



Aan Staatssecretaris

nota

Voortgangsbrief spoorgoederenvervoer

TER BESLISSING

Datum

6 december 2022

Onze referentie

IENW/BSK-2022/239251

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Beslistermijn

8 december 2022

Bijlage(n)

10

Aanleiding

Hierbij ontvangt u uw eerste voortgangsbrief spoorgoederenvervoer, waarin u de stand van zaken op verschillende onderwerpen op dit beleidsterrein schetst. U beschrijft hierin ook uw inspanningen om tegemoet te komen aan vier moties. In verband met het tijdig toezenden van deze brief aan de Tweede Kamer, zodat deze nog tijdens het commissiedebat Spoor van 15 december 2022 kan worden behandeld, wordt u gevraagd om zo snel mogelijk akkoord te gaan met de verzending. Over de afhandeling van de tijdens de begrotingsbehandeling van afgelopen week ingediende moties – met name die over de concurrentiepositie van de spoorgoederensector – wordt u op korte termijn nader geadviseerd.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met:

- het verzenden van de Kamerbrief voortgang spoorgoederenvervoer, met:
 - uw antwoord op de motie-Minhas/Van Ginneken;
 - uw antwoord op de motie-Koerhuis/Minhas;
 - uw antwoord op de motie-Van Dijk;
 - uw nadere uitwerking van de motie-Schonis c.s.;
 - uw aangekondigde reactie op het actieplan van Van Ginneken;
 - uw investeringsbesluiten aangaande de Rotterdamse Havenspoorlijn;
 - uw reserveringsbesluit aangaande de 740 metertreinprojecten;
 - uw reactie op het plan van aanpak van ProRail voor het derde spoor;
 - uw besluit om op de Brabantroute een intercitypad ter beschikking te stellen aan het spoorgoederenvervoer;
 - uw besluit om in te zetten op vervangend busvervoer op de treinverbinding tussen Venlo en Düsseldorf.

Kernpunten

De motie-Minhas/Van Ginneken verzoekt u om op Europees niveau toe te werken naar een evenrediger vaststelling van spoorgoederenvervoerstarieven.¹ Uw reactie vestigt de aandacht op het recentelijke in lijn brengen van de gebruiksvergoeding met Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad tot instelling van één Europese spoorwegruimte. U geeft verder aan dat verdergaande ambities voor een evenrediger vaststelling van deze tarieven op

¹ Kamerstukken II 2019/20, 29984, nr. 968.

ambtelijk niveau met de Europese Commissie zijn besproken. Zulke ambities vergen echter aanpassing van de genoemde richtlijn, hetgeen niet aan de orde is.

In reactie op de motie-Koerhuis/Minhas, waarin u wordt gevraagd een oplossing te zoeken voor het infrastructurele goederenknelpunt op de Maasvlakte, geeft u aan dat de analyse van het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail uitwijst dat de groei van spoorgoederenverkeer van en naar de Maasvlakte een knelpunt zal worden.² Volgens het havenbedrijf ontstaat dit knelpunt al in 2024. Volgens de door u gehanteerde *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021* ontstaat dit knelpunt pas in 2030.³ U geeft aan dat u voor het oplossen van dit knelpunt onvoldoende middelen hebt, maar dat u wel in een aantal kleinere projecten investeert om de bestaande capaciteit beter te kunnen benutten.

Ter beantwoording van de motie-Van Dijk, die u vraagt om het plaatsen van batterijen op goederenlocomotieven als alternatief voor elektrificatie van het spoor te onderzoeken, geeft u aan dat er inmiddels een studie heeft plaatsgevonden die heeft aangetoond dat deze aan de binnenvaart ontleende suggestie voor het spoorgoederenvervoer weinig kansrijk is.⁴

De motie-Schonis c.s. vraagt om een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.⁵ Tijdens het commissiedebat Spoor, Spoorveiligheid en ERTMS van 9 juni heeft u toegezegd dat u eind dit jaar de contouren van een toekomstbeeld zou communiceren, in combinatie met een reactie op het *Actieplan leefbaar spoor bij spoorgoederenvervoer* van Kamerlid Van Ginneken.⁶ In deze brief geeft u aan dat u zo ver nog niet bent, omdat u eerst samen met de minister de *modal shift*-ambitie uit het coalitieakkoord uiteen wilde zetten. Verder ziet u dat sectorpartijen eerst aandacht vragen voor actuele kostenstijgingen, waardoor het vervoer van goederen per spoor niet meer rendabel of concurrerend zou zijn. Het gaat daarbij om kosten die voor meerdere modaliteiten kunnen gelden, zoals energieprijzen en loonkosten, maar ook om kosten die specifiek voor de spoorgoederensector gestegen zijn, zoals de tarieven die de sector aan ProRail betaalt voor het gebruiken van het spoor. Op dit moment wordt in kaart gebracht wat de relatie is tussen de stijging van kosten en de concurrentiepositie van de spoorgoederensector, waarover u later wordt geïnformeerd.

Deze brief bevat tevens uw reactie op het door ProRail opgestelde plan van aanpak voor de werkzaamheden aan het derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen, zoals dit in september met u is besproken. U bent positief over het rapport en u geeft aan dat ProRail en DB Netz goede afspraken hebben gemaakt, die nog in een document moeten worden vastgelegd. U hebt dit op 13 september ook met uw Duitse ambtgenoot Theurer gedeeld. Niettemin spreekt u uit dat hinder onvermijdelijk is. Weliswaar kan het grensoverschrijdend spoorverkeer in zestig van de tachtig weken goed worden afgewikkeld; voor twintig van de tachtig weken is dit vanwege volledige stremmingen van de grensovergang tussen Zevenaar en Emmerich niet het geval. U geeft aan dat u – zoals u enige maanden in een stafoverleg besloten heeft – de door ProRail voorgestelde maatregelen wilt overnemen, zoals het beschikbaar stellen van een intercotypad tussen Breda en

Onze referentie

IENW/BSK-2022/239251

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en
Spoor
Veiligheid en Goederen

Aan

V.L.W.A. Heijnen

Bijlage(n)

10

² Kamerstukken II 2021/22, 35925 A, nr. 66.

³ Bijlage bij Kamerstukken II 2020/21, 31305, nr. 328.

⁴ Kamerstukken II 2019/20, 29984, nr. 876.

⁵ Kamerstukken II 2020/21, 35570 XII, nr. 62.

⁶ Kamerstukken II 2021/22, 29984, nr. 991, p. 64.

Eindhoven voor het goederenverkeer en het inzetten van vervangend busvervoer op de route van *Regional-Express 13* tussen Venlo en Düsseldorf. Ook neemt u het advies over om te investeren in een minder hinderpakket, om de overlast voor omwonenden te beperken. ProRail adviseert voorts dat de Verbeteraanpak Trein 2025 nodig is om de verkeersafwikkeling in goede banen te leiden. Zoals in het stafoverleg van 24 november 2022 besproken is, heeft u hiervoor echter nog geen middelen, zodat u aangeeft dat u hierover nog een nadere afweging maakt.

Ten slotte bevat de brief een passage over een tijdelijke snelheidsbeperking op de Hogesnelheidslijn. De vertraging die deze beperking oplevert is tijdens het tripartite overleg met ProRail en de NS op donderdag 8 december 2022 door de directeur-generaal Mobiliteit met deze partijen besproken. Het advies is om de Tweede Kamer voorafgaand aan het commissiedebat Spoor van aanstaande 15 december over deze situatie te informeren.

Krachtenveld

Een deel van de feitelijke informatie in de brief is ontleend aan gegevens van ProRail; de gehele tekst is ook met ProRail afgestemd. Daarnaast zijn de passages over het knelpunt op de Maasvlakte besproken met het Havenbedrijf Rotterdam. De brief is verder afgestemd met de collega's die op het directoraat-generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken aan de verwante modal shiftbrief werkten.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Kamerbrief voortgang spoorgoederenvervoer november 2022	De door u te accorderen Kamerbrief voortgang spoorgoederenvervoer.
2	Bijlage 1 bij Kamerbrief - Jaarverslag 2021 Rijn-Alpencorridor	Bevat <i>Annual Report 2021: Rail Freight Corridor Rhine-Alpine</i> , Frankfurt am Main: Corridor Rhine-Alpine 2022.
3	Bijlage 2 bij Kamerbrief - Jaarverslag 2021 Noordzee-Middellandse Zeecorridor	Bevat <i>Easier, Faster, Safer: RFC North Sea-Med 2021 Annual Report</i> , Brussel: RFC North Sea-Med 2022.
4	Bijlage 3 bij Kamerbrief - Jaarverslag 2021 Noordzee-Balticumcorridor	Bevat <i>Annual Report 2021</i> , Warschau: North Sea – Baltic Rail Freight Corridor 2022.
5	Bijlage 4 bij Kamerbrief - Ontwikkelingen spoorgoederenverkeer in Nederland	Bevat <i>Ontwikkelingen spoorgoederenverkeer in Nederland. 2021 vergeleken met 2020</i> , Utrecht: ProRail 2022.

Onze referentie

IENW/BSK-2022/239251

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Aan

V.L.W.A. Heijnen

Bijlage(n)

10

6	Bijlage 5 bij Kamerbrief - Plan van aanpak derde spoor	Bevat <i>Derde spoor. Plan van aanpak 80-weekse</i> , Utrecht: ProRail 2022.
7	Bijlage 6 bij Kamerbrief – Aanbieding Oplossen knelpunt Maasvlakte	Bevat de aanbiedingsbrief van <i>Oplossen knelpunt Maasvlakte</i> , Utrecht: ProRail 2022.
8	Bijlage 7 bij Kamerbrief - Oplossen knelpunt Maasvlakte	Bevat <i>Oplossen knelpunt Maasvlakte</i> , Utrecht: ProRail 2022.
9	Bijlage 8 bij Kamerbrief - Onderzoek aandeel stille goederenwagens	Bevat Panteia, <i>Onderzoek aandeel stille goederenwagens. Basisjaar 2018 en prognose 2025, 2030, 2040</i> , Zoetermeer: Panteia 2019
10	Bijlage 9 bij Kamerbrief - Werkprogramma 2022-2024 Europese spoorwegen	Bevat <i>Work Programme 2022-2024</i> , Brussel: Europe's Rail 2022.

Onze referentie

IENW/BSK-2022/239251

Opgesteld door

Bestuurskern
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Aan

V.L.W.A. Heijnen

Bijlage(n)

10

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
14 september 2022	Besluitvorming generieke investeringsruimte Mobiliteitsfonds (IENW BSK-2022 204135)	Niet openbaar. Bevat onder andere het door de minister van Infrastructuur en Waterstaat genomen reserveringsbesluit voor de financiering van de eerste fase van de 740 meter treinlengte à € 90 miljoen.