

Vergaderjaar 2019–2020

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 889

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 februari 2020

De aandacht voor het spoorgoederenvervoer neemt toe, zowel in Europees verband met de Green Deal, als nationaal met de voornemens in het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 342). De inzet in het Regeerakkoord (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) is meer gebruik van de Betuweroute en meer stillere goederentreinen om de overlast voor omwonenden langs het spoor te beperken. Ook wil het kabinet de groei van het goederenvervoer meer over spoor en minder over de weg afwikkelen, zodat de uitstoot van schadelijke emissies kan verminderen. Met het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 782) wordt hieraan invulling gegeven. Elk half jaar informeer ik u hoe het goederenvervoer per spoor zich ontwikkelt en hoe het staat met de uitvoering van de maatregelen in het pakket.

Ik ga in deze brief met name in op de groei van het spoorvervoer in 2019, de voortgang in de uitvoering van het maatregelenpakket en enkele internationale ontwikkelingen zoals de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegnet (Derde spoor) in Duitsland. Ook meld ik u de laatste stand van zaken met betrekking tot de problematiek op het emplacement Waalhaven-Zuid. Verder vul ik de toezegging in met betrekking tot de door uw Kamer gevraagde toelichting op de relatie tussen de eigen bijdrage van vervoerders aan ERTMS en de subsidieregeling voor het stimuleren van spoorgoederenvervoer. Voorts informeer ik u over de uitvoering van de motie van het lid Amhaouch inzake de overweg Vierpaardjes te Venlo (Kamerstuk 29 984, nr. 874).

Groei van het goederenvervoer en het gebruik van de Betuwe-route

In 2019 is het vervoer van goederen per spoor gegroeid.¹ In treinkilometers was sprake van een toename van 5 procent, in tonkilometers 6 procent. Uiteraard ben ik verheugd met deze ontwikkeling; het is een eerste indicatie dat het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer, gericht op groei, zijn vruchten afwerpt. Een belangrijke maatregel voor kostenverlaging – de subsidieregeling die vanaf januari 2019 in werking is getreden – wordt al volop benut. In het licht van de Europese «Green Deal», waarin het spoor een prominente rol krijgt, is dit een goede start.

Onderstaande tabel onderschrijft de hiervoor reeds benoemde groei: het totale aantal goederentreinen op de belangrijkste grensovergangen met Duitsland is in 2019 met ruim 2.000 treinen gestegen. Daarbij is – net als in 2018 (zie vorige voortgangsrapportage) – relatief minder gebruik gemaakt van de grensovergang Zevenaar–Emmerich: het aandeel van deze grensovergang liep verder terug van gemiddeld 48 procent in 2018 naar gemiddeld 47 procent in 2019. Het aandeel van de grensovergang Venlo–Kaldenkirchen is daarentegen iets gestegen van 38 procent in 2018 naar gemiddeld 39 procent. Dit hangt samen met bouwwerkzaamheden ten behoeve van het Derde spoor.

Tabel 1 Aantal goederentreinen per grensovergang met Duitsland 2017–2019.

Grensovergang	2017	2018	2019
Oldenzaal–Bad Bentheim	5.850	6.100	6.050
Zevenaar–Emmerich	24.500	20.650	21.450
Venlo–Kaldenkirchen	12.500	16.550	17.900
Totaal	42.850	43.300	45.350

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

Waalhaven-Zuid

Bij brief van 14 september 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 864) bent u geïnformeerd over het stopzetten van het rangeren met gevaarlijke stoffen op Waalhaven-Zuid en over infrastructurele knelpunten op meerdere Rotterdamse havenemplacementen. Sindsdien heeft ProRail hard gewerkt aan het weer op orde krijgen hiervan. In mijn brief van 5 december 2019 (Kamerstuk 29 893, nr. 241) meldde ik u een tussenstand. Momenteel zijn alle infrastructurele knelpunten opgelost en is het merendeel van de LOD's (Last onder Dwangsom) aangepakt. ProRail verwacht uiterlijk eind maart bijna alle LOD's te hebben weggewerkt. In een enkel geval is naar aanleiding van een LOD een vergunning-traject gestart.

Op 13 januari 2020 heeft een integrale test van de tijdelijk aangelegde blusvoorzieningen plaatsgevonden. Hier bleek dat de nieuwe blusvoorzieningen weliswaar functioneren, maar dat hiermee nog niet het gehele emplacement kan worden bestreken. Op 13 februari heeft het bevoegd gezag aangegeven dat het rangeren met gevaarlijke stoffen kan worden hervat voor zover dit plaats kan vinden binnen het bereik van de nieuwe blusvoorzieningen. In de praktijk betekent dit dat vooralsnog alleen kortere treinen gerangeerd kunnen worden, terwijl er juist behoefte is om met langere treinen te rangeren. Daarom werkt ProRail op dit moment

¹ Zie: ProRail, Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, 2019 vergeleken met 2018, Utrecht, februari 2020. Het rapport kan gedownload worden via de link: https://www.prorail.nl/sites/default/files/jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoederenverkeer_2019.pdf.

met het bevoegd gezag en in afstemming met de vervoerders hard aan de mogelijkheden om de reikwijdte van de blusvoorzieningen te vergroten. Op basis van de uitkomsten hiervan kan worden bepaald wanneer het emplacement weer daadwerkelijk in gebruik kan worden genomen. Ik heb hier nauw contact over met ProRail. Zodra er duidelijkheid is over de benodigde maatregelen en het tijdpad, zal ik uw Kamer hierover informeren.

In de tussentijd is het dankzij de inspanningen van vervoerders en de bijsturing door de verkeersleiding van ProRail gelukt om veel van de lading toch op de plek van bestemming te krijgen. Niettemin zorgt dit voor hinder en financiële schade. ProRail heeft hiervoor een compensatieregeling ontwikkeld waarmee vervoerders hun financiële schade kunnen compenseren.

De ontstane situatie is zeer te betreuren. Omdat ik het belangrijk vind om inzicht te krijgen in de achterliggende oorzaken en een dergelijke situatie in de toekomst wil voorkomen, is er een onafhankelijk onderzoek gestart. Ik heb uw Kamer daarover in mijn brief van 5 december 2019 geïnformeerd. Het streven is om het onderzoek medio 2020 af te ronden. Vervolgens wordt uw Kamer over de uitkomsten van dit onderzoek geïnformeerd.

Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer

Op 16 december 2019 is de Spoorgoederentafel opnieuw bijeen geweest. Daar is in goed en constructief overleg de voortgang van het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer besproken. De belangrijkste ontwikkelingen worden hieronder toegelicht. Om de effectiviteit van het maatregelenpakket de komende jaren te kunnen meten is inmiddels een monitor ontwikkeld.

740 meter treinen

In november 2019 is de rapportage van ProRail aan uw Kamer gestuurd over het voldoen aan TEN-T-vereisten voor het spoorwegnet voor zover dat door goederentreinen wordt gebruikt (Kamerstuk 29 984, nr. 870). Zoals aangekondigd wordt samen met sectorpartijen een pragmatische en gefaseerde aanpak geformuleerd om dit stapsgewijs en kosteneffectief mogelijk te maken. In mijn volgende voortgangsrapportage zal ik u nader informeren.

Prijsprikkel Betuweroute

Met de brief van december 2018 (Kamerstuk 22 589, nr. 809) is aangekondigd dat voor het stimuleren van het gebruik van de Betuweroute een prijsprikkel zal worden uitgewerkt. In de workshops met de sector is naar voren gekomen dat enkel een prijsprikkel niet voldoende is zolang op toeleidende routes van en naar de Betuweroute de beschikbare capaciteit tekortschiet. Daarbij weegt men mee dat de komende jaren nog veel beperkingen in de capaciteit via de Betuweroute zullen optreden als gevolg van de bouwwerkzaamheden aan het Derde spoor. Er is vervolgens voor de routes Kijfhoek-Bentheim en Sloe-Bentheim via de Betuweroute vastgesteld dat de treinpaden op deze routes verbeterd kunnen worden en beter kunnen worden afgestemd op de treinpaden over de Betuweroute. Hierdoor wordt het gebruik van de Betuweroute aantrekkelijker. Afhankelijk van het effect van deze maatregel, zal ik afwegen of een aanvullende prijsprikkel van nut kan zijn. Daarnaast wordt specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in het kader van Basisnet nog gezien hoe vervoerders, die bijvoorbeeld niet kunnen

beschikken over geschikt materieel, in financiële zin gefaciliteerd kunnen worden om alsnog van de Betuweroute gebruik te maken.

Havenlogistiek

In de Goederenvervoeragenda die ik uw Kamer vorig jaar heb toegezonden (Kamerstuk 34 244, nr. 2) is digitaal transport benoemd als een prioritair thema. In havengebieden kan digitalisering een belangrijke rol spelen om logistieke processen te verbeteren en daarmee de afhandeling efficiënter te maken. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt met de spoorvervoerders en terminals samen om de havenlogistiek te verbeteren. Onderdeel hiervan is het door het Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelde OnTrack: een digitaal platform die aangesloten partijen inzicht geeft in de real-time voortgang van goederen die vervoerd worden via het spoor-netwerk. Hier ligt ook een belangrijke relatie met het Europese ELETA project² dat einde 2019 is afgerond. ELETA heeft het berekenen en communiceren van de zogenoemde Estimated Time of Arrival (ETA) van internationale spoorgoederentreinen mogelijk gemaakt voor meer dan 20 herkomst-bestemmingsrelaties (ca. 200 treinbewegingen wekelijks), waaronder diverse Nederlandse havens. Op Europees niveau is overeenstemming bereikt over kaderstellende regelgeving ter bevordering van het standaardiseren en uitwisselen van deze data tussen partijen.

Proef gedifferentieerd rijden

De proef gedifferentieerd rijden is eind vorig jaar gestart. Doel van deze proef is om het effect van langzamer rijden op trillinghinder te meten en daarbij tegelijkertijd ook te kijken naar de impact op de bedrijfsoperatie en de dienstregeling. Op basis van een aantal bijeenkomsten met goederenvervoerders, provincies, gemeentes en bewonersorganisaties is een opzet van de proef gedifferentieerd rijden overeengekomen op het tracé tussen Meteren en Boxtel. Daarbij is de impact op de dienstregeling zoveel mogelijk beperkt door de snelheid te verlagen tussen 01.00 en 05.00 uur. Naast de reguliere ritten worden ook meettreinen ingezet om gegevens te verzamelen. De metingen en bevindingen worden eerst geverifieerd en vervolgens besproken in de hiervoor opgezette taskforce, waarin ook omwonenden zijn vertegenwoordigd, en de stuurgroep. Ik verwacht de eindresultaten van de proef voor de zomer aan uw Kamer te kunnen toezenden.

Pilots omgevingseffecten en duurzaamheid

Voor de groeiambitie van het spoorgoederenvervoer en de extra hiervoor benodigde ruimte op het spoor is maatschappelijk draagvlak een noodzakelijke vereiste. De sector kan daarbij helpen door een actieve bijdrage te leveren om de omgevingseffecten op het spoor te beperken. Met het Schriftelijk Overleg van 24 september jl. is u al het Convenant Duurzaam Spoorvervoer van de Raad van Spoorverladers van Evofenedex aangeboden. Het actief meewerken aan pilots vormt daar een onderdeel van. In de komende periode wordt een pilot gestart voor het gebruik van biobrandstof voor rangerlocomotieven en worden nieuwe pilots ontwikkeld voor het beperken van omgevingshinder. Het betreft een pilot trillingsreductie door het verbeteren van het onderhoud met hulp van data van ProRail en het uitvoeren van een onderzoek naar het realiseren van trillingsarme goederendraaistellen.

Ter afsluiting merk ik op dat in het kader van deregulering in gezamenlijke sessies tussen de sector, mijn ministerie, ProRail en ILT praktijksituaties

² Electronic Exchange of ETA information.

zijn besproken c.q. zijn opgelost. Zo is bijvoorbeeld het taaleisniveau op bepaalde grensbaanvakken voor machinisten versimpeld (er kan afgeweken worden van het vereiste taalniveau op vastgestelde grensbaanvakken). Een deel van de knelpunten zal in het traject Modernisering van de Spoorwegwet worden meegenomen.

Derde spoor Duitsland

Er is in de vergunningverlening voor de aanleg van het Derde Spoor vooruitgang geboekt. In september 2019 heeft DB Netz voor het gedeelte in Dinslaken de bouwvergunning van het Eisenbahn Bundesamt ontvangen. In november vorig jaar was dat het geval voor het gedeelte in Voerde. Daarmee heeft DB Netz nu voor vier van de twaalf secties een vergunning. Omtrent de verdere ontwikkelingen in de afgifte van bouwvergunningen hou ik vinger aan de pols bij mijn Duitse ambtgenoot.

De Stuurgroep Derde spoor Duitsland heeft in oktober een analyse van ProRail besproken omtrent de mogelijke capaciteitsknelpunten die in de komende jaren kunnen optreden. Deze analyse maakt duidelijk dat er in de jaren tot 2030 bij buitendienststellingen voor bouwwerkzaamheden toenemende capaciteitstekorten kunnen ontstaan op de grensovergangen. Ter indicatie: in 2030 kunnen op een drukke werkdag bij enkelsporige buitendienststellingen 10–35 goederentreinen niet via deze grensovergangen rijden; bij volledige buitendienststellingen geldt dat voor 50–80 goederentreinen. Dit betekent dat verkeer op andere momenten of via andere routes (bijvoorbeeld via België) ingepland zou moeten worden. Een andere, mogelijke oplossingsrichting zoekt de stuurgroep in een optimalisering van het totale verkeer op de bedoelde grensovergangen, waarbij men adviseert in gesprek te gaan met de concessieverleners van het regionale reizigersvervoer aldaar. Momenteel verken ik samen met de grensprovincies de mogelijkheden daarvoor en ga ik vervolgens in gesprek met de Duitse partners.

Europese en internationale samenwerking

Op Europees en internationaal niveau hebben zich enkele belangrijke ontwikkelingen voorgedaan die hieronder kort worden toegelicht. In de verwachting dat over enkele maanden de Europese Commissie de ambities in de Green Deal verder heeft uitgewerkt, zal ik daar in de volgende voortgangsbrief nader op ingaan.

EC Evaluatie Spoorgoederencorridors

De Europese Commissie is in november 2019 gestart met een publieke consultatie over de verordening van de spoorgoederencorridors (Verordening (EU) 913/2010). Deze verordening bepaalt hoe een corridor geselecteerd en vormgegeven wordt, welke lidstaten en infrabeheerders participeren en op welke terreinen zij moeten samenwerken (o.a. investeringsplannen, capaciteitsverdeling) om het goederenvervoer over de landsgrenzen heen zo soepel mogelijk af te wikkelen. Een impact assessment voor eventuele wijziging van de verordening wordt in 2020 verwacht. Belangrijk onderwerp daarbij is de verbetering van het capaciteitsmanagement. De daarbij beoogde verbeteringen hangen sterk samen met de invoering van Time Table Redesign per december 2024. Time Table Redesign houdt o.a. in de mogelijkheid om gedurende het gehele jaar aanvragen voor treinpaden in te dienen en zo mogelijk ook meerjarig toe te delen.

Voor Nederland staat voorop dat een eventuele herziening van de Europese regelgeving de implementatie van de prioriteiten van de

Rotterdam verklaring van 2016 zal moeten bevorderen (Kamerstuk 21 501-33, nr. 607). De Rotterdam verklaring gaat onder andere in op digitalisering van spoorgoederenvervoer, grensoverschrijdende bottlenecks, verbetering capaciteitsmanagement, stiller spoorgoederenvervoer en ERTMS invoering. De Nederlandse inbreng voor deze consultatie is bijgevoegd³.

Joint Declaration of Intent

In vervolg op het tekenen van de Joint Declaration of Intent spoorgoederenvervoer met Duitsland op 9 april 2019 is een bilaterale werkgroep met Nederlands en Duits bedrijfsleven opgestart (Kamerstuk 29 984, nr. 858) waarin gezamenlijke projecten worden uitgevoerd. Hierbij gaat het onder andere om digitalisering, proeven met geautomatiseerd rijden op de Betuweroute en proeven met het rijden van 740m lange treinen. Bedoeling is dat ik met mijn Duitse ambtsgenoot en de betrokken partijen dit voorjaar de voortgang van deze projecten zal bespreken. Voor de financiering van deze projecten zal ook gekeken worden naar middelen die zijn opgenomen in de programmering van de Topsector logistiek.

TSI Noise

Conform de uitvoeringsverordening van de Europese Commissie betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem «rollend materieel – geluidsemissies» (Verordening (EU) 2019/774) heeft Nederland eind november 2019 stillere spoorgoederenroutes aangewezen en aangemeld bij het Europese spoorwegagentschap (bijgevoegd)⁴. Het gaat dan om routes waarop het gemiddeld aantal goederentreinen per nacht (23.00 uur–07.00 uur) in de jaren 2015, 2016 en 2017 meer dan 12 bedraagt. In essentie gaat het om de Betuweroute en de Brabante route. Op deze routes is het vanaf 8 december 2024 (start dienstregeling 2025) niet langer toegestaan met lawaaige goederenwagons te rijden. In aanloop hiernaartoe zal samen met de Inspectie Leefomgeving en Transport het toezichts- en handhavingbeleid hierop worden vormgegeven. Het is de verwachting dat ook op andere routes het gebruik van stillere spoorgoederenwagons zal stijgen en dat lawaaige spoorgoederenwagons worden uitgefaseerd, omdat de stillere wagons niet slechts over de aangewezen routes zullen gaan rijden.

Shift to Rail

Op Europees niveau is er onlangs een consultatie geweest over een mogelijk toekomstig programma «*Transforming Europe's Rail System*» voor onderzoek en innovatie in de spoorsector, voor de periode 2021–2027, onder de vlag van Horizon Europe. Horizon Europe is het Europese innovatieprogramma en het vervolg op het huidige Horizon 2020. Binnen het huidige programma Horizon 2020 is aandacht voor de spoorsector via het Shift to Rail partnerschap. Shift to Rail richt zich op het stimuleren van marktgedreven innovaties en onderzoek in de spoorsector, zowel voor personenvervoer als voor goederenvervoer. In de Nederlandse reactie (bijgevoegd) is uitdrukkelijk aandacht gevraagd voor een aantal onderwerpen die aan spoorgoederenvervoer raken, zoals digitalisering, efficiency, en ATO (Automatic Train Operation)⁵.

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Overige onderwerpen

Terminalbeleid

De Goederenvervoeragenda die ik u in juli 2019 (Kamerstuk 34 244, nr. 2) heb gezonden, beschrijft de stappen die nodig zijn om ook voor de langere termijn een sterke, internationaal vooraanstaande goederenvervoer- en logistieke sector te borgen. Hiervoor is ook een sterk netwerk van multimodale terminals in zeehavens en achterland van belang. Anticiperend op het groeiende containervervoer vanuit de haven van Rotterdam wil ik het spoorgoederenvervoer stimuleren en daarbij gebruik maken van het netwerk van bestaande multimodale terminals in het achterland. Ik zal in het herijkte terminalbeleid inzetten op het verder optimaliseren van bovengemiddelde multimodale terminals en het beter benutten van de regionale infrastructuur richting de terminals. Nieuwe initiatieven voor spoorterminals zal ik kritisch beoordelen indien om een rijksbijdrage wordt gevraagd. In samenhang met de Havennota die aan de Kamer is toegezegd zal ik dit voorjaar het herijkte beleidskader voor het terminalbeleid aan u toezenden.

Kosten ERTMS voor goederenvervoerders

Tijdens het Algemeen overleg van 20 juni 2019 over Spoorveiligheid/ERTMS is uw Kamer toegezegd om in te gaan op de hoogte van de eigen bijdrage van de vervoerders aan ERTMS in relatie tot de korting op de gebruiksvergoeding (Kamerstuk 33 652, nr. 71).

In mei 2019 heeft het kabinet besloten het huidige beveiligingssysteem landelijk te vervangen door het Europese Rail Traffic Management System (ERTMS). ERTMS biedt de basis om het spoor verder te digitaliseren, waardoor treinen op veilige en betrouwbare wijze sneller, hoogfrequenter en op termijn automatisch kunnen rijden. Ik zie dat deze invoering van ERTMS voor het bedrijfsleven op korte termijn vooral met kosten gepaard gaat en dat de baten pas ontstaan op de langere termijn, wanneer ERTMS op alle relevante corridors in de Europese Unie is uitgerold. Ik wil de initiële investeringskosten zoveel mogelijk beperken door Nederlandse functionaliteiten bovenop de Europese ERTMS-basisspecificaties alleen toe te staan wanneer dat noodzakelijk wordt geacht. De eigen bijdrage van de vervoerders aan de ombouw van het materieel voor ERTMS, zowel upgrade als retrofit⁶, is geraamd op afgerond € 90 miljoen. Voor deze ombouw is conform staatssteunregels, rekening gehouden met bekostiging van maximaal 50 procent subsidie vanuit het Nederlandse ERTMS-budget, als vangnet achter Europese subsidieprogramma's voor ombouw van materieel met ERTMS. Waar passend kijk ik verder. Eind vorig jaar heb ik bijvoorbeeld de subsidieregeling ERTMS⁷ gepubliceerd om samen met het Europese Connecting Europe Facility (CEF) fonds te komen tot een regeling voor de upgrade van het spoorgoederenmaterieel op de Rhine-Alpine corridor, waarbij tot 90% van het prototype kan worden gesubsidieerd. Ook blijft de programmadirectie ERTMS in gesprek met de vervoerders om passende operationele ondersteuning te bieden.

De subsidieregeling ter verlaging van de gebruiksvergoeding in het kader van Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer is bedoeld om voor de periode 2019–2023 de kosten voor de spoorgoederensector te verlagen en

⁶ Upgrade betreft het vernieuwen van verouderde ERTMS in het materieel. Bij retrofit gaat het om het inbouwen van ERTMS in een trein die nu nog geen ERTMS aan boord heeft.

⁷ Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 3 december 2019, nr. IENW/BSK-2019/206330, tot wijziging van de Subsidieregeling ERTMS in verband met de subsidiëring van activiteiten in de realisatiefase van het programma ERTMS (Stcrt. 2019, nr. 66363).

daarmee het spoorgoederenvervoer te stimuleren. Deze subsidieregeling is niet gerelateerd aan de hierboven genoemde ombouw van het materieel met ERTMS. Het is evenwel van belang om de ontwikkelingen in de kostenopbouw in de spoorgoederensector in kaart te brengen. Met de sector is afgesproken dat dit overzicht wordt opgesteld, zodat een objectief en gedeeld beeld verkregen kan worden omtrent de kostenontwikkeling. Via de eerdergenoemde monitoring van het Maatregelenpakket Spoorgoederen zal deze kostenontwikkeling in relatie tot het level playing field worden gevolgd.

Project Vierpaardjes in Venlo

Naar aanleiding van de motie van het lid Amhaouch (Kamerstuk 29 984, nr. 874) is overleg gevoerd met de gemeente Venlo en de provincie Limburg over het verzoek van de gemeente Venlo voor een aanvullende bijdrage of garantstelling voor het project Vierpaardjes. In het gesprek hebben we nogmaals de mogelijkheden hiervoor verkend en is geconstateerd dat ik hiervoor met de huidige regelgeving geen bruikbare titel heb. Eerder is aan het project de maximaal haalbare bijdrage vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) toegekend. Regelgeving op het gebied van externe veiligheid biedt geen titel voor een aanvullende bijdrage. Op dit moment is niet te zeggen in hoeverre toekomstige wijzigingen van deze regelgeving tot een andere uitkomst leiden en of voor de betrokken woningen een aankoopregeling van kracht zal worden. De ontwikkeling van deze regelgeving is afhankelijk van nog te maken berekeningen met nieuwe vervoersprognoses en nieuwe faalcijfers. De gemeente en de provincie is verteld dat ik niet op deze onzekere basis toezeggingen kan doen en daar evenmin verwachtingen over wil wekken.

Tijdens het gesprek hebben alle partijen nogmaals het belang van het project bevestigd. In dit verband kwam ook de verantwoordelijkheid van de provincie Limburg voor het doorgang hebben van het project Vierpaardjes aan de orde. Zoals met de provincie Limburg is afgesproken, is het eventueel niet doorgaan van het project Vierpaardjes en de consequenties van alternatief benodigde maatregelen (breder dan alleen spoorwegveiligheid) in het project Maaslijn voor risico en rekening van Limburg.

Met de gemeente en de provincie is verder afgesproken dat we over de diverse ontwikkelingen rondom de opgave van Limburg en in het bijzonder het spoorknooppunt Venlo en dus ook de ontwikkelingen rond Vierpaardjes, goed in gesprek blijven. Daarbij is ook afgesproken dat het ministerie samen met de provincie en gemeente Venlo optrekt bij een eventuele toekomstige aanvraag in het kader van het CEF (Common European Facilities).

Ten slotte ben ik verheugd u te kunnen melden dat de bestuursovereenkomst Maaslijn is getekend door betrokken partijen. Dit betekent dat Rijk en regio een duidelijk afsprakenkader hebben vastgelegd over financiën, risicodeling en rolverdeling voor het project Maaslijn. Het streven is de elektrificatie en versnellingsmaatregelen op de Maaslijn uiterlijk in 2024 af te ronden.

Tot slot

In 2019 was sprake van een flinke groei van het spoorgoederenvervoer. Het is een eerste indicatie dat het in 2018 opgestelde Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer effect heeft. De in 2019 in werking getreden subsidieregeling draagt daaraan bij. In 2021 evalueer ik tussentijds het uiteindelijke effect. Met de verdere uitwerking van andere maatregelen hoop ik de groei voort te kunnen zetten. Verder kijk ik uit naar de

voorstellen van de Europese Commissie over de Green Deal waarin grote ambities zijn vervat om het vervoer van goederen per spoor te stimuleren. In de volgende voortgangsbrief zal hier verder op worden ingegaan.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga