

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

34 244

Logistiek en goederenvervoer

Nr. 1182

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 maart 2024

Goederenvervoer is van groot belang voor Nederland. Nederland is een land van transport en logistiek, onder andere door onze strategische ligging: direct aan open zee, met goede verbindingen over weg, water en spoor tussen onze grote mainports en het Europese achterland. Voor veel landen en bedrijven is Nederland de toegangspoort tot Europa.

Dankzij het goederenvervoer kunnen winkels en ziekenhuizen bevoorrad worden en kunnen we onze bedrijven en industrie draaiende houden. Het goederenvervoer per spoor is hierin een belangrijke schakel, omdat het de meest schone en veilige vorm van goederentransport is.

Europees én Nederlands beleid richt zich op het verplaatsen van goederen van de weg naar het spoor met als doel een toename van 50% in 2030 ten opzichte van 2015 en een verdubbeling in 2050. Hoewel het aantal goederentreinen de afgelopen tien jaar met 20% is gegroeid speelt het spoor in Nederland nu nog een relatief bescheiden rol met een aandeel van 5% in het vervoer van goederen. Door onder andere hoge kosten, capaciteitsknelpunten, beperkte flexibiliteit en achterblijvende beschikbaarheid en betrouwbaarheid kiezen verladers nog vaak voor andere oplossingen.

De verwachting is dat het goederenvervoer de komende jaren gaat groeien. Die groei is belangrijk omdat we alle vervoersmogelijkheden optimaal zullen moeten benutten. Niet alleen om de groeiende vraag naar goederenvervoer op te kunnen vangen, maar ook om het goederenvervoersysteem veerkrachtig te houden en ruimte te creëren voor het accommoderen van de grote transitie waar Nederland voor staat. Het is wenselijk om het potentieel van het spoorgoederenvervoer daarvoor beter te benutten.

Op 20 december 2023 heb ik uw Kamer de eerste uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer aangeboden.¹ Hierin ga ik nader in op het belang van het spoorgoederenvervoer voor Nederland en opgaven die op ons afkomen. Dit laatste vanuit de pijlers «planet, people en profit». Er wordt gewerkt aan een definitieve uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Ik verwacht dit in 2024 te sturen naar de Kamer. Belangrijk onderdeel hiervan is een beleidsstrategie die bijdraagt aan een duurzame balans tussen ruimte voor groei van het spoorgoederenvervoer en de publieke kaders van leefbaarheid. Ik beoog hierbij te komen tot een strategie die bijdraagt aan:

1. de klimaatambities door het beter benutten van de duurzaamheidsvoordelen van het spoor (planet);
2. de kwaliteit van de leefomgeving langs het spoor door in te zetten op het verminderen van de hinder die bewoners en lokale overheden ervaren (people); en
3. een vitale sector door het creëren van voldoende ruimte om op het spoor te ondernemen (profit).

Met deze brief informeer ik u over relevante ontwikkelingen in het spoorgoederenvervoer langs de pijlers van het Toekomstbeeld en ga ik nader in op recente ontwikkelingen in internationaal verband.

Planet

Vervoer over spoor is de meest duurzame en veilige vervoerwijze. Daarmee is het van belang voor het behalen van klimaatdoelstellingen. Het kabinet zet zich in om goederenstromen die nu nog over de weg gaan deels te verplaatsen naar het spoor en de binnenvaart (modal shift). Ook naar buisleidingen wordt met interesse gekeken, hier is uw Kamer separaat over geïnformeerd.² Het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer moet eraan bijdragen dat de duurzaamheidsvoordelen van het spoor beter benut gaan worden.

Nationaal Groeifonds: Rail Gent-Terneuzen

Voor het project Rail Gent-Terneuzen is er vanuit het Groeifonds € 103,3 miljoen toegekend. Dit project bestaat uit drie infrastructurele maatregelen voor het spoornetwerk van het havengebied van Vlissingen en Terneuzen tot Gent. De toekenning moet bijdragen aan een versnelde modal shift, een betere aansluiting op andere Europese corridors en het oplossen van knelpunten voor het spoorgoederenvervoer. De kosten van dit project worden ingeschat op € 240 miljoen en worden door Nederland en België gezamenlijk betaald.

Railterminal Gelderland

In 2018 en 2023 hebben Rijk en provincie Gelderland afspraken gemaakt over financiering om de nog te realiseren Railterminal Gelderland aan te sluiten op de Betuweroute. In totaal heeft het Rijk hier € 14 miljoen^{3, 4} voor beschikbaar gesteld. Met dit project werd beoogd om het aantrekkelijk te maken om goederen over het spoor te vervoeren in plaats van over de weg. Op 29 december 2023 is de inschrijvingstermijn voor de aanbesteding concessie aanleg en exploitatie Railterminal Gelderland zonder inschrijvingen gesloten. De provincie heeft na een verkenning van mogelijke opties besloten om te stoppen met het project.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 29 984, nr. 1175.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 26 018, nr. 18.

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 35 000 A, nr. 78.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 36 410 A, nr. 16.

Modal shift regeling van weg naar spoor en binnenvaart

Ik ondersteun de sector via de goed lopende «Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar spoor en binnenvaart 2023–2026». Vanwege het grote aantal aanvragen zijn hiervoor in 2023 meer middelen beschikbaar gesteld. Hiertoe zijn de voor het jaar 2025 beschikbare middelen naar voren gehaald, waarmee het subsidieplafond in 2023 is verhoogd van € 2,5 miljoen naar € 5 miljoen.

People

Naast de ambitie om het spoorgoederenvervoer te laten groeien, is het van belang de impact op de leefomgeving te beperken. Daartoe werk ik aan het beperken van geluidshinder van spoorverkeer en doe ik onderzoek naar het verminderen van trillinghinder.

Met de oprichting van het Platform Spoorgoederenvervoer en Leefomgeving heb ik de inbreng van omwonenden beter geborgd. Dit Platform is ingericht door het Overlegorgaan Fysieke Leefomgeving onder leiding van onafhankelijk voorzitter de heer Remkes. Het eerste advies van het Platform neem ik mee in de verdere uitwerking van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.⁵

Op verzoek van het Tweede Kamerlid Bamenga⁶ heb ik aan de voorzitter van het Platform gevraagd advies uit te brengen over welke korte termijn maatregelen mogelijk zijn langs de omleidingsroutes (Brabantroute, Bad Bentheimroute) die worden gebruikt tijdens de werkzaamheden aan het Duitse deel van de Betuweroute. Op 2 februari jl. is hierover binnen het Platform gesproken. Het is moeilijk om op korte termijn aanvullende maatregelen te nemen, anders dan de maatregelen uit het Minder Hinder-pakket die al in uitvoering zijn. Leden van het platform hebben desalniettemin suggesties gedaan die door ProRail worden bestudeerd. Ik zal uw Kamer hiervan op de hoogte houden.

Geluid

Vanaf december 2024 treedt de Europese verordening «stillere spoorgoederenroutes»⁷ in werking. Op basis van die verordening dienen alle spoorgoederenwagons te zijn voorzien van stillere remblokken. De implementatie hiervan is in Nederland al vergevorderd; meer dan 90% van de kilometers die goederenwagons in Nederland afleggen wordt door wagons met stille remblokken gemaakt.

Het Meerjarenprogramma Geluidsanering (hierna: MJPG) pakt de hoogst belaste locaties met geluidsoverlast aan. ProRail heeft in 2023, zoals wettelijk vereist, het indienen van de saneringsplannen afgerond. In deze plannen besluit ik over de te treffen maatregelen. Een deel van de saneringsplannen is ter inzage gelegd en definitief vastgesteld. Voor het resterende deel van de plannen volgen die stappen in 2024 en verder.⁸ Ook bereidt het MJPG de realisatie van maatregelen voor.

⁵ Bijlage 2023D50676 bij Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 29 984, nr. 1175.

