overleg is vrijwel afgerond.

Spoorgoederencorridors

De Uitvoerende Comités¹¹ van de corridors Rhine Alpine en North Sea Mediterranean hebben recent aanpassingen van hun implementatieplannen vastgesteld.¹² Daarbij betrekken de comités nauwgezet de uitvoering van de nationale ERTMS-implementatieplannen en stemmen af op welke delen van het netwerk versnelling van de uitrol van belang is. Zo is ook de actuele stand van zaken uit de voortgangsrapportage van het programma ERTMS meegenomen (Kamerstuk 33 652, nr. 63).

Met betrekking tot de spoorgoederencorridor North Sea Baltic is een traject gaande om Estland en Letland, die momenteel als waarnemer participeren, volwaardig te laten deelnemen in het Uitvoerend Comité van

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁹ Ministeriële Verklaring «Rail Freight Corridors to boost international rail freight», TEN-T dagen, Rotterdam 21 juni 2016.

¹⁰ Sector Statement on boosting rail freight, Comprehensive Progress Report, Brussel 8 oktober 2018 en Sector Statement «Boosting International Rail Freight», Brussel 20 mei 2016. Zie: www.cer.be.

¹¹ De Uitvoerende Comités zijn ingesteld op grond van Verordening 913/2010/EU en bestaan uit ministeriële vertegenwoordigers van de in de desbetreffende corridor participerende lidstaten. De Europese Commissie zal in 2019 de verordening evalueren en mogelijk voorstellen tot aanpassing doen.

¹² De implementatieplannen zijn gepubliceerd op de internet sites van de corridors: <https://www.corridor-rhine-alpine.eu> respectievelijk <https://www.rfc-northsea-med.eu>.

deze corridor. Daartoe is in december een «joint agreement» ondertekend. Conform de instellingsverordening (913/2010/EC) zullen deze landen vanaf 2020 volwaardig lid zijn van deze corridor. Verder onderzoekt het Uitvoerend Comité de eventuele toevoeging aan de corridor van het havengebied Gent-Terneuzen.

«Issue log»

De Europese Commissie heeft het initiatief genomen om een zogenoemd «issue log» op te zetten. Dit is een lijst van met prioriteit weg te nemen barrières voor het internationale spoorgoederenvervoer. Eén van de geïdentificeerde issues betreft het moderniseren van de remtabellen zoals die nu nog zijn vastgelegd in nationale regelgeving. Intentie is om te komen tot uniforme beremmingseisen die aan treinen gesteld worden voor een gehele corridor. De in Nederlandse regelgeving opgenomen remtabellen wijken af van de remtabellen in bijvoorbeeld de Duitse regelgeving. Een ander issue betreft de behoefte aan meer flexibiliteit bij het vereiste taalniveau voor machinisten op grensbaanvakken.

«Business to government»-samenwerking met Duitsland

Met mijn Duitse ambtgenoot, de heer Ferlemann, heb ik in navolging van mijn eerdere contact met hem (zie mijn brief van 22 juni 2018) afgesproken om in het voorjaar van 2019 een «business to government»-bijeenkomst te organiseren over het spoorgoederenvervoer met een beperkt aantal vertegenwoordigers uit het bedrijfsleven. Beide landen hebben maatregelen ten behoeve van het bevorderen van spoorgoederenvervoer opgesteld en werken in de Uitvoerende Comités samen aan de ontwikkeling van spoorgoederencorridors. In deze bijeenkomst zal worden besproken op welke onderwerpen samenwerking verder versterkt kan worden.

Gesprekken met onze buurlanden

Recent hebben delegaties van het kabinet gesproken met partijen in de buurlanden.¹³ Op 19 november 2018 hebben de Minister en ik met Minister Wüst tijdens de eerste Nederlands-Noordrijn-Westfaalse regeringsontmoeting een verklaring ondertekend om de hechte samenwerking verder te intensiveren en de multimodale transportverbindingen, in het bijzonder tussen de zeehavens en de economische centra in het achterland, te versterken. Daarbij richten wij ons op duurzaam en slim transport en de reductie van emissies. Op 5 november 2018 hebben de Minister en ik tijdens de vierde Vlaams-Nederlandse Top met Minister Weyts afspraken gemaakt op het gebied van mobiliteit en infrastructuur gericht op duurzaam vervoer en modal shift onder meer op de achterlandverbindingen van onze zeehavens. Op 10 december 2018 heb ik over dezelfde thematiek (inclusief voortgang Derde spoor) gesproken met Staatssecretaris Ferlemann van het Bondsministerie voor Verkeer en Digitale Infrastructuur.

Zowel met Noordrijn-Westfalen als met Vlaanderen heb ik afgesproken dat Nederland zal participeren in een tri-nationale werkgroep onder leiding van Duitsland; een eerste verkennend gesprek met alle partijen heeft op 14 december 2018 plaatsgevonden. Mijn inzet voor deze werkgroep is om samen met de partners te zoeken naar een «win-win-win»-situatie voor de drie landen door de grensoverschrijdende mobiliteit breder te bezien en niet alleen te kijken naar de «Rhein-Ruhr-Rail-

¹³ Zie de gezamenlijk uitgebrachte verklaringen welke door de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties aan uw Kamer zijn aangeboden (Kamerstuk 32 851, nr. 53).

Connection»(3RX). De in te stellen werkgroep is in vervolg op de begin 2018 op initiatief van Vlaanderen gepubliceerde «Feasibility study alternative Rhein-Ruhr-Rail-Connection» (3RX), waaruit blijkt dat een dergelijke verbinding voor Nederland sec weinig toegevoegde waarde heeft. Ik heb dan ook aangegeven dat in de eerste plaats de kosten-batenverhouding moet verbeteren. Essentieel is dat ook Nederland baat heeft van de door onze buurlanden beoogde investeringen, hoe omgevingseffecten gemitigeerd kunnen worden en op welke wijze investeringen gefinancierd kunnen worden. Daarnaast is het van belang dat we ook kijken naar andere grensoverschrijdende verbindingen en hoe hierin tot een gezamenlijke meerwaarde te komen. Ik vertrouw erop dat de werkgroep hiermee in 2019 voortvarend aan de slag gaat.

Polen

Een markt die kan bijdragen aan de groei ambitie van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer is het vervoer van en naar Polen. In de afgelopen jaren stijgen de over het spoor vervoerde volumes. De Minister heeft in oktober tijdens haar handelsmissie naar Polen met onder andere een delegatie spoorgoederenbedrijven aandacht besteed aan spoorgoederenvervoer. Er is een bezoek gebracht aan de vernieuwde terminal van een Nederlandse ondernemer in Wroclaw en is gesproken met Nederlandse en Poolse ondernemers. Tevens heeft de Minister met haar Poolse collega gesproken over het verder bestendigen van de bilaterale relatie.

Volksrepubliek China

Bij deze brief is de studie gevoegd die ik heb laten uitvoeren naar spoorgoederenvervoer China-Nederland¹⁴. Uit deze studie blijkt dat dit vervoer steeds belangrijker wordt, maar dat de volumes in verhouding tot maritiem vervoer nog bescheiden zijn. De groei is echter substantieel en de verwachting is dat dit in de toekomst zal doorzetten. De studie beveelt aan deze groei te ondersteunen. Daarmee kan ook deze deelmarkt van belang worden in het realiseren van de groei ambitie van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer.

In 2019 zal vanuit het ministerie een (ambtelijke) missie naar China georganiseerd worden met Nederlandse belanghebbenden in het spoorgoederenvervoer. Belangrijkste doel van deze missie is om Nederlandse bedrijven te positioneren bij Chinese publieke en private partners. Het Nederlandse bedrijfsleven heeft dit ook expliciet als wens geuit.

Tot slot

In deze brief heb ik geschetst hoe op verschillende terreinen wordt gewerkt aan de versterking van de positie van het spoorgoederenvervoer om zo bij te dragen aan de kabinetsambities om meer goederenvervoer per spoor af te wikkelen en de uitstoot van schadelijke emissies te beperken. De komende tijd zal ik met de partijen aan de Spoorgoederentafel de voortgang in de acties bewaken en u hierover halfjaarlijks rapporteren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

¹⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.