

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 346

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 november 2011

Het verheugt me u te melden dat ik met de heer Ramsauer afspraken heb kunnen maken over de aansluiting van de Betuweroute in Duitsland. Het Bondsaandeel van de financiering van het derde spoor tussen grens en Oberhausen is nu helemaal rond. Dit betreft € 1 miljard van de totale kosten van € 1,3 miljard. De Duitse federale minister van Verkeer gaat ervan uit dat nu ook Nordrhein-Westfalen zijn bijdrage aan het project zal leveren.

De projectorganisatie aan Duitse kant werkt hard aan afronding van de planfase. Ook in het dossier geluid trekken beide ministeries samen op en werken wij nu één aanpak uit voor vermindering van geluid door goederenwagons. Dit zijn belangrijke stappen voor de verdere ontwikkeling van de spoorgoederencorridors.

Ik bied u thans de voortgangsrapportage over de ontwikkeling van de Europese spoorgoederencorridors aan, die voor Nederland van belang zijn. Deze rapportage is een vervolg op de brief van 28 juni 2010 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 282).

1. Inleiding

De ontwikkeling van spoorgoederencorridors staat hoog op de Europese agenda. De totstandkoming ervan vormt een vitaal onderdeel van de Nederlandse strategie voor de ontwikkeling van goede achterlandverbindingen voor onze Noordzeehavens. Het gaat om de corridors naar respectievelijk Genua, Lyon/Basel en Warschau–Kaunas. Deze aanpak sluit ook goed aan op de adviezen van het topteam logistiek.

In deze brief rapporteer ik over de uitvoering van de afspraken zoals vastgelegd tijdens de Ministersconferentie van 14 juni 2010 in Rotterdam, over de ontwikkeling van het Europese kader en de stand van zaken per individuele corridor.

2. Follow-up Rotterdam verklaring van spoorgoederencorridors d.d. 14 juni 2010

Alle drie te realiseren corridors, afgesproken in Rotterdam, zijn verder ontwikkeld. De betrokken ministeries en infrastructuurbeheerders zijn door de Rotterdam declaration gecommitteerd aan de genoemde corridors. Op 27 juni 2011 is tijdens een business conferentie in Antwerpen over spoorgoederencorridors de voortgang besproken van de verschillende corridors. De conferentie toonde aan dat infrastructuurbeheerders en marktpartijen de aanpak positief beoordelen. Inmiddels is voor de uitbreiding van corridor de Antwerpen–Lyon/Basel naar Rotterdam en voor de uitbreiding van de corridor Rotterdam–Genua naar Antwerpen via de Belgisch-Duitse grens door de betrokken infrastructuurbeheerders een uitbreidingsplan opgesteld.

3. Europees kader, Verordening 913/2010/EG en de implementatie daarvan

De totstandkoming van de spoorgoederencorridors heeft een stevig Europees kader gekregen. Op 22 juli 2009 is het zogenaamde Europese masterplan ERTMS (2009/561/EG) vastgesteld, waarin de uitrol van ERTMS over 6 spoorcorridors, waaronder Rotterdam–Genua, verplicht wordt per 2015 en de verdere uitrol van ERTMS per 2020 is voorzien voor o.a. Rotterdam–Antwerpen en Amsterdam–Betuweroute. Op 22 september 2010 is de verordening 913/2010/EG over de ontwikkeling van spoorgoederencorridors vastgesteld waarin 9 Europese corridors zijn opgenomen. De corridors Rotterdam–Genua en Rotterdam–Lyon dienen per 2013 en de corridor Rotterdam–Warschau dient per 2015 aan de eisen van deze verordening te voldoen. In mei 2013 (mei 2015 voor Rotterdam–Warschau) dient door de infrastructuurbeheerders een corridor implementatieplan ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de betrokken ministeries. Daarbij is de consistentie met nationale investeringsplannen, zoals in Nederland het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), van belang. Naast het opstellen van een corridor implementatieplan stelt de verordening eisen aan onder andere de inrichting van het capaciteitsmanagement.

In de herziening van de Trans-Europese Vervoersnetwerken (TEN-T), waarvoor de Europese Commissie op 19 oktober 2011 een voorstel deed, nemen de grensoverschrijdende spoorcorridors een centrale plaats in bij het zogenaamde Europese kernnetwerk. In het voorstel voor een nieuwe Europese meerjarenbegroting (meerjarig financieel kader) van Europese Commissie zijn bovendien aanzienlijk meer middelen voor transportinfrastructuur beschikbaar gesteld, als onderdeel van de zogeheten Connecting Europe Facility.