⁶ NO MIRT 22 januari 2024 (Kamerstuk 36 410 A, nr. 46)

⁷ Uitvoeringsverordening (EU) 2019/774

⁸ Voor de bekendmakingen van vaststelling van saneringsplannen, zie <https://www.bureausaneringverkeerslawaii.nl/rijksinfrastructuur/bekendmakingen/saneringsplannen-spoorwegen/>

Eind 2023 heeft I&W ook het «Ontwerpactieplan omgevingslawaaï voor hoofdspoorwegen» ter inzage gelegd.⁹ Dit ontwerpactieplan bevat een terugblik op het beleid voor spoorgeluid van de afgelopen zes jaar. Ook kijkt het vooruit naar de komende vijf jaar. Het actieplan beschrijft dat het beleid van de afgelopen jaren een positief effect heeft gehad: het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 55 dB is gedaald met ca. 7%. Het bouwen van geluidschermen, stiller spoor en de ingebruikname van stillere treinen hebben hieraan bijgedragen. De verwachting is dat het aantal woningen met een hoge geluidbelasting in de komende jaren verder afneemt, onder andere door uitvoering van het al genoemde MJPG. Door de woningbouwopgave zullen er wel meer woningen in de buurt van het spoor gebouwd worden. De wettelijke eisen voor nieuwbouw van woningen in relatie tot geluid zijn per 1 januari 2024 aangescherpt waardoor voorkomen wordt dat er nieuwe saneringssituaties bijkomen.

Trillingen

Sinds 2018 werk ik aan een beleidsintensivering op het gebied van spoortrillingen. Uw Kamer is vorig jaar geïnformeerd over de stand van zaken.¹⁰ In september 2023 volgden de resultaten van het grootschalige RIVM-onderzoek naar «Wonen langs het Spoor».¹¹ Dit onderzoek geeft inzicht in de beleving van trillingen door bewoners langs het spoor, en samenhang tussen die beleving en de optredende trillingsniveaus. Deze onderzoeken helpen mij bij verdere keuzes over een landelijke aanpak, waar ik dit jaar aan werk. Ik verwacht u in 2024 over de stand van zaken te kunnen informeren. Voor de woningbouwopgave in de buurt van het spoor is er een Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen die ontwikkelaars en gemeenten richting geeft hoe om te gaan met te verwachten trillingen in nieuwbouwwoningen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen en Omgevingswet

Op 1 januari 2024 trad de Omgevingswet in werking. De wet is een grotendeels beleid neutrale bundeling van wetten in het ruimtelijk domein, zoals de Wet milieubeheer. Op enkele punten verandert de wetgeving inhoudelijk, zoals bijvoorbeeld in de bevoegdheidsverschuiving van het geluid van spoorvoertuigen op spoorwegemplacementen van gemeenten naar het rijk. Door de komst van de Omgevingswet zijn aandachtsgebieden langs het spoor ingevoerd en is de verplichte berekening van de groepsrisico's bij het bouwen binnen de 200 meter van het spoor vervallen. Over de verdere uitwerking van deze veranderingen, deels gekoppeld aan de ontwikkeling van het Robuust Basisnet, vindt overleg plaats met de decentrale overheden. Hierover heb ik uw Kamer geïnformeerd via mijn brief van 17 oktober 2023 over de evaluatie van het Basisnet Vervoer Gevaarlijke Stoffen en de voortgang van het programma Robuust Basisnet.¹² Zoals ik in het Commissiedebat Spoorveiligheid van 7 februari heb aangegeven wil ik nog voor de zomer een aantal opties uitwerken voor de verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk en decentrale overheden ten aanzien van het omgaan met omgevingsrisico's.

⁹ Stcrt. 2023, nr. 33228

¹⁰ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 29 984, nr. 1109.

¹¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 29 984, nr. 1130.

¹² Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 30 373, nr. 77.

Profit

Onze economie heeft baat bij een goedwerkende transportsector en functionerende achterlandverbindingen voor de bereikbaarheid van havens, verladers en industrie. Hierbij speelt het spoorgoederenvervoer een belangrijke rol, zowel lokaal als internationaal. Essentieel voor modal shift is ook dat de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van andere modaliteiten op orde is. Met onderstaande projecten worden hier stappen in gezet. Ik zie het als mijn rol om zorg te dragen voor een goed functionerend spoorgoederenvervoer zodat bedrijven die op het spoor ondernemen een aantrekkelijk vervoersproduct kunnen bieden.

Subsidieregeling opstellen en rangeren

Sinds 1 januari 2023 is de «Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025» van kracht. Deze regeling zorgt voor een zachte landing voor een deel van de spoorgoederensector die sterke kostenstijgingen ondervindt bij het opstellen en rangeren. Hiervoor heb ik € 28 miljoen vrijgemaakt voor de periode 2023–2025. Aanvullend heb ik voor dezelfde periode € 2 miljoen aan middelen vrijgemaakt voor de logistieke ondernemingen die te maken hebben met de grootste kostenstijging voor het opstel- en rangeergebruik van het spoor. Dit mede in het kader van de motie van het lid Minhas¹³ over de concurrentiepositie van de sector. De hiervoor benodigde wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 is op 19 december 2023 goedgekeurd door de Europese Commissie¹⁴ in het kader van de staatssteuntoets en op 21 december 2023 gepubliceerd in de Staatscourant.¹⁵ De wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 is retroactief in werking getreden per 13 januari 2023.

Militaire mobiliteit

Nederland ontvangt € 51 miljoen EU-subsidie om militair transport via spoor te verbeteren. De twee projectvoorstellen die Nederland in september indiende binnen de oproep voor militaire mobiliteit van de Connecting Europe Facility (CEF) zijn beide gehonoreerd. De voorstellen zijn opgesteld door respectievelijk ProRail en Verbrugge Zeeland Terminals en richten zich op het zogeheten «dual-use»: gebruik voor zowel militaire doeleinden als burgerdoeleinden. De subsidie is ter beschikking gesteld om militaire troepen en materieel van lidstaten en NAVO-bondgenoten binnen de EU sneller en makkelijker te kunnen verplaatsen over het trans-Europese transportnetwerk (TEN-T). Dit is nodig vanwege de groeiende militaire dreiging, met name aan de oostgrenzen van de Europese Unie.

Capaciteit op het spoor

Spoorcapaciteit is schaars en deze capaciteit moet beter benut worden om het spoor optimaal te kunnen gebruiken. Het faciliteren van treinen met een lengte van 740 meter op het Nederlandse spoornetwerk kan hieraan bijdragen en is belangrijk voor de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer en een Europese verplichting vanuit de TEN-T verordening. Ik heb eerder € 97 miljoen beschikbaar gesteld en er zijn projecten opgestart om op de belangrijkste spoorgoederencorridors de basis te

¹³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 48.

¹⁴ SA.107898 – Amendment to a scheme providing support for service facilities charges payable by rail freight operators (europa.eu)

¹⁵ Stcrt. 2023, nr. 34812

leggen voor het rijden van 740 meter treinen. In januari 2024 hebben de EU-lidstaten ingestemd met het voorstel van de Europese Commissie om € 49 miljoen toe te kennen aan de implementatieprojecten van 740 meter treinen in Nederland in het kader van de CEF (Connecting Europe Facility)-call voor militaire mobiliteit (zie hierboven). Door gebruik te maken van zogenaamde «meekoppelkansen» worden de komende jaren in bestaande projecten lange opstelsporen kostenefficiënt gerealiseerd. ProRail heeft recent een rapportage opgeleverd met maatregelen om 740 meter treinlengte structureel te kunnen faciliteren. Deze rapportage is bijgevoegd en betrek ik in de uitvoering van de motie Minhas en Van Ginneken¹⁶ om tot een implementatieplan 740 meter te komen. De financiële opgave van deze ambitie is fors. Vooral het geschikt maken van een aantal emplacementen in de Rotterdamse haven en de groei van 1 naar 2 treinen per uur per richting op de verschillende corridors vergen hoge investeringen. Gezien deze financiële opgave wordt het implementatieplan 740 meter treinlengte uitgewerkt in samenhang met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer. Het implementatieplan wordt opgesteld in overleg met ProRail, rekening houdend met de uitkomsten van de corridorstudie, beschikbare middelen en de ontwikkelingen op het gebied van 740 meter treinlengte in onze buurlanden. Het plan zal aangeven welke maatregelen prioriteit hebben om voor een zo groot mogelijk deel van de goederenmarkt het rijden van treinen met een lengte van 740 meter structureel mogelijk te maken.

In 2022 heb ik middelen beschikbaar gesteld voor een pilot «beter benutten last mile spoor» bij spooreplacement Botlek om te onderzoeken of met gebruik van camera's en sensoren de capaciteit op emplacementen effectiever benut kan worden. Vanwege positieve tussenresultaten is in het kader van de BO-MIRT's afgesproken om over te gaan tot uitrol naar drie nieuwe pilotlocaties, te weten de emplacementen Moerdijk, Maasvlakte West en Amsterdam Houtrakpolder. Met deze pilots wordt beoogd om de planbare capaciteit op emplacementen met 25% te verhogen, waarmee een betere benutting van de spoorinfrastructuur gerealiseerd wordt.

