

Vergaderjaar 2014–2015

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 508

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2014

Op 11 februari 2014 heb ik uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 21 501-33, nr. 464) over het operationeel worden van de spoorgoederencorridors Rotterdam – Genua en Rotterdam – Lyon. Met deze brief informeer ik u over de belangrijkste ontwikkelingen in de corridors sindsdien, met name waar het de voor Nederland belangrijkste corridor Rotterdam-Genua betreft.

Zo heb ik op 8 oktober j.l., en marge van de EU Transportraad, met mijn collega bewindslieden een drietal samenwerkingsovereenkomsten («establishment agreements») getekend ten aanzien van de Raden van Bestuur («Executive Boards») van de spoorgoederencorridors waaraan Nederland deelneemt (bijlagen 1,2 en 3)¹. In die overeenkomsten worden de bevoegdheden en de missies van de spoorgoederencorridors uitgewerkt en wordt omschreven waarvoor de Raden van Bestuur bindende besluiten kunnen nemen. Voor Nederland gaat het om de spoorgoederencorridors Rhine – Alpine (Rotterdam – Genua), North Sea – Mediterranean (Rotterdam – Lyon) en North Sea – Baltic (Rotterdam-Warschau). De Raden van Bestuur van deze spoorgoederencorridors kunnen met name bindende besluiten nemen over het raamwerk capaciteitstoewijzing en het implementatieplan van de spoorgoederencorridor. In het raamwerk capaciteitstoewijzing wordt bijvoorbeeld aangegeven welke aanvraag prioriteit krijgt van de corridor one stop shop in geval van meerdere aanvragers voor hetzelfde gereserveerde treinpad op de spoorgoederencorridor. Het kader moet bindend zijn om de vervoerders te garanderen dat de aan hen toegewezen gereserveerde treinpaden ook daadwerkelijk beschikbaar zijn.

In mijn brief van 20 december 2012 (Kamerstuk 21 501-33 nr. 400) heb ik u de kaders voor capaciteitstoewijzing voor de spoorgoederencorridors Rotterdam-Genua (nu Rhine – Alpine genaamd) en Rotterdam – Lyon (nu

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

North Sea – Mediterranean genaamd) toegezonden. Vervolgens heb ik u in mijn brief van 11 februari jl. geïnformeerd over de implementatieplannen van beide corridors (Kamerstuk 21 501-33, nr. 464). Nederland wordt in de Raden van Bestuur van de spoorgoederencorridors ambtelijk vertegenwoordigd door mijn ministerie. Het kader van capaciteitstoe-wijzing voor de spoorgoederencorridor Rotterdam – Warschau (nu North Sea – Baltic genaamd) en het implementatieplan van die corridor zijn nog in ontwikkeling. Deze corridor moet in november 2015 operationeel worden. Bij het nemen van de besluiten in de Raden van Bestuur, die in consensus worden genomen tussen de verschillende lidstaten, is voor mijn ministerie het beleid zoals in de Lange Termijn Spooragenda is benoemd leidend. Bindende besluiten zullen op de websites van de spoorgoederencorridors worden gepubliceerd (respectievelijk op <http://www.corridor-rhine-alpine.eu/>, www.rfc2.eu en www.rfc8.eu). Daarnaast zal ik uw Kamer periodiek blijven informeren over relevante ontwikkelingen van de spoorgoederencorridors.

De overeenkomsten voor deze corridors refereren ook naar enkele recente uitbreidingen van de corridors. Zo wordt de corridor Rhine Alpine in 2016 verlengd naar Vlissingen en Amsterdam (deze beide bestemmingen zijn reeds opgenomen in het implementatieplan van de corridor). De corridor North Sea – Mediterranean wordt uitgebreid met het Verenigd Koninkrijk en daarnaast verlengd naar o.a. Amsterdam, Londen, Duinkerken en Parijs. Deze uitbreidingen zullen in 2016 operationeel zijn. De corridor North Sea – Baltic wordt uitgebreid met de Republiek Tsjechië en verlengd naar Amsterdam, met vertakkingen naar Wilhelmshaven, Hamburg en Praag; deze uitbreidingen zullen gerealiseerd worden per november 2015 tegelijkertijd met de corridor zelf. De uitbreidingen houden mede verband met de EU-verordening over de Connecting Europe Facility 1316/2013/EU, waarin de definities van de corridors voor de Trans Europese Netwerken en die van de spoorgoederencorridors consistent met elkaar gemaakt zijn. Voor de uitbreiding van de corridor North Sea – Baltic met Tsjechië geldt dat de 6 betrokken EU lidstaten (Nederland, België, Duitsland, Tsjechië, Polen en Litouwen) op 27 juni 2014 een Intentieverklaring hebben getekend ten behoeve van de verlenging van de corridor naar Praag.

Op 11 februari jl. heb ik u geïnformeerd over het operationeel worden van de corridors Rhine – Alpine en North Sea – Mediterranean (Kamerstuk 21 501-33, nr. 464). Inmiddels zijn de «corridor one stop shops» van deze corridors volledig in bedrijf. Met deze «one stop shops» kunnen vervoerders hun aanvragen voor internationale gereserveerde treinpaden indienen bij 1 loket. Voor de dienstregeling 2015 ontvingen de corridor-one stop shops voor beide corridors respectievelijk 222 en 51 aanvragen voor gereserveerde treinpaden. Dit hoge aantal bevestigt de behoefte van de markt aan het aanvragen van gereserveerde internationale spoorgoederenpaden. De Raden van Bestuur van de spoorgoederencorridors volgen nauwgezet het functioneren van deze corridor one stop shops. Voor het aanbod van gereserveerde treinpaden voor de dienstregeling 2016 (startend december 2015) worden verdere optimalisaties voorzien. In dit kader speelt ook de planning die gemaakt wordt voor omleidingsroutes tijdens de periode van de bouw van het 3^e spoor Zevenaar – Emmerich – Oberhausen een rol.

Als bijlage bij deze brief zend ik u tevens het jaarrapport van de spoorgoederencorridor Rhine-Alpine mee². Hierin staan de prestaties van de corridor en de voortgang van werkzaamheden beschreven. In 2013 was er ten opzichte van 2012 op deze corridor een groei van 3% grensoverschrijdende goederentreinen tussen Nederland en Duitsland. De groei bij

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Emmerich was 1%, de groei bij Venlo was 7%. De scheve groei is te verklaren door de beperkte capaciteit door langdurige en omvangrijke werkzaamheden rond Emmerich en als gevolg hiervan het omleiden van treinen over Venlo. Over de gehele corridor groeide het aantal treinen met 6%. Het marktaandeel spoor bleef in Rotterdam stabiel op 11%, groei was er vooral in het transalpine vervoer door Zwitserland waar het marktaandeel spoor steeg van 63 naar 66%. De ontwikkeling van het aantal spoorgoederentreinen op de spoorgoederencorridor North Sea Mediterraan bij de grens van Roosendaal was in 2013 was met 4% groei ook positief.

Belangrijke prioriteiten voor Nederland voor de ontwikkeling van de spoorgoederencorridors voor de komende 2 jaar zijn:

- Bijdragen aan consistent werkplan te realiseren in 2015 voor de TENT core network corridor Rhine Alpine voor wat betreft spoorgoederen;
- Ontwikkelen van de ERTMS roll out plannen zowel voor de spoorgoederencorridor Rhine – Alpine als North Sea – Mediterranean. Voor Nederland gaat het dan om aanleg van ERTMS per 2020 op Rotterdam – Roosendaal – (grens) en Amsterdam – Betuweroute. Deze trajecten zijn opgenomen in de voorkeursbeslissing ERTMS die ik uw Kamer dit voorjaar heb toegestuurd;
- Optimaliseren van het kader van capaciteitstoewijzing van de spoorgoederencorridors waarbij aanvragen voor treinpaden die betrekking hebben op meerdere corridors beter geaccommodeerd kunnen worden;
- Het samenwerken met de landen van de Rhine-Alpine corridor ten aanzien van het stimuleren van de ombouw van spoorwagons ten behoeve van reductie van geluid;
- De besluitvorming over het kader voor capaciteitstoewijzing en uiterlijk per november 2015 het implementatieplan voor de spoorgoederencorridor North Sea – Baltic.

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