

Vergaderjaar 2007–2008

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 73

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 september 2008

Hierbij informeer ik u zoals aangekondigd in het uitvoeringsprogramma van de nota Mobiliteit over de voortgang van de spoorcorridors voor het railgoederenvervoer. Het ontwikkelen van efficiënte spoorgoederencorridors, mede door Nederland geïnitieerd vanaf 2003 bij het sluiten van een MOU voor de corridor Rotterdam–Milaan, staat momenteel ook op de Europese spoorwegagenda na het uitkomen van de Mededeling van de Europese Commissie van 18 oktober 2007 «*Naar een spoorwegnet met voorrang voor het goederenverkeer*». De Raadsconclusies van 4 april 2008 hierover zijn aangenomen.

Het EP heeft op 17 juli 2008 een rapport aangenomen over freight transport in Europe. Het EP ondersteunt daarbij op hoofdlijnen het beleid van de Europese Commissie om te komen tot een Europees spoorwegnet met prioriteit voor het spoorgoederenvervoer.

In november 2008 wordt een wetgevend voorstel van de Europese Commissie verwacht om in Europees verband het functioneren van spoorgoederencorridors te bevorderen.

Bij de ontwikkeling van het nieuwe beleid heeft de Europese Commissie gebruik gemaakt van een expert group. De verwachting is dat het rapport van deze expert group gelijktijdig met het wetgevende voorstel van de Minister over freight oriented networks wordt gepubliceerd. Vanuit Nederland namen de Voorzitter van de Raad van Bestuur van ProRail en de directeur spoorvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat deel aan deze expert group.

In deze brief wil ik de voortgang schetsen voor de corridor Rotterdam–Genua, de stand van zaken in de Rotterdam–Lyon corridor, het actieplan dat is opgesteld met Tsjechië en de gesprekken met Polen.

Rotterdam–Genua

Voor de spoorcorridor Rotterdam–Genua ontvangt u hierbij het voortgangsverslag (bijlage 1)¹ zoals dat is opgesteld door de Ministeries van de

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

deelnemende landen Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië. De spoorcorridor ontwikkelt zich positief: een voortgaande groei van het vervoer op de corridor (jaarlijkse groei op de corridor van 6–8% en aan de Nederlands-Duitse grens zelfs meer) en intensivering van de benutting van spoorwegcapaciteit bepalen het beeld. Uitbreiding van spoorwegcapaciteit is nodig om knelpunten in de toekomst te voorkomen (zie o.a. ook de afspraken van 22 januari 2007 rond aanleg 3e spoor Betuweroute–Oberhausen). In verband met de nieuwe ontwikkelingen op de corridor is het bestaande actieplan geactualiseerd voor de periode 2008–2012 (bijlage 2)¹.

ERTMS

Na het tekenen van de Letter of Intent (LOI) van 3 maart 2006 (zie brief aan Tweede Kamer van 15 juni 2006 (29 644, nr. 67) over de aanleg van ERTMS op de corridor is de samenwerking van de infrastructuurbeheerders duidelijk in een versnelling gekomen. Op basis van deze LOI hebben de ministeries, in nauwe samenwerking met EU ERTMS coördinator Karel Vinck, een executive board samengesteld met vertegenwoordigers van de Ministeries om het project aan te sturen, onder voorzitterschap van het Nederlandse ministerie. De executive board komt bijeen met het management committee van infrastructuurbeheerders die de uitvoering van niet alleen de aanleg van ERTMS maar ook de andere verbeteringen (zoals capaciteitstoewijzing, samenwerking op gebied van infrastructuure bottlenecks, samenwerking terminals etc.) door de infrastructuurbeheerders coördineren. De infrastructuurbeheerders hebben in een businessplan hun doelstellingen voor de termijn van 2025 neergelegd.

Voor de ondersteuning van de samenwerking van de infrastructuurbeheerders is een zogenaamde program-management office ingericht en is op 5 augustus 2008 een juridische entiteit naar Europees recht opgericht (Europees Economisch Samenwerkingsverband, EEIG) om de samenwerking te ondersteunen. Als aandeelhouder van ProRail heb ik hiervoor op 30 oktober 2007 toestemming gegeven: dergelijke samenwerking is belangrijk voor het ontwikkelen van de achterlandverbindingen vanuit de Havens van Rotterdam en Amsterdam en is goed voor de benutting van de Betuweroute. De risico's van de oprichting van deze EEIG zijn gering aangezien de EEIG vooralsnog alleen beheerskosten zal dragen van de EEIG zelf.

Op basis van het businessplan hebben de infrastructuurbeheerders in nauwe samenwerking met de betrokken Ministeries van Nederland, Duitsland en Italië een gecoördineerde aanvraag voor TEN-financiering ingediend op 20 juli 2007. Deze aanvragen zijn voor zover het de ERTMS-investeringen op de corridor betreft voor het tijdvak 2007–2012 maximaal gehonoreerd door de Europese Commissie. Ik verwijs u hierbij naar de brief aan de Tweede Kamer van 15 augustus 2008 (21 501-33, nr. 177). Voor het aanleggen van ERTMS op de corridor werken de betrokken infrastructuurbeheerders nauw samen bij het kiezen van de systeemkeuze (o.a. welke versie en welk niveau van ERTMS) en wordt bekeken op welke punten de infrastructuurbeheerders samen kunnen optrekken (bijvoorbeeld bij testen tot in gebruikname). Bedoeling is om voor einde 2008 tot besluitvorming te komen over het corridor implementatieplan voor ERTMS op de corridor. Hierbij zal worden aangegeven met welke versie van ERTMS implementatie per deel van de corridor zal plaatsvinden. In ieder geval voor Zwitserland en Duitsland geldt dat implementatie niet volledig met de huidige versie van ERTMS kan plaatsvinden omdat het nog niet aan de benodigde functionaliteiten voldoet (o.a. invoering limited supervision en braking curve hier cruciaal). Hierbij zal ook aan de orde komen de wijze van implementatie van de twee overblijvende ERTMS-eilanden op de corridor Zevenaar en Kijfhoeck. In de planstudie die nu

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

loopt zullen de effecten van implementaties van ERTMS op de corridor op de Betuweroute worden betrokken. Uitgangspunt bij inbreng van Nederlandse zijde zal zijn om eventuele wijzigingen van ERTMS op de Betuweroute zo beperkt mogelijk te houden.

Voor de afstemming met spoorvervoerders wordt in 2008 voorzien een advisory board met (2) vertegenwoordigers van de vervoerders per land, aangevuld met 2 vertegenwoordigers van de Europese koepelorganisaties CER en ERFA, in te stellen die de infrastructuurbeheerders zullen adviseren over o.a. de ERTMS implementatiestrategie. Hierbij zal ook de gewenste en noodzakelijke retrofitting van de locomotieven aan de orde komen. Een aantal vervoerders heeft hiervoor al met succes een aanvraag gedaan voor Europese co-financiering (TEN) van de locomotieven. Een bijzonder punt van aandacht is de vraag of en per welke datum en met welke financiële consequenties de locomotieven, die al met de huidige versie van ERTMS zijn uitgerust op de Betuweroute en op delen in Zwitserland, moeten upgraden naar een hogere ERTMS versie die voorzien wordt in in ieder geval Duitsland en Zwitserland.

Wederzijdse acceptatie van machinisten en locomotieven

Voor beide onderwerpen zijn reeds MOU's afgesloten met respectievelijk Duitsland en Duitsland/Zwitserland/Oostenrijk/Italië. Ik berichtte u hierover in de brief van 3 juli 2007 (29 644, nr. 80). De implementatie van de afspraken rond wederzijdse acceptatie van rollend materieel zijn inmiddels in gevorderd stadium. De betrokken inspecties hebben voor alle betrokken eisen aan het rollend materieel bepaald of de keuringen zonder meer wederzijds kunnen worden geaccepteerd. E.e.a. gebeurt in nauwe samenwerking met het Europees Spoorwegagentschap.

Doelstelling van de 5 landen die de MOU van 7 juni 2007 hebben ondertekend is om de werkingssfeer van de MOU verder uit te breiden met andere omringende Europese landen. Inmiddels is op Europees niveau de richtlijn 2008/57/EC gepubliceerd op 18 juli 2008 (implementatie uiterlijk per 19 juli 2010) waarin het raamwerk voor wederzijdse erkenning van de wederzijdse keuringen van materieel wordt geregeld. De afspraken over wederzijdse erkenning in de MOU zijn mede gebaseerd op deze Europese richtlijn. Inmiddels zijn gesprekken gestart over migratie van de werkwijze onder de MOU naar de toekomstige implementatie van de EU richtlijn waarin ook het Europees Spoorwegagentschap een cruciale rol heeft. Op Europees niveau is er inmiddels de richtlijn machinisten (2007/58/EC). Implementatie van deze richtlijn is voorzien per 1 januari 2010 voor internationale machinisten.

Terminal studie

In het eerste half jaar van 2008 is een door de Ministeries gecoördineerde studie naar spoorwegterminals op de corridor uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar de invloed van terminals op de kwaliteit en capaciteit van het functioneren van de corridor. Een groep van terminalbeheerders zal in nauw overleg met de infrastructuurbeheerders nagaan welke capaciteits- en kwaliteitsmaatregelen op het niveau van de corridor noodzakelijk zijn.

Douane

Per 1 juli 2009 wordt de nieuwe douane verordening (1875/2006/EC) van kracht, waarbij alle transporten door Zwitserland een aantal uren van te voren moeten worden aangemeld bij de douane. Hiermee zouden de voordelen bereikt met het MOU van 2004 aangaande douane-procedures door de Zwitserse bondsstaat verloren kunnen gaan. Ook in de raads-

conclusies van de Europese Transport Ministers van 6 april 2008 wordt het belang van een simpele douane handeling van Transporten van en naar Zwitserland in het algemeen onderstreept. Tussen de Europese Commissie en Zwitserland wordt momenteel gewerkt aan een oplossing. Ik verwacht u voor einde 2008 te kunnen informeren over de besluitvorming tussen EU en Zwitserland op dit punt.

Spoorweggeluid

De Ministeries hebben afgesproken om met ingang van 2008 een verkenning te doen naar samenwerkingsmogelijkheden op het gebied van bronbeleid voor spoorweggeluid. Binnen Nederland bestaat reeds een aanpak op dit punt. Zo heeft ProRail recent een prestatieregeling ingevoerd om ombouw naar stil materieel te stimuleren. Deze regeling is uitgewerkt in het kader van het Innovatie Programma Geluid. Met het groeiende verkeer per spoor is geluid in de stedelijke gebieden een urgent probleem aan het worden, niet alleen in Nederland maar ook in bijvoorbeeld Duitsland. Stillere remblokken van de goederenwagons zijn vanuit kosten-baten optiek een zeer belangrijke oplossing. Aangezien de goederenwagons internationaal circuleren is een internationale aanpak vereist.

Rotterdam–Lyon

Eind 2008 zal een nieuw voortgangsverslag worden opgesteld over de periode 2007–2008 inclusief advies over eventueel vervolg.

Op het gebied van samenwerking tussen spoorwegveiligheidsinspecties wordt goede voortgang gemaakt. Zoals hierboven al vermeld is het de gezamenlijke doelstelling om voor eind 2008 de werkkingsfeer van de MOU cross acceptance rolling stock uit te breiden met ten minste België, Frankrijk en Luxemburg. De gezamenlijke infrastructuurmanagers werken actief aan verbetering van doorgaande treinpaden en verkeersmanagement. De marktopening in België en Frankrijk is inmiddels sterk verbeterd maar nog niet optimaal waardoor mede in combinatie met een aantal incidentele factoren (onderhoudswerkzaamheden, regionale stakingen) het vervoer nog niet echt is toegenomen.

Naast de samenwerking die is opgezet voor Rotterdam-Lyon (MOU 2004) is in 2006 de Europese ERTMS corridor Antwerpen-Basel/Lyon gestart als project. In het concept-implementatieplan van de Nederlandse spoorwegsector dat ik op 21 september 2007 (29 893/29 644, nr. 54) naar de Tweede Kamer heb gezonden is implementatie van ERTMS op de lijn Rotterdam-Roosendaal grens voorzien in de periode 2013–2020. De nationale veiligheidssystemen van Frankrijk, België en Nederland kunnen technisch niet rendabel worden gemonteerd in 1 locomotief. Zonder ERTMS blijven locwissels nodig voor vervoer tussen Nederland en Frankrijk.

Actieplan Nederland–Tsjechië

Op basis van de MOU Transport 2006 tussen Nederland en Tsjechië is in 2007 een studie gedaan naar marktpotentie en marktbelemmeringen voor het spoorgoederenvervoer tussen de 2 landen. Duitse collega's zijn hier waar nodig ook bij betrokken.

Met de stakeholders is gekeken naar de noodzakelijke verbeteracties voor deze corridor. Capaciteit en toegang tot terminals, mogelijkheden van grensoverschrijdende inzet van rollend materieel en machinisten vormen daarbij de kernpunten.

De studie heeft een concept actieplan opgeleverd dat ik graag samen met mijn Tsjechische collega wil uitvoeren (bijlage 3)¹. Hierover zal ik binnenkort nadere afspraken maken.

De marktontwikkeling is voorspoedig tussen beiden landen: het is een «droge» bestemming die typisch geschikt is voor spoorvervoer (modal share circa 50%). Er is een groeiende markt: tot 2020 is de verwachting ongeveer 100% groei, met name voor de intermodale containers. En er zijn nu al meerdere vervoerders die in concurrentie hun diensten aanbieden.

Het ligt in mijn bedoeling om uiterlijk in 2010 te komen met een voortgangsrapportage over deze spoorcorridor.

Samenwerking Polen

Het spoorgoederenvervoer met centraal Europa, waaronder ook Polen blijft toenemen en heeft potentie voor de toekomst. Momenteel is reeds één Poolse vervoerder in Nederland actief (CTL) en rijden andere vervoerders in samenwerking met elkaar diensten van en naar Polen.

Het is mijn inzet om te komen tot structurele samenwerking met Polen omdat het voor de Nederlandse spoorgoederenmarkt een essentiële markt is. Als eerste stap wordt een studie naar marktpotentie en marktbelemmeringen voorbereid. Bedoeling is dat deze studie nog in 2008 kan starten.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.