Bijlage2: Toelichting

A. Toelichting op het getekende kader capaciteitstoewijzing spoorgoederencorridors

De infrastructuurbeheerders organiseren zich zodanig dat de corridor one stop shops gepreconstrueerde treinpaden aanbieden 12 maanden voorafgaande aan start dienstregeling en daarnaast voldoende reserve capaciteit aanbieden voor het internationale spoorgoederenvervoer op de betreffende corridor. Het kader betreft een uitwerking van de verordening waarin een aantal hoofdpunten nader wordt ingevuld:

- De spoorlijnen van de spoorcorridors waarop dit kader van toepassing is worden in het corridor implementatie plan opgenomen in mei 2013. Voor Nederland gaat het daarbij minimaal om de spoorlijnen Rotterdam- Betuweroute – Zevenaar/grens en Rotterdam – Roosendaal/grens, optioneel kunnen de afspraken ook van toepassing worden op andere spoorlijnen zoals Amsterdam – Betuweroute;
- De functie van de corridor one stop shop betreft het toewijzen van de door de nationale infrastructuurbeheerders aan corridor one stop shop beschikbare gestelde capaciteit aan aanvragers van internationale treinpaden voor het spoorgoederenvervoer. Daarnaast is in de corridor samenwerking voorzien bij o.a. de verkeersleiding en het grensoverschrijdend inplannen van onderhoudswerkzaamheden. Alle andere taken, zoals het sluiten van toegangscontracten inclusief bepalingen voor gebruiksvergoeding, blijven het domein van de individuele infrastructuurbeheerders;
- Transparantie door de infrastructuurbeheerders ten aanzien van de inrichting van de corridor one stop shop, het beleid van de hoeveelheid capaciteit die aan de corridor one stop shop wordt overgedragen en het feitelijk functioneren van de corridor one stop shop;
- Te gebruiken voorrangsregels door de corridor one stop shop in geval van meerdere aanvragen voor dezelfde gepreconstrueerde treinpaden;
- De mogelijkheid van gerechtigde aanvragers voor capaciteit (zoals verladers) voor de gehele corridor.

Belangrijke vervolgstappen zijn de komende tijd:

- De managementboards van de corridorganisaties waarin de infrastructuurbeheerders vertegenwoordigd zijn, richten de corridor one stop shops in. Per corridor kan hiervoor bijvoorbeeld een aparte juridische entiteit worden aangewezen of kan één van de betrokken infrastructuurbeheerders worden aangewezen om op te treden voor de corridor one stop shop;
- De Ontwikkeling van het corridor implementatieplan voor de genoemde 2 corridors conform verordening 913/2010/EU voorzien voor mei 2013. Hierin worden onder andere de doelstellingen en spoorlijnen van de corridor, de organisatie van de corridor one stop shop en het corridor investeringsplan opgenomen;
- Voorbereiden door de infrastructuurbeheerders voor het aanbod van de corridor one stop shop conform dit kader voor de dienstregeling die start december 2014.

B. Toelichting voortgang per spoorgoederencorridor

Ontwikkeling van de spoorgoederencorridors is afgelopen jaar in een versnelling gekomen mede door de Europese agenda en regelgeving. Inmiddels hebben alle 3 corridors waarin Nederland deelneemt financiering uit hoofde van TEN-T voor de periode 2012-2015 toegezegd gekregen. Deze financiering is een belangrijke stimulans bij het opzetten van de operationele samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders. Voor de implementatie van de verordening 913/2010/EU is bij alle corridors een start gemaakt met de consultatieprocedures met vervoerders en terminalmanagers en daarnaast is de uitvoering van de transportmarktstudie gestart.

Rotterdam / Antwerpen -Genua corridor
Het jaarbericht 2011 (opgenomen in bijlage 3 bij deze brief) geeft een goede ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer over de corridor, voor alle grensovergangen worden positieve groeicijfers

vermeld; voor Zevenaar-Emmerich werd +21% gemeten in aantallen internationale goederentreinen en gemiddeld +9% voor alle grensovergangen van de corridor. In het voortgangsverslag worden ook jaarlijks de knelpunten op de infrastructuur op termijn toegelicht. In lijn met de afspraken die ik 17 november 2011 met collega Ramsauer maakte is de voorbereiding van het 3e spoor Betuweroute – Oberhausen in volle gang. Vorig jaar berichtte ik u over de toegezegde financiering van €1 mrd op federaal niveau aan het project. Inmiddels is door de infrastructuurbeheerders een start gemaakt met planning van capaciteit en eventueel benodigde omleidingroutes tijdens de bouwperiode van het 3e spoor.

Voor de aanleg van ERTMS op de corridor Rotterdam-Genua is er nog geen helderheid over het Duitse deel van de corridor. Momenteel vindt hierover overleg plaats tussen betrokkenen. Nederland heeft conform de bepalingen van het European Deployment Plan 2012/88/EU, op 6 december 2012 aan de Europese Commissie een voortgangsverslag over de invoering per uiterlijk 2015 in Nederland van ERTMS op het traject Betuweroute - Zevenaar - grens ingediend.

Rotterdam-Antwerpen - Lyon/Basel corridor
De infrastructuurbeheerders hebben een jaarbericht voor 2011 gepubliceerd (www.corridorc.eu). Conform het jaarverslag van de infrastructuurbeheerders bleef het aantal treinen op de corridor op een hoog niveau (117 internationale treinen per dag). Voor het deel Rotterdam-Antwerpen werd in 2011 door ProRail een daling van 6300 naar 6000 treinen gemeten (beide richtingen samen). Inmiddels is ProRail volledig geïntegreerd in de corridor organisatie die oorspronkelijk vooral gericht was op de ontwikkeling van ERTMS op Antwerpen – Lyon/Basel per 2015 terwijl voor Rotterdam-Antwerpen aanleg van ERTMS is voorzien voor 2020. Inmiddels wordt de samenwerking van ook spoorwegveiligheidsinspecties op de corridor vormgegeven.

Rotterdam/ Antwerpen-Warschau-Kaunas corridor

De corridor naar Polen dient volgens de verordening 913/2010/EC per 2015 te worden gerealiseerd. Het is mijn streven dat in de toekomst het kader capaciteitstoewijzing spoorgoederencorridors zoals die nu is getekend voor de corridors naar respectievelijk Genua en Lyon/Basel ook van toepassing wordt voor de corridor naar Polen.

De Rotterdam- Warschau corridor kent dit jaar ondanks moeilijk economisch klimaat nieuwe diensten die vanuit Nederland zijn opgezet naar Poolse terminals. Dit is een indicatie dat marktpotentie aanwezig blijft. Dit werd mij bevestigd in de gesprekken tijdens mijn bezoek aan Warschau in mei van dit jaar. In de government to government samenwerking van 2011-2012 is o.a. samengewerkt op het gebied van asset management, capaciteitstoewijzing, op het gebied van spoorwegveiligheid, interoperabiliteit, terminal netwerken en intermodaal beleid. Voor 2013 beoog ik, in samenwerking met het AgentschapNL, waar mogelijk initiatieven vanuit het bedrijfsleven te ondersteunen bij het ontwikkelen van deze nog relatief jonge markt en de ingezette samenwerking tussen Nederland en Polen te continueren o.a. op het gebied van infrastructuurbeheerders en toezichthouders.

Voor de ontwikkeling van de corridor Antwerpen / Rotterdam / Warschau – Kaunas zoals gedefinieerd in de Europese verordening 913/2010/EC is ook vooruitgang geboekt. Zowel de samenwerking van de ministeries als de infrastructuurbeheerders is verankerd in een samenwerkingsovereenkomst (mission statement) voor de corridor. Alle infrastructuurbeheerders werken inmiddels nauw samen. Bij de transport marktstudie is een consistente methodiek ontwikkeld zoals ook bij de corridor Rotterdam-Genua wordt gebruikt. Bij de lange termijn marktstudies is de consistentie van belang met het lopende m.e.r.-onderzoek voor het PHS-onderdeel Goederenroutering Oost – Nederland. In die m.e.r.-studie worden de milieueffecten in kaart gebracht van het Kabinetsvoornemen (PHS Voorkeursbeslissing) om de spoorroute tussen Elst (aansluiting Betuweroute) en Oldenzaal/grens geschikt te maken voor meer goederentreinen. De besluitvorming hierover vindt plaats, na voltooiing van het m.e.r.-onderzoek, en na inspraak en advisering. Dat zal mede bepalend zijn voor de uiteindelijke aanwijzing van de spoorlijnen van deze corridor. Een hoofdspoorlijn door Nederland zal in elk geval zijn Maasvlakte – Betuweroute-Zevenaar – Oberhausen. In de verklaring van Rotterdam van 14 juni 2010 voor de ontwikkeling van de spoorgoederencorridors is afgesproken dat Tsjechië en Frankrijk waarnemer zijn bij deze

corridor. In de Transport Markt studie wordt daartoe een aparte module voor de marktontwikkeling over het vervoer tussen Tsjechië en de Noordzeehavens behorende bij deze corridor opgenomen.

Op 24 september 2012 is in Warschau de overeenkomst getekend tussen de Poolse en Nederlandse spoorweginspectie. Hiermee wordt het voor de branche zowel als de spoorwegveiligheidsinspecties eenvoudiger, sneller en goedkoper om spoorvoertuigen die in het ene land zijn toegelaten in het andere land toegelaten te krijgen. Ook voor nieuwe typen spoorvoertuigen zijn deze voordelen te behalen.
Beide partijen hebben hiermee een bilaterale afspraak afgerond die werd gemaakt tussen de beide ministers op 14 juni 2010 in Den Haag. Ook wordt hiermee verder inhoud gegeven aan de Richtlijn 2008/57/EC over interoperabiliteit.
Direct na de ondertekening hebben partijen uitgesproken dat dit een eerste stap is in de nauwere contacten en samenwerking en wordt verdere uitbreiding van de overeenkomst over wederzijdse toelating van spoorvoertuigen voorzien.