Eén van de manieren om het potentieel van spoorgoederenvervoer beter te benutten is het combineren van licht goederenvervoer en personenvervoer in één type trein. Afgelopen najaar is een verkennend haalbaarheidsonderzoek afgerond naar deze innovatie waarmee ik invulling geef aan de motie Ziengs en Amhaouch.¹⁷ In het bijgevoegde Haalbaarheidsonderzoek TurboPlan is gekeken naar de mogelijkheden voor zowel de korte als de lange termijn en het ontwikkelpad ertussen. De conclusie is dat het hybride concept potentie heeft om bij te dragen aan beleidsdoelen zoals het efficiënt benutten van infrastructuur, het bijdragen aan een gezonde leefomgeving in steden en het benutten van digitalisering en innovatiekansen om het mobiliteits- en transportnetwerk te versterken. Er zijn geen grote wettelijke belemmeringen en de technische en operationele belemmeringen worden in het voorgestelde ontwikkelpad geadresseerd. De economische haalbaarheid blijkt nog moeilijk te kwantificeren, dit hangt af van de interesse en mogelijkheden van marktpartijen. Het is nu aan de hen om concrete voorstellen te doen.

ERTMS en spoorgoederenvervoer

Om ruimte te maken voor duurzame innovaties in de spoorgoederensector is digitalisering een onmisbare transitie. Hieronder valt ook de digitale treinbeveiliging (European Rail Traffic Management System,

¹⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 36 200 XII, nr. 47.

¹⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2020–2021, 35 570 XII, nr. 31.

hierna: ERTMS). Dit beveiligingssysteem wordt de komende jaren in heel Europa uitgerold en vervangt in Nederland het verouderde nationale treinbeveiligingssysteem. De implementatie van ERTMS vergt goederenlocomotieven die onder ERTMS kunnen rijden. Dit betekent dat locomotieven moeten worden omgebouwd of locomotieven voorzien van ERTMS aangeschaft moeten worden. In 2019 is in het kabinetsbesluit ERTMS het voornemen gesteld om via subsidie bij te dragen aan de ombouwkosten. Van 2019 tot 2023 heeft hiervoor een eerste subsidieregeling gelopen. Om nog meer locomotieven om te bouwen werk ik momenteel aan een opvolger van deze subsidieregeling. In november 2023 heb ik op de negentiende voortgangsrapportage van het Programma ERTMS¹⁸ naar uw Kamer verstuurd. In januari 2024 is een internetconsultatie gestart om de sector om reactie te vragen op een conceptversie van deze nieuwe regeling.

Kijfhoek

In het najaar van 2023 heb ik u geïnformeerd over een storing op emplacement Kijfhoek. Op Kijfhoek bevindt zich een systeem voor het geautomatiseerd sorteren («heuvelen») van goederenwagons. Het doel van dit systeem is om wagons met verschillende bestemmingen efficiënt en veilig te ontkoppelen, te sorteren en vervolgens weer te koppelen aan andere wagons met eenzelfde bestemming. Het heuvelsysteem en emplacement worden momenteel vernieuwd en als gevolg hiervan is de helft van het emplacement tijdelijk tot april 2024 buiten gebruik. Ik heb u in mijn eerdere brief geïnformeerd dat de storing op het deel van het heuvelsysteem en emplacement dat nog in gebruik was niet op korte termijn gerepareerd kan worden en dat het heuvelsysteem als gevolg hiervan buiten gebruik is tot april 2024. De planning van werkzaamheden loopt op schema. Naar verwachting wordt op 1 april 2024 het nieuwe heuvelsysteem in gebruik genomen. De werkzaamheden worden in april 2025 volledig afgerond.

Brandblusvoorzieningen emplacementen nabij haven Rotterdam

Vorig jaar¹⁹ heb ik u geïnformeerd over de voortgang van de aanleg van de nieuwe brandblusvoorzieningen op emplacementen aan de havenspoorlijn in Rotterdam. Deze brandblusvoorzieningen zijn door het bevoegd gezag voorgeschreven in het kader van de omgevingsvergunning voor rangeren en opstellen van spoorvoertuigen met gevaarlijke stoffen.

Inmiddels zijn de brandblusvoorzieningen op alle emplacementen aangelegd. Helaas ben ik hierbij geconfronteerd met enkele tegenvallers. Zo bleek er na aanleg vervuiling in de leidingen te zitten. Dit als gevolg van het werken onder vaak slechte weersomstandigheden om de krappe deadlines te halen die door de omgevingsdiensten waren gesteld. De leidingen moeten daarom met een uitzonderlijk hoge waterdruk worden doorgespoeld. ProRail verwacht hier medio zomer 2024 mee gereed te zijn. Het spoelen van alle leidingen op de verschillende emplacementen is complex en kost helaas ook veel geld. Op verzoek van ProRail heb ik hiervoor € 21,8 miljoen ingepast binnen het budget voor emplacementen op orde en beschikbaar gesteld.

Naast de vervuilde leidingen zijn er ook problemen met lekkende blusleidingen op het emplacement in Pernis. ProRail heeft vanwege de veiligheid het rangeren met gevaarlijke stoffen voorlopig stopgezet. Het

¹⁸ Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 33 652, nr. 90.

¹⁹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2022–2023, 29 893, nr. 259.

rangeerproces voor treinen met gevaarlijke stoffen wordt op andere emplacementen in het Havengebied uitgevoerd. ProRail laat de oorzaak van de lekkages door interne en externe specialisten onderzoeken en zal op basis van de resultaten van het onderzoek maatregelen opstellen.

De diverse tegenvallers op dit project heb ik recent besproken met de directie van ProRail. Ook heb ik hen gevraagd om te komen met een verbeterplan om de brandblusvoorzieningen in emplacementen nabij de haven van Rotterdam op orde te krijgen. Onderdeel van het verbeterplan is ook dat ProRail beter inzicht krijgt in de staat van de blusvoorzieningen zodat zij mogelijke tegenvallers in beeld kunnen brengen en daar een strategische afweging op gemaakt kan worden.

Internationale ontwikkelingen

Nederland biedt goederenvervoerders met haar ligging aan zee toegang tot het Europese achterland. Een goedwerkend internationaal netwerk is hierbij van belang. Daarom ben ik in nauw contact met (regionale) overheden, vervoerders, netbeheerders van onze buurlanden en Europese partijen. Hieronder licht ik enkele recente internationale ontwikkelingen toe die ook relevant zijn voor het spoorgoederenvervoer in Nederland.

Automatisch bestuurde treinen

In september 2023 vond een overleg plaats tussen I&W en de Duitse staatssecretaris Theurer over de Duits-Nederlandse samenwerking op het vlak van spoorgoederenvervoer. Hierbij is de goede samenwerking bekrachtigd, en is met elkaar van gedachten gewisseld over onder andere de stand van zaken rondom Automatic Train Operation (hierna: ATO), en de zoektocht naar financiering aan Nederlandse zijde voor het uitvoeren van een pilot in Nederland. Ook is met de sectorpartijen uit Duitsland en Nederland gesproken over de stand van zaken rondom deze Duits-Nederlandse samenwerking en de voortgang hiervan. De algemene consensus is dat de samenwerking goed gaat, op een breed scala aan thema's, zoals deze zijn benoemd in de gezamenlijke intentieverklaring van 9 april 2019 tussen onze beide landen (ook bekend als de Joint Declaration of Intent on Rail Freight), waarbij digitalisering een belangrijk onderwerp is.

Over ATO heb ik op 15 december 2023 gesproken met de Duitse staatssecretaris Theurer. Een voorstel voor financiering van de ATO-pilot, als onderdeel van een omvangrijker digitaliseringsprogramma in de spoorgoederensector, was in 2022 ingediend bij het Nationaal Groeifonds. Deze aanvraag is, zoals bekend, in juni 2023 afgewezen. Onder gebruik van parlementaire goedkeuring, is de inzet van financiering in 2024 van € 15 miljoen in de begroting alsnog vast te leggen. Op basis van dit financieringsbesluit verwacht ik dat betrokken partijen DB Cargo en ProRail de ATO-pilot op de Betuweroute kunnen uitvoeren in 2024–2025 en daarmee een belangrijke innovatie kunnen testen en de invoering daarvan bevorderen.

Europees innovatieprogramma

Europe's Rail Joint Undertaking (hierna: ERJU) is een Europees programma voor onderzoek en innovatie in de spoorsector voor de periode 2021–2027. Aan dit programma nemen onder andere NS, ProRail en Strukton deel. Op 15 maart 2023 is vanuit ERJU een aanvraag gedaan voor het werven van nieuwe leden voor de zogenaamde wetenschappelijke stuurgroep van ERJU. De procedure werd op 19 oktober 2023

afgerond. Vanuit Nederland zijn Prof. dr. Mariëlle Stoelinga (TU Twente) en Prof. Mathijs de Weerd (TU Delft) lid geworden van deze stuurgroep. De missie van deze twaalfkoppige wetenschappelijke stuurgroep is het verstrekken van advies en aanbevelingen over de implementatie van het ERJU onderzoeks- en innovatieprogramma, in het bijzonder de voortgang, implementatie en uitvoeringsaanpak.

Kolenvervoer

In de winter van 2023 was er veel aandacht voor het transport van kolentreinen naar Duitsland en Polen. Door een boycot op Russische kolen en gas begon de vraag naar Europese alternatieven toe te nemen. Zo nam het kolenvervoer op het spoor ook toe. Op de grens van Nederland en Duitsland betrof de grootste toename in 2022, zowel absoluut als procentueel, de kolentreinen. Er reden 7.750 kolentreinen (beladen en leeg), een toename van 1.850 (32%) ten opzichte van 2021.²⁰ Tot nu toe zijn er in aanloop naar deze winter geen signalen ontvangen vanuit Duitsland en Polen dat zich problemen zouden voordoen op dit vlak, waarbij mogelijk een beroep gedaan zou kunnen worden op Nederland vanuit Duitsland en Polen.

Spoorgoederencorridors

Rijn-Alpen

Voor de spoorgoederencorridor Rijn-Alpen is in december 2023 een nieuw implementatieplan²¹ vastgesteld. Hierin is een bijgestelde planning opgenomen voor de uitrol van ERTMS, waarbij is aangetekend dat er in Nederland in 2024 een bijgestelde ERTMS planning wordt verwacht. In het implementatieplan worden ook prestatie indicatoren en beoogde resultaten vastgesteld voor de periode 2024–2026:

- het verschil tussen aankomst (0–30 minuten) en vertrekpuntualiteit op de corridor is niet meer dan 16%;
- het aantal grensoverschrijdende spoorgoederentreinen per bilaterale relatie blijft minimaal gelijk aan het vijfjarig gemiddelde van de 2018–2022 periode. Voor de bilaterale relatie tussen Nederland en Duitsland komt dat neer op 45.590 treinen;
- het aandeel van het aanbod van de corridor «one-stop-shop» dat daadwerkelijk wordt toegewezen in de dienstregeling blijft minimaal op het niveau van het vijfjarig gemiddelde (35%);
- de geplande snelheid van een representatieve set van treinpaden zoals opgenomen in de corridor «one-stop-shop» blijft in de dienstregeling van 2026 minimaal op het niveau van 2024.

De hoogte van deze doelstellingen moet mede in de context gezien worden van het hoge aantal geplande werkzaamheden aan het spoor in de komende periode, zoals de werkzaamheden aan het derde spoor Emmerich-Oberhausen en de reparaties aan de Gotthard tunnel die tot in 2024 duren. In dat licht is een stabilisatie van het spoorgoederenverkeer in deze periode een realistische ambitie. Daarnaast is de route naar Zwitserland langs de Rijn volledig benut en komt extra capaciteit pas in het volgende decennium beschikbaar.

In de besluitvorming over het implementatieplan is een versterkte actie opgenomen tussen ministeries, infrastructuurbeheerders en vervoerders en terminals op het gebied van kwaliteit en betrouwbaarheid van het spoorgoederenvervoer. In 2024 en 2025 wordt onder leiding van de ministeries met prioriteit gewerkt aan actie op de corridor voor verhoging

²⁰ Ontwikkeling spoorgoederen-verkeer in Nederland 2021 vergeleken met 2020 | Rapport | Rijksoverheid.nl

²¹ Jaarrapportage spoorgoederencorridor Rijn-Alpen

van de betrouwbaarheid. Dit wordt gedaan door middel van verbetering van het aanbod van het capaciteitsmanagement, digitalisering en data delen en prikkels tussen vervoerders en infrastructuurbeheerders bij voorkomen van uitval van treinen. Verder heeft de Europese Commissie in het voorstel voor TEN-T een fusie vastgesteld tussen de spoorgoederen-corridors Rijn-Alpen en Noordzee-Middellandse Zee in 2024. Daarom zal er verder worden ingezet op samenwerking tussen deze corridors op het gebied van onder andere ERTMS en kwaliteitsmanagement.

Noordzee-Baltische landen

De Europese Commissie heeft in december 2021 een herzienings-voorstel gepubliceerd voor de verordening voor TEN-T. In juli 2022 heeft de Commissie voorgesteld om de corridor uit te breiden met Oekraïne, Finland en Zweden. In het voorstel is Tsjechië geen onderdeel meer van deze corridor. Verder kan ik berichten dat voor de huidige corridor het voorzitterschap in 2024 ingevuld zal worden door Estland, als vervolg op het eindigend voorzitterschap van Letland dit jaar.²²

Noordzee Middellandse Zee

In het najaar van 2023 is er een «government to government» project spoorwegen gestart als onderdeel van een door RVO gesteund «Partners for International Business» (hierna: PIB) project. Dit project richt zich op Oekraïne en biedt ondersteuning voor toetreding tot de EU en samenwerking op het gebied van graantransport. De doelstelling van zowel het PIB-programma in brede zin als het eerdergenoemde project is het ondersteunen van de positionering van Nederlandse bedrijven uit de spoorsector voor ondernemen in Oekraïne.

Europese en internationale spoorwegwetgeving

Op 18 december 2023 werd onder Spaans EU-Voorzitterschap een voorlopig akkoord tussen de Raad en het Europees Parlement bereikt over de herziening van de TEN-T verordening. Dit akkoord zal nog formeel moeten worden goedgekeurd door zowel de Raad als het Europees Parlement. De verwachting is dat de herziene TEN-T verordening in de eerste helft van dit jaar in werking kan treden. De verordening bevat onder meer strikte eisen aan de spoorinfrastructuur van de lidstaten en stelt prestatie-eisen aan het spoorgoederenvervoer binnen de EU. Daarnaast is de behandeling van het voorstel van de Europese Commissie²³ tot hervorming van het capaciteitsmanagement gestart in de Raad en het Europees Parlement. Verwacht wordt dat dit voorstel een prioriteit is onder het Belgisch EU voorzitterschap. Voor het spoorgoederenvervoer is ook de behandeling van het voorstel van de Europese Commissie voor herziening van de richtlijn gecombineerd transport van groot belang.²⁴

Binnen de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UN ECE) is op 17 november 2023 te Genève de nieuwe conventie voor Unified Railway Law (Verdrag inzake de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen) gesloten.²⁵ Het Verdrag is opengesteld voor ondertekening tot 31 maart 2025. Nederland was mede ondertekenaar van de Ministersverklaring die ten grondslag ligt aan deze nieuwe conventie.²⁶ Op basis van deze conventie kunnen, na ratificatie door

²² Jaarrapportage spoorgoederencorridor Noordzee-Balten

²³ Bijlage BNC fiche bij Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 22 112, nr. 3822.

²⁴ Bijlage BNC fiche bij Tweede Kamer, vergaderjaar 2023–2024, 22 112, nr. 3892.

²⁵ UN Convention will unify legal system for carriage of cargo between Europe and Asia | UNECE

²⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2012–2013, 21501-33 nr. 418.

Staten, vervoerders en verladers een enkelvoudig vervoercontract afspreken voor die relaties die nu niet onderdeel zijn van de bestaande internationale afspraken.²⁷ Met name voor het vervoer tussen Europa en Azië kan deze hervorming een belangrijke vereenvoudiging betekenen voor de marktpartijen. Deze marktpartijen moeten nu werken met meerdere vervoercontracten op deze vervoerrelaties. Het Koninkrijk der Nederlanden overweegt partij te worden bij de conventie.

Tot slot

Het spoorgoederenvervoer is en blijft belangrijk voor Nederland en ik blijf mij inzetten voor een goede balans tussen de pijlers «planet, people en profit». De komende tijd ga ik verder met het opstellen van het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer en zal ik uw Kamer blijven informeren over actuele ontwikkelingen in het spoorgoederenvervoer.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

²⁷ Convention concerning International Carriage by Rail