

Vergaderjaar 2014–2015

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 541

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 5 mei 2015

Bij brief van 13 oktober 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 508) heb ik u geïnformeerd over het tekenen van de «establishment agreements regarding the executive boards» van de spoorgoederencorridors Rhine – Alpine, North Sea – Mediterranean en North Sea – Baltic. In deze brief informeer ik u over het tekenen van het raamwerk voor capaciteitsverdeling op de genoemde corridors en het tekenen van de (update) van het Implementatieplan van de spoorgoederencorridors North Sea – Mediterranean en Rhine – Alpine. Het raamwerk voor capaciteitsverdeling is getekend op respectievelijk 2 december 2014, 11 december 2014 en 12 januari 2015 voor de spoorgoederencorridors Rhine Alpine, North Sea Mediterranean en North Sea – Baltic. De updates voor de corridor implementatieplannen voor de spoorgoederencorridors Rhine – Alpine en North Sea Mediterranean zijn getekend op respectievelijk 11 december 2014 en 14 april 2015.

Raamwerk capaciteitsmanagement

Het raamwerk capaciteitsmanagement voor de 3 corridors is inhoudelijk identiek en geldt voor de dienstregeling 2016. Het vervangt het eerdere raamwerk voor de corridors Rhine – Alpine en North Sea – Mediterranean dat op 20 december 2012 is getekend. Inmiddels is hetzelfde raamwerk ook aanvaard in de corridors Atlantic, Mediterranean en Baltic – Adriatic. Voornemen is om in 2015 verder te spreken met alle bestaande 9 spoorgoederencorridors om tot een inhoudelijk identiek raamwerk te komen. In het raamwerk wordt aangegeven op welke manier de Corridor One Stop Shop (C-OSS) zijn werk moet doen en hoe de C-OSS te werk moet gaan bij conflicterende aanvragen voor door de C-OSS aangeboden treinpaden (pre-arranged treinpaden, PaP's). De belangrijkste veranderingen in het raamwerk en de toepassing daarvan zijn:

- het kunnen aanvragen van PaP's zijn die meerdere corridors betreffen;
- het toekennen van een hogere prioriteit voor aanvragen van geheel doorgaande PaP's in geval van zwaar belaste infrastructuur (zoge-

- naamde network PaP's). Dit bevordert optimaal gebruik van de beschikbare capaciteit;
- het gebruik van Flex PaP's waarbij er speelruimte is om te plannen details van de dienstregeling tussen herkomst en bestemming aan te passen met het oog op logistieke concepten (bijvoorbeeld stopplaatsen) en optimalisatie van het gebruik van de beschikbare infrastructuurele capaciteit. De introductie van dit concept zal naar verwachting het aanbod van de C-OSS doen vergroten omdat infrastructuurbeheerders door deze flexibiliteit in het planningsproces van de dienstregeling meer PaP's kunnen aanbieden.

De inhoud van het raamwerk voeg ik als bijlage bij deze brief¹. De raamwerken zijn gepubliceerd op de website van de 3 corridors (<http://www.corridor-rhine-alpine.eu/>, <http://www.rfc-northsea-med.eu/>, <http://www.rfc8.eu/>). Het raamwerk is ook van toepassing bij het voorbereiden van de herroutering van het vervoer tijdens de bouw van het 3^e spoor Betuweroute – Oberhausen waarover ik u informeerde per brief van 14 oktober 2014 (Kamerstuk 22 589, nr.320).

Update van het corridor implementatieplan van spoorgoederencorridors Rhine – Alpine en tekenen corridor implementatieplan North Sea – Mediterranean

Op 5 december 2013 is het corridor implementatieplan van de spoorgoederencorridor Rhine – Alpine getekend door de betrokken Ministers. Bijgevoegd document betreft een update van dit plan. Met name het onderdeel investeringsplan is geactualiseerd. Ten aanzien van de aanleg van ERTMS was op 5 december 2013 als doel geformuleerd: implementatie in 2015 (grensstations) en in 2018 voor de gehele corridor. Momenteel wordt er gewerkt aan een gedetailleerd roll-out plan voor ERTMS op de corridor en is er nog geen planning voor de gehele corridor beschikbaar. De grensovergang bij Zevenaar is per december 2014 in gebruik genomen; gepland is om ERTMS op de Zwitserse grensovergangen per einde 2016 in gebruik te nemen. Einde 2015 verwacht ik meer te kunnen zeggen over de uitrol van ERTMS over de gehele corridor.

Op 12 december 2013 is de corridor North Sea – Mediterranean operationeel geworden maar is het tekenen van het implementatieplan uitgesteld in afwachting van overeenstemming over de uitrol van ERTMS op deze corridor. Inmiddels is er overeenstemming over de realisatie van ERTMS op het traject Antwerpen – Luxemburg – Bazel van de corridor per 2018. Aan de planning voor de uitrol naar Lyon wordt verder gewerkt. Planning van de uitrol Rotterdam- Antwerpen is (ongewijzigd) voorzien voor 2020. Ten behoeve van ERTMS uitrol Rotterdam – Antwerpen hebben Nederland en België in februari 2015 gecoördineerde aanvragen ingediend voor TEN-T financiering.

Slot

Nederland blijft inzetten op de ontwikkeling en optimalisatie van de spoorgoederencorridors zoals ook in mijn brief van 13 oktober 2014 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 508) geschetst. Medio 2015 worden de jaarberichten van de corridors Rhine – Alpine en North Sea – Mediterranean verwacht. Deze zijn ook van belang voor het door de Europese

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Commissie op te stellen rapport over de voortgang van de spoorgoedencorridors. Dit rapport wordt in november 2015 verwacht evenals de goedkeuring van het implementatieplan North Sea Baltic.

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