4. Voortgang van de individuele corridors

Corridor Rotterdam/Antwerpen–Genua

Het aantal treinen dat bij Zevenaar de grens over ging steeg in 2010 met 22% tot bijna 23 000 als gevolg van de groei van het spoorgoederenvervoer en als gevolg van meer gebruik van de Betuweroute. Het spoorgoederenvervoer ontwikkelde zich in 2010 positief ten opzichte van het crisisjaar 2009, hoewel het marktaandeel spoor in de Rotterdamse haven met 1% terugliep tot 10% van het aantal containers. Het kabinet zet zich door middel van het investeringsprogramma PHS tot 2020 in voor het faciliteren van groei van het spoorgoederenvervoer. Dit is noodzakelijk mede gezien de groeiende goederenstroom die wordt verwacht na ingebruikname van de 2^e Maasvlakte. De totstandkoming van de internationale spoorgoederencorridors past hier in. Het gaat daarbij niet

alleen om het investeren in infrastructurele capaciteit, maar vooral ook om andere kwaliteitsmaatregelen zoals het creëren van doorgaande treinpaden, grensoverschrijdende inzet van machinisten en douaneprocedures voor spoortransit EU-Zwitserland.

Op deze corridor is in de volle breedte gewerkt aan verbetering van de kwaliteit, capaciteit, interoperabiliteit en toegang tot het spoor. Het jaarlijkse voortgangsbericht 2010 opgesteld door de betrokken ministeries van de corridor is bijgevoegd (bijlage 1).¹

Over de installatie van ERTMS op de corridor, zoals afgesproken om aan te leggen over de gehele corridor per 2015, vinden momenteel gesprekken plaats met Duitsland, de Europese Commissie, Zwitserland en Italië naar aanleiding van zorgwekkende berichtgeving dat Duitsland zijn ERTMS strategie wil aanpassen. Zwitserland en Italië liggen wel op schema.

De bespreking rond ERTMS uitrol op de corridor staat naast de uitvoering van bestaande afspraken met Duitsland over aanleg van het voor Nederland belangrijke 3^e spoor Zevenaar–Oberhausen. In de komende voortgangsbrief over de Betuweroute verwacht ik u meer informatie hierover te kunnen geven.

Het is mijn inzet om, vooruitlopende op een EU-aanpak samen met de landen van de corridor te komen tot een gecoördineerde en meer effectieve aanpak voor het bronbeleid voor bestrijding van geluid op het spoor, conform de plannen van de EU.

Voor de wederzijdse erkenning van de toelating van materieel wordt momenteel richtlijn 2008/57/EC geïmplementeerd (Staatsblad van 13 mei 2011 onder nr. 214). Met de landen Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en Italië was in juni 2007 al een Memorandum of Understanding getekend door mijn ambtsvoorganger met het doel de toelating van spoomaterieel wederzijds te erkennen voor zover de toelatingseisen vergelijkbaar zijn. Gegeven het nieuwe Europese raamwerk en gegeven de goede ervaringen op dit gebied is de samenwerking met Zwitserland gecontinueerd door het tekenen van een Memorandum of Understanding op 14 juni 2011 (bijlage 2).¹

Corridor Rotterdam–Antwerpen–Lyon/Basel

Na de Rotterdam verklaring zijn de installatie van ERTMS en de kwaliteitsmaatregelen geïntegreerd in de aansturing van de corridor. De infrastructuurbeheerders hebben een voortgangsverslag van hun activiteiten in 2010 opgesteld. ERTMS uitrol is voorzien per 2015 voor de corridor Antwerpen–Basel/Lyon en per 2020 voor Rotterdam–Antwerpen. Momenteel worden de eerste stappen gezet voor de studie van de uitrol van ERTMS op het baanvak Rotterdam–Antwerpen, zoals voorzien in het Europese Masterplan ERTMS plan per 2020.

Corridor Rotterdam/Antwerpen–Warschau–Kaunas

De Poolse markt is voor het Nederlandse spoorgoederenvervoer een markt met de nodige potentie gezien de ladingstromen en de afwezigheid van de mogelijkheid binnenvaart op die corridor. Het marktaandeel is nog beperkt maar heeft zeker in combinatie met de markt naar Tsjechië wel potentie. Gezien het belang voor het Nederlandse bedrijfsleven voor deze Midden-Europese markt is er met het Poolse Ministerie een specifiek samenwerkingsprogramma voor 2011 opgesteld. In dit samenwerkingsprogramma, waarin de infrastructuurbeheerders ProRail en PLK participeren, gaat het om terminalontwikkeling en -exploitatie, gebruiksver-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

goeding, beheer van de infrastructuur en de afgifte van doorlopende internationale treinpaden.

De gemeenschappelijke infrastructuurbeheerders van de corridor Rotterdam/Antwerpen–Warschau–Kaunas hebben in juni 2011 een status report opgeleverd. De infrastructuurbeheerders hebben zich afgelopen jaar, op verzoek van de gezamenlijke ministeries georganiseerd en hebben een planning opgesteld voor het implementeren van de Europese verordening 913/2010/EG.

5. Slot

De spoorgoederencorridors zijn van groot belang voor de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De groei van het spoorgoederenvervoer tot 2020 zoals voorzien in PHS is mede afhankelijk van de vervoersmogelijkheden over de grens. Samenwerking van Nederland met de betrokken landen is daarbij essentieel, met name tussen de infrastructuurbeheerders onderling en tussen de infrastructuurbeheerders en de en de ministeries.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus