

Vergaderjaar 2013–2014

**21 501-33**

**Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie**

**Nr. 464**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 februari 2014

Graag informeer ik u dat ik op 5 december 2013 samen met mijn collega's van België, Duitsland, Italië en Zwitserland het implementatieplan van de spoorgoederencorridor Rotterdam-Genua heb goedgekeurd. Daarmee is deze corridor operationeel geworden. Ook is samen met België, Frankrijk, Luxemburg en Zwitserland op 12 december 2013 besloten de corridor Rotterdam-Lyon/Basel operationeel te maken; goedkeuring van het implementatieplan is in afwachting van gezamenlijke afspraken over uitrol van ERTMS op deze corridor.

### **Europese context en het belang van de ontwikkeling van de spoorgoederencorridors**

In Europees verband is in Verordening 913/2010/EC afgesproken dat er 9 spoorgoederencorridors worden ontwikkeld. Daarvan dienden 5 corridors (waaronder Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon/Basel) per november 2013 een corridor implementatieplan op te leveren. Voor de overige 4 corridors (waaronder Rotterdam-Warschau) geldt, dat dit per november 2015 dient te gebeuren. Voor Rotterdam-Genua is het corridor implementatieplan nu goedgekeurd. Voor de corridor Rotterdam-Lyon/Basel is het implementatieplan nog een concept versie vanwege de nog af te ronden ERTMS planning in Frankrijk. Wel is deze corridor al operationeel voor wat betreft het functioneren van de zogenaamde «one stop shop», waarmee aan één loket door spoorgoederenvervoerders internationale treinpaden kunnen worden aangevraagd. De ambitie is om doorgaande internationale spoorgoederendiensten te faciliteren en daarmee de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Europa te versterken.

In mijn brief van 20 december 2012 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 400) heb ik u reeds bericht over de vaststelling door de betreffende Ministers van het kader voor het capaciteitsmanagement voor de spoorgoederencorridors Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon/Basel. Dit kader geeft in hoofdlijnen weer hoe het internationale capaciteitsmanagement op de spoorgoede-

rencorridors wordt ingericht na invoering van bovengenoemde Verordening. Daarmee legt het kader de basis voor het functioneren van de «one stop shops» die vanaf 2014 internationale, doorgaande treinpaden aanbieden op de betreffende corridor. De nu voorliggende implementatieplannen zijn een uitwerking van dit kader.

Belang van de ontwikkeling van de spoorgoederencorridors voor Nederland is vooral het creëren van goede en interoperabele achterlandverbindingen vanuit de mainports Amsterdam en Rotterdam. Het ontwikkelen van de spoorgoederencorridors in Europa zorgt voor een efficiëntere bedrijfsvoering van het spoorgoederenvervoer, en daarmee voor een versterking van haar concurrentiepositie. Het ontwikkelen van internationale spoorgoederencorridors is daarom ook een prioriteit in het Aanvalsplan spoorgoederenvervoer, waaraan ik op dit moment samen met stakeholders uit de sector werk.

### **Implementatieplannen van de spoorgoederencorridors**

Met het operationeel worden van de genoemde spoorgoederencorridors komen er doorgaande internationale spoorgoederenpaden beschikbaar die worden aangeboden door de corridor one stop shops in respectievelijk Frankfurt en Brussel. Deze paden zijn voor de corridors Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon/Basel gepubliceerd in januari 2014 voor de dienstregeling die start in december 2014. Daarnaast zal de one stop shop voor de komende dienstregeling ook reservecapaciteit aanbieden voor capaciteitsaanvragen die na januari 2014 worden ingediend.

Daarnaast is in de besluitvorming over het corridor implementatieplan door de verantwoordelijke Ministers voor de spoorgoederencorridor Rotterdam-Genua een nieuwe gezamenlijke doelstelling afgesproken om ERTMS op de gehele corridor te realiseren in 2018. Voor Nederland gaat het daarbij om Zevenaar en Kijfhoek die naast de Betuweroute ook van ERTMS worden voorzien. Aangezien de planning voor ERTMS in de spoorgoederencorridor Rotterdam-Lyon/Basel nog niet afgerond is in het Franse deel van de corridor is voor die corridor nog geen beoogde realisatiedatum vastgesteld.

Groei van het spoorgoederenvervoer noodzaakt ook tot verdere en intensievere samenwerking bij het reduceren van geluid bij de bron (spoorgoederenwagons). Onderdeel van het implementatieplan is daarom ook de samenwerking met de collega's van de corridor Rotterdam-Genua ter stimulering van de ombouw van de remblokken van de spoorgoederenwagons.

In de bijlagen<sup>1</sup> wordt de situatie per corridor toegelicht en zijn de implementatieplannen van de infrastructuurbeheerders van de spoorgoederencorridors Rotterdam-Genua en Rotterdam Lyon/Basel en de besluiten van de betrokken Ministers van de corridors opgenomen.

Ook zend ik u ter informatie het jaarverslag 2012 («progress report») van de spoorgoederencorridor Rotterdam-Genua toe<sup>2</sup>.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>2</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer