Van:	Frank Menger
Onderwerp:	Goederenvervoeragenda en Voortgang spoorgoederenvervoer juli 2019 (ontsluiting Delfzijl en nevengebruik Nedersaksenlijn)
Datum:	vrijdag 19 juli 2019 11:45:34
Bijlagen:	voortgang-spoorgoederenvervoer-en-betuweroute.pdf joint-decleration-of-intent.pdf

---

Geachte leden van de Staten,

Dit is de meest recente Kamerbrief over het spoorgoederenvervoer. Ook uit dit stuk blijkt weer dat Noord-Nederland logistiek niet bestaat. Enige tijd geleden heb ik u aan de hand van deze link: https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat/documenten/kamerstukken/2019/07/10/goederenvervoeragenda U op de hoogte gebracht van ontwikkelingen bij het Rijk die de economie van het Noorden stevig schaden.

In de ontsluiting van de Delfzijl op de manier die wel competitie aan kan met de vrachtwagen volgens het spoor. Bestaat Noord-Nederland niet. Want de Nedersaksenlijn heeft ook een rol voor de betere en snellere ontsluiting per spoor naar Duitsland voor heel Noord-Nederland en in het bijzonder voor het gebied van Noordoost Groningen tot en met Zuidoost Drenthe. Dit ook vanwege het economische perspectief van deze hele hoek in Noord-Nederland. In de verschillende college overeenkomsten staat in verschillende bewoordingen streven naar hoogwaardiger en duurzaam transport. Helaas valt goederenvervoer er blijkbaar in een aantal gevallen buiten. Tevens zijn onze bestuurders niet in staat om het bij Den Haag tussen de oren te krijgen dat hier ook zeehavens van 'Nationaal belang' zijn? In de recente Kamerbrief ontbreekt gewoon het aantal goederentreinen dat vanuit Coevorden naar Duitsland gaat?

Als er ook vergroening nodig is voor de transportketens dan betekent het ook dat de mogelijkheid komt in dit tegen een fatsoenlijke prijs per ton/kilometer te doen. Het project Nedersaksenlijn is ook voor het goederenvervoer per spoor van 'Nationaal belang'. Zeker als Groningen Seaports met de Nedersaksenlijn verbonden wordt op de juiste wijze. Waarvoor een ander stuk ontbrekend spoor aangelegd moet worden tussen Zuidbroek en Farmsum langs de N33. Dit houdt verband met het volgende een citaat uit deze brief: 740 meter treinen Ten aanzien van het faciliteren van treinen met een lengte van 740 meter is een eerste resultaat geboekt: in de dienstregeling voor 2020 zullen naar verwachting vier treinen per week met deze lengte gaan rijden tussen Rotterdam en Duitsland via de grensovergang Venlo-Kaldenkirchen. Dat is een goed begin. Het is nu zaak deze mogelijkheden verder uit te bouwen.

Hoe gaat u deze rechtsongelijkheid aanpakken via uw bestuurders die betrokken zijn op dit soort dossiers via het BO-MIRT. Hoe spreekt u uw partijgenoten in de commissie Infrastructuur & Waterstaat hierop aan? Aangezien zie op 19 september 2019 een AO spoor hebben.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger
Groningen

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/132519

Bijlage(n)
1

Datum 18 juli 2019
Betreft Voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute

Geachte voorzitter,

Conform mijn brief van 20 december 2018 (Kamerstuk 22589, nr. 809) informeer ik u elk half jaar over een aantal onderwerpen met betrekking tot spoorgoederenvervoer. Belangrijkste onderwerpen in deze brief betreffen de uitvoering van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer, het actuele gebruik van de Betuweroute, de stand van zaken met betrekking tot het Derde spoor in Duitsland, mijn gesprek op 9 april jongstleden met staatssecretaris Ferlemann en de ministeriële bijeenkomst in Leipzig omtrent maatregelen bij ernstige verstoringen. Binnen het Maatregelenpakket treedt binnenkort met terugwerkende kracht tot 1 januari 2019 de subsidieregeling in werking. Verder investeer ik in de Havenspoorlijn, in het emplacement op Moerdijk en in het tracé Heerlen-Herzogenrath en bereid ik samen met vervoerders de praktijkproef voor langzamer rijden op het tracé Meteren-Boxtel voor. Aandachtspunt blijft de bouw van het Derde spoor in Duitsland en de daarmee samenhangende omleidingen van treinen: mijn Duitse ambtgenoot zet zich in voor snellere besluitvorming, maar kan niet voorkomen dat de bouwwerkzaamheden steeds opschuiven.

Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer
Het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29984, nr. 782) is volop in uitvoering en de voortgang ervan wordt uitgebreid besproken aan de Spoorgoederentafel. Er zijn goede stappen gezet in het versterken en verbeteren van de infrastructuur en de aangekondigde subsidieregeling is door de Europese Commissie goedgekeurd en zal binnenkort in werking treden.

Versterken infrastructuur
In de brief van december vorig jaar heb ik uw Kamer gemeld geld beschikbaar te stellen voor de aansluiting van de Rail Terminal Gelderland (€ 12 mln.) en voor het wegnemen van knelpunten op het emplacement in het Havenschap Moerdijk (€ 7 mln.). Inmiddels zijn voorbereidende werkzaamheden gestart voor het uitbreiden van het emplacement op Moerdijk. In het kader van de subsidieverlening voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV), waarover ik uw Kamer bij begroting 2020 nader zal informeren, ben ik voornemens om aanvullende middelen beschikbaar te stellen om in de periode tot en met 2021 de eerste knelpunten op de Havenspoorlijn aan te pakken. Ook wil ik middelen aanwenden om op het tracé Heerlen-Herzogenrath het ATB-NG eiland tussen

Landgraaf en de Duitse grens en twee niet actief beveiligde spoorwegovergangen (NABO's) weg te nemen. Dit maakt op dit tracé goederenvervoer met elektrisch materieel mogelijk (zie: Kamerstuk 29984, nr. 674).

Subsidieregeling
De tijdelijke subsidieregeling om de gebruiksvergoeding te verlagen is in april jongstleden genotificeerd bij de Europese Commissie voor toetsing aan de staatssteunregels. Op 8 juli 2019 heeft de Europese Commissie haar goedkeuring gegeven. Binnenkort zal ik de regeling publiceren en deze met terugwerkende kracht tot 1 januari 2019 in werking laten treden. Bij de met spoorgoederenvervoerders uitgewerkte regeling zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- een verlaging van de gebruiksvergoeding zodat deze in de pas loopt met de buurlanden (m.n. Duitsland);
- maximaal € 70 mln. over vijf jaar (2019-2023) met een tussentijdse evaluatie in 2021; en
- een relatief hoger subsidietarief voor de gewichtscategorieën waarin het intermodale vervoer met name opereert (containervervoer) om juist in dit marktsegment de modal shift naar het spoor te stimuleren.

Intentieverklaring
In lijn met mijn brief over het Maatregelenpakket staat tegenover het verlagen van de kosten van het spoorgoederenvervoer in de periode 2019-2023 met de hiervoor genoemde subsidieregeling, de inzet van de sector voor betere efficiëntie en samenwerking en minder omgevingseffecten (zoals geluid en trillingen). Concreet gaat het hierbij onder meer om deelname aan pilots voor efficiencyverbetering in de havengebieden, aan onderzoek naar de oorzaken van trillingshinder en de mogelijkheden om deze hinder kosteneffectief te beperken en/of te mitigeren en – op langere termijn – een kostenefficiënte en bedrijfseconomisch verantwoorde transitie naar ERTMS. Bij dit laatste span ik mij in om de (initiële) kosten voor spoorgoederenvervoerders te beperken en om te voorkomen dat steeds opnieuw geïnvesteerd moet worden in kostbare extra aanpassingen aan 'On Board Units' (OBU) en in operationele processen. Een en ander is nader uitgewerkt in een intentieverklaring die zal worden ondertekend door alle spoorgoederenvervoerders en mijzelf. Met deze intentieverklaring geven alle partijen blijk van de hiervoor benoemde inzet.

740 meter treinen
Ten aanzien van het faciliteren van treinen met een lengte van 740 meter is een eerste resultaat geboekt: in de dienstregeling voor 2020 zullen naar verwachting vier treinen per week met deze lengte gaan rijden tussen Rotterdam en Duitsland via de grensovergang Venlo-Kaldenkirchen. Dat is een goed begin. Het is nu zaak deze mogelijkheden verder uit te bouwen.

Aan ProRail is gevraagd te onderzoeken wat nodig is om tijdig aan verplichtingen te voldoen die zijn benoemd in de TEN-T-verordening.[1] De belangrijkste daarvan betreft het kunnen rijden van treinen van 740 meter lengte op de tracés van het kernnetwerk zoals benoemd in de bijlage bij de verordening. Op mijn verzoek heeft ProRail daarbij ook andere, veelvuldig door goederentreinen gebruikte tracés

[1] Verordening (EU) 1315/2013. Het betreft technische specificaties ten aanzien van snelheid, aslast en elektrificatie.

betrokken. Het onderzoek wordt in de zomer afgerond, waarna ik het aan uw Kamer zal aanbieden.

Voortgang overige maatregelen
Ook op andere terreinen van het Maatregelenpakket is progressie geboekt:

- Efficiënte havenlogistiek: de belangrijkste knelpunten voor de afwikkeling van spoorvervoer van en naar containerterminals zijn in kaart gebracht. De nadruk ligt daarbij op betere afstemming van aankomst- en vertrektijden van treinen op de processen op containerterminals en de oorzaken van vertragingen. Deze analyse vormt de basis voor logistieke pilots die in de tweede helft van dit jaar worden gestart en zich richten op het verkorten van de verblijfsduur van treinen in de haven. De pilots richten zich op de logistiek in het havengebied van Rotterdam, maar moeten uiteindelijk ook lessen opleveren voor andere havengebieden.
- Duurzaamheid: er is een convenant opgesteld waarin verladers het belang van spoorgoederenvervoer voor modal shift onderschrijven en zich inzetten om het spoorgoederenvervoer duurzamer te maken door in hun contractering met vervoerders voorwaarden te stellen aan bijvoorbeeld de inzet van stil materieel. Dit convenant wordt binnenkort ondertekend.
- In samenspraak met vervoerders wordt de aangekondigde praktijkproef voor gedifferentieerd rijden (langzamer rijden in de nacht) op het traject Meteren-Boxtel verder uitgewerkt. Komend najaar kan de proef naar verwachting worden uitgevoerd. Met deze praktijkproef wil ik de effecten op de omgeving, op de operatie op het spoor, op de veiligheid, op het kostenniveau van het spoorgoederenproduct en op het capaciteitsbeslag goed in kaart brengen.
- Deregulering: een eerste reeks van knelpunten die men in regelgeving ervaart, is onderzocht. Dit betreft onder meer de taaleisen op grensbaanvakken, waarvoor ProRail met het op 1 april 2019 gewijzigde Besluit Spoorwegpersoneel nu vrijstelling kan verlenen voor taaleisen op grensbaanvakken.
- Imago spoorgoederenvervoer: er wordt gewerkt aan een '0-meting' om het huidige imago van het spoorgoederenvervoer te bepalen. Op basis van deze meting kunnen aanvullende en gerichte campagnes vanuit de sector worden opgezet.

Monitor effectiviteit
De effectiviteit van het Maatregelenpakket wordt beoordeeld op basis van een monitor. Een opdracht voor de ontwikkeling is uitgezet. Ik verwacht uw Kamer over de resultaten van de eerste monitor eind dit jaar te kunnen informeren.

Gebruik en exploitatie Betuweroute
ProRail rapporteert jaarlijks over het gebruik van het nationale spoornetwerk door het goederenvervoer in de publicatie 'Ontwikkeling spoorgoederenverkeer'.[2] Het gebruik van onder meer de Betuweroute wordt in deze rapportage steeds geanalyseerd. In 2018 zijn meer goederentreinen ingezet dan in 2017. Het aantal kilometers dat goederentreinen in Nederland hebben gereden is met 4 procent toegenomen tot 9,3 miljoen. Belangrijkste oorzaak voor het toegenomen spoorvervoer is de droogte vorig jaar die tot lage waterstanden in de rivieren leidde, waardoor minder lading per schip kon worden vervoerd. Het spoor vormde een goed alternatief om lading alsnog op de plaats van bestemming te krijgen.

[2] https://www.prorail.nl/sites/default/files/pr_jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoederenverkeer_in_nederland_2018_lr_0.pdf

Tabel 1. Exploitatie Betuweroute 2017-2018 (€ mln.)

	2017	**2018**
Opbrengsten		
Exploitatiesubsidie IenW	31,6	31,1
Gebruiksvergoedingen	11,6	10,9
Parkeer- en verhuurvergoedingen	2,6	2,8
Overig (doorbelastingen)	2,2	1,5
Netto omzet	48,0	46,3
Kosten		
Beheer en onderhoud	32,8	31,1
Inzet verkeersleiders	6,0	6,1
ICT	3,6	3,7
Personeel	4,6	4,7
Overige bedrijfskosten	1,0	0,7
Bedrijfslasten	48,0	46,3

Bron: ProRail

Uit tabel 1 blijkt dat de inkomsten uit de gebruiksvergoeding ten opzichte van 2017 zijn gedaald. Dit hangt samen met de verminderde beschikbaarheid van de Betuweroute in 2018 ten opzichte van 2017 (zie ook tabel 2) met als gevolg een verschuiving van verkeer van de Betuweroute naar het gemengde net.

Tabel 2 Aantal goederentreinen per grensovergang met Duitsland 2017 – 2018.

Grensovergang	**2017**	**2018**	**2019 1e kwartaal**
Oldenzaal – Bad Bentheim	5.850	6.100	. 1.500
Zevenaar – Emmerich	24.500	20.650	5.800
Venlo – Kaldenkirchen	12.500	16.550	4.500
Totaal	42.850	43.300	11.800

Toelichting: som beide richtingen samen, afgerond op 50-tallen
Bron: ProRail

Ten opzichte van 2017 geeft tabel 2 een terugval aan in het gebruik van de Betuweroute: het aandeel van de grensovergang Zevenaar – Emmerich is in 2018 gedaald naar gemiddeld 48 procent (in 2017: 57 procent). Het merendeel van deze daling hangt samen met het omleiden van goederentreinen door werkzaamheden. Deze treinen zijn met name omgeleid via de Brabantroute: het aandeel van de grensovergang Venlo – Kaldenkirchen is gestegen naar gemiddeld 38 procent over 2018 (in 2017: 29 procent). In het eerste kwartaal van 2019 is het aandeel Betuweroute 49 procent en het aandeel Brabantroute stabiel op 38 procent.

Derde spoor Duitsland
Op 9 april 2019 heb ik in Berlijn onder meer over de voortgang in de bouw van het Derde spoor tussen Zevenaar/Emmerich en Oberhausen gesproken met mijn Duitse collega, staatssecretaris Ferlemann. Hij heeft mij verzekerd dat ook hij zich inzet voor spoedige voortgang in de bouw. In de procedures voor het verkrijgen van bouwvergunningen wordt aangedrongen bij de verantwoordelijke autoriteiten

op versnelling. Niettemin blijft men afhankelijk van een zorgvuldige afwikkeling van de inbreng van belanghebbenden in het besluitvormingsproces.

Eind 2018 heeft het Eisenbahn Bundesambt (EBA) de bouwvergunning voor het gedeelte Rees-Haldern afgegeven. Voorts is in 2018 de bouwvergunning voor Oberhausen onherroepelijk geworden. Voor eind 2019 verwacht DB Netz nog twee van de twaalf bouwvergunningen van EBA te ontvangen. De overige vergunningen worden verwacht in 2020 en 2021. Pas als alle vergunningen zijn afgegeven, kan DB Netz een reële inschatting maken van de uiteindelijke ingebruikname. DB Netz gaat echter uit van een bouwperiode van zes tot acht jaar, zodat te verwachten is dat de aanleg van het Derde spoor niet voor 2026 zal zijn afgerond.

De Stuurgroep Derde spoor Duitsland is in mei bijeen geweest om de gevolgen van de latere ingebruikname te bespreken.[3] Dit betekent dat een betere benutting van de Betuweroute langer op zich laat wachten, waardoor goederentreinen langer van het gemengde net gebruik blijven maken. Dit betekent ook dat het langer duurt voordat extra capaciteit voor reizigerstreinen vrijkomt. Voor de Stuurgroep in september wordt een analyse voorbereid van de effecten hiervan op capaciteit en omgeving. Naar aanleiding hiervan zal ik uw Kamer nader informeren.

In mijn brief van december 2018 heb ik indicaties gegeven van de buitendienststellingen die in 2020 en 2021 zijn te verwachten. Met name in 2021 zou het tracé tussen Emmerich en Oberhausen enkelsporig en soms niet beschikbaar zijn, waardoor verkeer beperkt of niet over de Betuweroute kan rijden. De Stuurgroep Derde spoor zou dit nader bezien. Recent heb ik echter vernomen dat de langdurige buitendienststelling in 2021 niet door gaat. Navraag bij het Duitse Bondsministerie leert dat dit weliswaar samenhangt met de procedures voor de bouwvergunningen, maar dat dit alleen een herschikking in de planning van bouwwerkzaamheden betreft en geen gevolgen heeft voor de oplevertermijn. De annulering van de langdurige buitendienststelling in 2021 betekent dat in dat jaar veel verkeer over de Betuweroute kan blijven gaan en daarmee minder goederentreinen omgeleid hoeven te worden via de routes door Brabant / Limburg en Gelderland / Overijssel.

Europese en internationale samenwerking
Het spoorgoederenvervoer is een zeer internationaal gedreven modaliteit en binnen Europees en internationaal verband volgt onderstaand een vermelding van de meest relevante ontwikkelingen.

Agenda spoorgoederenvervoer Europese Commissie 2019-2024
Dit jaar treedt een nieuwe Europese Commissie aan. In de aanloop daarnaartoe zet ik mij onder andere in voor een constructieve bijdrage aan de evaluaties van TEN T, de verordening inzake de Europese spoorgoederencorridors en de richtlijn voor machinisten. Hierbij staat voorop dat deze evaluaties de voortgang van de bestaande verbeteracties in het spoorgoederenvervoer, met name de uitvoering van de Rotterdam verklaring van 2016, niet moeten vertragen, maar juist verder moeten faciliteren.

[3] De Stuurgroep Derde spoor Duitsland bestaat uit vervoerders (DB Cargo, RailGood), verladers (evofenedex), havenbedrijven (Rotterdam en Amsterdam), decentrale overheden, ProRail en het ministerie. De Stuurgroep heeft ten doel: ongehinderd spoorgoederenvervoer tijdens de bouw van het Derde spoor en overlast voor omwonenden zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, voorkomen. Zie voor het geadviseerde maatregelenpakket de brief van 14 oktober 2014 (Kamerstuk 22589, nr. 320).

Joint Declaration of Intent spoorgoederenvervoer met Duitsland
Op 9 april 2019 heb ik met mijn Duitse ambtgenoot staatssecretaris Ferlemann – en in aanwezigheid van vertegenwoordigers van het Duitse en Nederlandse bedrijfsleven – een Joint Declaration of Intent ondertekend over onze samenwerking bij de verdere ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer (bijlage 1). De gemeenschappelijke verklaring is aanvullend op de reeds bestaande samenwerking van Nederland en Duitsland op het gebied van de ontwikkeling van grensoverschrijdende infrastructuur en past goed in onze gezamenlijke initiatieven om het spoorgoederenvervoer te stimuleren.

In de verklaring worden 5 thema's genoemd voor de samenwerking: optimalisatie gebruik infrastructuur, digitalisering, interoperabiliteit, multimodaliteit en financiering en samenwerking op nationaal, corridor en EU-niveau. Op de volgende onderwerpen wordt met de samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven snel gestart: Automatic Train Operation, financieringsmodellen voor ERTMS 'on board'-apparatuur, realisatie van 740m treinen en afstemming van werkzaamheden op het spoor en 'contingency'-maatregelen op het spoor bij extreme waterstanden op de Rijn. In juni 2019 heeft de eerste vervolgbijeenkomst met overheden en bedrijfsleven plaatsgevonden. Jaarlijks zal de voortgang worden gerapporteerd aan de heer Ferlemann en mijzelf en zal ik uw Kamer hierover informeren in de halfjaarlijkse voortgangsbrief.

Ministersbijeenkomst spoorgoederencorridors
Op 22 mei 2019, als onderdeel van het International Transport Forum in Leipzig, zijn de ministers van België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Nederland en Zwitserland samenwerkend in de Rhine Alpine en North Sea Mediterranean spoorgoederencorridors bijeengekomen. Tijdens de ministersbijeenkomst werd de goede voortgang van de Ministersverklaring van Leipzig 2018 over 'contingency'-management op de spoorgoederencorridors gepresenteerd en werd ingegaan op de vervoersontwikkelingen op de beide corridors en in het bijzonder de teruglopende kwaliteit van het vervoer. Het gaat dan om het tijdig vertrekken en aankomen van de treinen. In 2018 kwam slechts 55 procent van de treinen op de Rhine –Alpine Corridor binnen een half uur na geplande aankomst aan. Dit gaat ten koste van de aantrekkelijkheid van het spoorgoederenvervoer. Daarom hebben de ministers aangedrongen op het ontwikkelen van een Quality Charter met verplichtingen van stakeholders om de kwaliteit te verbeteren. De uitvoerend comités van de spoorgoederencorridors hebben een jaarverslag vastgesteld van beide corridors en een persbericht gepubliceerd.[4]

EU-project Estimated Time of Arrival (ETA)
Om de punctualiteit en daarmee de betrouwbaarheid van het goederenvervoer te verbeteren is een project gestart gericht op het uitwisselen van informatie over verwachte aankomsttijden. Dit is het ETA-project (Estimated Time of Arrival) en maakt deel uit van de vervolgacties van de Rotterdam verklaring. Inmiddels heeft de meerderheid van de spoorgoederenvervoerders toegang tot tracking en tracing informatie van actuele internationale treinen en wordt daarmee door terminals gewerkt. Binnen het Europese innovatieprogramma ELETA worden pilots uitgevoerd voor het internationaal uitwisselen van de verwachte aankomsttijden

[4] Zie https://www.corridor-rhine-alpine.eu/home.html en https://www.rfc-northsea-med.eu/en

(ETA) van treinen. In Europees kader wordt verder gesproken over noodzakelijke condities voor het delen van dergelijke data in de logistieke keten.

TSI Noise, stillere spoorgoederenroutes
In mijn brief over PHS Meteren-Boxtel van 28 maart 2019 (Kamerstuk 32404, nr. 91) ben ik reeds ingegaan op de afrondende besluitvorming over TSI Noise. Op basis van uitvoeringsverordening (EU) 2019/774 van 27 mei 2019 dienen uiterlijk 27 november 2019 de stillere spoorwegroutes te worden gemeld aan het EU Agentschap voor spoorwegen. Het betreft routes voor het spoorgoederenvervoer met gemiddeld 12 spoorgoederentreinen of meer per nacht waar vanaf december 2024 vervoerders verplicht gebruik dienen te maken van stillere wagons (nieuwe of bestaande wagons met aangepast remsysteem). Ik verwacht hiermee op de aan te wijzen stillere spoorgoederenroutes aanzienlijke geluidsreductie te bereiken met ook positieve effecten voor de geluidsreductie op andere spoorgoederenroutes, omdat dit materieel ook daar kan rijden.

Uitvoeringsverordening bijkomende diensten
De EU-uitvoeringsverordening (EU) 2017/2177 over toegang tot spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen zoals terminals en onderhoudswerkplaatsen verplicht exploitanten van deze voorzieningen om informatie daarover te verstrekken. Deze verordening is op 1 juni 2019 in werking getreden, zodat exploitanten vanaf deze datum informatie moeten verstrekken over de beschikbare installaties, de capaciteit daarvan, de toegangsvoorwaarden en de tarieven. Met de Europese Commissie bespreek ik het toepassingsbereik van de verordening, omdat de regels voor spoorgebonden diensten en dienstvoorzieningen niet zonder meer toegepast kunnen worden op de aan concurrentie onderhevige overslag van goederen tussen spoor en andere modaliteiten. De Europese Commissie heeft een webportal ontwikkeld om informatie gestandaardiseerd te ontsluiten en gebruikers een platform te bieden voor het raadplegen daarvan.[5] Exploitanten zijn echter vrij om andere vormen van informatieverstrekking te kiezen. ACM heeft een handreiking gepubliceerd over het toepassen van deze regelgeving.

Overige onderwerpen

Kijfhoek
ProRail is op grond van regelgeving[6] gehouden om een deel van de kosten van de rangeerheuvel op Kijfhoek in rekening te brengen bij spoorwegondernemingen die gebruik maken van deze rangeervoorziening. ProRail heeft deze ondernemingen in september 2018 geïnformeerd over het voornemen om per 2020 een separate vergoeding te introduceren voor het gebruik van deze voorziening. Het tarief is op 29 mei 2019 geformaliseerd met een aanpassing van de netverklaring 2020. ProRail zal bij de introductie van de vergoeding een meerjarige ingroeiregeling hanteren zodat spoorwegondernemingen niet direct geconfronteerd worden met de volledige kosten voor het gebruik van heuvelvoorzieningen. Dat geeft hen de

[5] https://railfacilitiesportal.eu/
[6] Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte. Uitvoeringsverordening (EU)2015/909 Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte https://wetten.overheid.nl/BWBR0037315/2018-07-01

mogelijkheid om hun bedrijfsvoering over meerdere jaren aan te passen aan de nieuwe situatie.

Kosten op de 'laatste kilometer'
In mijn brief van december 2018 ben ik ook ingegaan op de relatieve betekenis van de kosten op de 'laatste kilometer'. Vervoerders hebben mij erop gewezen dat de aldaar genoemde relatief hoge percentages verwarrend kunnen zijn, omdat ze mede bepaald worden door de in mijn brief beschreven activiteiten op terminals en in havengebieden. Dit zijn kosten die onderdeel uitmaken van het complete logistieke model, maar niet in de prijs van de dienstverlening van spoorgoederenvervoerders zijn verdisconteerd. Daarmee zijn ze wel relevant voor de verlader in zijn uiteindelijke keuze voor een logistiek model met spoorgoederenvervoer. De in de brief benoemde kostenverlaging op de laatste kilometer is daarmee niet alleen de verantwoordelijkheid van vervoerders, maar ook van andere, in het logistieke model betrokken partijen. De invulling van deze bredere verantwoordelijkheid wordt meegenomen in de aanpak van de havenlogistiek in het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer.

Spooraansluiting VDL NedCar
In maart van dit jaar heeft de Provincie Limburg mij gemeld dat zij heeft besloten de voorbereidingen c.q. de procedure voor een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) van de spooraansluiting bij VDL NedCar te Born stop te zetten. Men heeft geconstateerd dat de terminal bedrijfseconomisch niet haalbaar is.

Tot slot
In deze brief heb ik u geïnformeerd over de voortgang in het realiseren van de kabinetsambities voor meer vervoer per spoor en het beperken van omgevingseffecten. De uitvoering van het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer vordert. Het is nu zaak om met de subsidieregeling en de overige maatregelen de gewenste groei te realiseren en de effecten van het pakket te gaan meten. De bouw van het Derde spoor door onze Duitse partners zal ons in de komende jaren voor forse uitdagingen stellen. Met de Stuurgroep Derde spoor proberen we dat in goede banen te leiden. In mijn volgende brief inzake de voortgang in spoorgoederenvervoer eind dit jaar zal ik uw Kamer hier nader over informeren.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

Joint Declaration of Intent (DoI)

on the cooperation in promoting rail freight operations

9 April 2019

The Netherlands and Germany have a strong economic relationship. For this it is necessary to have good traffic connections between both countries and in connection with other destinations. For sustainability reasons and in particular for the achievement of the climate objectives, transport connections should be ensured preferably by environmentally friendly modes of transport like rail freight. Rail freight has high potential in the Netherlands and Germany and all European economies. The transport market study by RFC RALP, which was published on 5 March 2019, illustrates the importance of rail freight between Germany and the Netherlands. Namely between the Netherlands and Germany 29.7 million net tonnes are transported by rail, which represent 48% of the road freight volume. Moreover rail freight delivers a rapidly growing share in transport of high value products from/to Asia (China).

The Netherlands and Germany have long standing mechanisms of cooperation in the railway sector. The signatories note the need of continued efforts in the existing cooperation in infrastructure measures planning, e.g. recent initiatives for 740-m train infrastructures, the 3rd track Emmerich-Oberhausen, the Brabant and Bentheim routes, ERTMS and ETCS deployment coordination in the EU deployment framework. Also the Netherlands and Germany cooperate with other Member States in the European Rail Freight Corridors and support the ongoing activities especially in the Rhine-Alpine corridor from Rotterdam to Genoa (RALP), the North Sea Baltic and North Sea Mediterranean corridor and Scandinavian Med corridor. Reference is made to the Dutch – German Joint Declaration of Intent on cooperation in pursuit of the realization of the trans-European network of 13 February 2015. The signatories intend to build on the momentum under the Rotterdam Ministerial Declaration and Sector Statement on Boosting Rail Freight dated 21 June 2016, take note of the Vienna declaration of the Austrian EU-Presidency of 6 December 2018 and the expertise of the EU Rail Agency (ERA).

The signatories already cooperate in the reduction of noise levels in rail freight and agree on the need for fostering the attractiveness of the rail sector. They recognize the importance of exploring market opportunities for the single wagon industry as a contribution to increasing the share of rail freight in the modal split.

The signatories support the development of rail freight into an essential part of future logistics chains that contribute to multimodal transport by implementing innovative production methods, innovative rolling stock and seamless data interfaces between all actors with a view to better efficiency. Additionally, many initiatives in both countries are taken by the logistics sector to streamline operational procedures in the logistic chain.

Considering the climate challenge and the fact that rail freight has extremely low CO2 emission per ton carried and that rail freight must therefore play an increasing role in transport, the German and Dutch signatories of this DoI intend to bundle their efforts for boosting rail freight and increasing the share of rail freight in the modal split substantially. Important initiatives for that are the two national rail freight masterplans which were made together with the rail freight business sector.

In addition to existing and above mentioned ongoing cooperation projects, this DoI will extend and intensify the exchange and common development of rail freight. The intensified cooperation is based on the national rail freight masterplans and will focus on the following areas of activities:

1. Operations resilience / Enhanced efficiency of network utilization 5
2. Digitalisation and automation 5
3. Interoperability and harmonisation 6
4. Multimodality 6
5. Financing and cooperation on national and EU levels 7

For each area of activities, the signatories of this DoI have identified specific measures that will be pursued jointly by administrations and industry on the basis of this DoI. The progress on the activities will be monitored on a yearly basis by a high-level group under the chairmanship of the State Secretaries of both ministries. The high-level group will be prepared by a standing working group of representatives from the signatories. The working group will cooperate intensively and develop common initiatives which may include studies and pilot actions. It will foster the exchange of views on policy options and the sharing of information on recently completed, ongoing and planned research and development actions that lead to practical benefits for rail freight. The State Secretaries highly welcome the support to the DoI by the business community on both sides and their active participation.

The signatories intend to start the implementation of this DoI with the activities listed in the Annex. Immediate actions will be taken on:

1. Development of rail freight based on technological innovations e.g. with cross-border test field of automated driving of trains, the use of digital automated coupling system, standardized automated freight train operation in terminals or on industrial networks and automated brake testing.
2. Joint expert group on funding of rolling stock investment with a view to i.e. an EU scheme for facilitating investment in ERTMS OBU's and other data interfaces as well as the migration of digital automated coupling with a view to possible extension to other EU Member States and with the aim to conceive an EU funding scheme facilitating these investments.
3. Accelerate the start of 740 m trains on cross-border routes by exploiting interoperable digitalised planning tools, streamlining of operational procedures and benefitting from infrastructure developments in cooperation with the existing infrastructure working group. The infrastructure managers will continue safeguarding freight traffic operations on all available cross border routes linking origins to destinations as well as common network resilience management (contingency in terms of quality and quantity of train paths and scheduled adequate sidings capacity). The safeguarding gives special attention to traffic during construction works (ABS46/2).
4. Contingency management in case of sincere disturbances in the logistic chain including the occurrence of extreme water levels in the Rhine.

Signed in Berlin on 9 April 2019 in the English language.

For the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure of the Federal Republic of Germany

For the Ministry of Infrastructure and Water Management of the Kingdom of the Netherlands

Enak Ferlemann
State Secretary

Stientje van Veldhoven
State Secretary

Industry representatives in support of this DoI and committed to participating in the activities listed in the Annex:

Dirk Flege
CEO Allianz pro Schiene e.V.

Steven Lak
Chairman Rail Freight Table / evofenedex

Hans-Joachim Welsch
Member of the Executive Board Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) e.V.

Pieter van Tongeren
Director Outbound Logistics Supply Chain Tata Steel Europe

Dr. Roland Bosch
CEO DB Cargo AG

Willem Visser
CEO DB Cargo Nederland NV

Oliver Sellnick
Director European Corridor Management DB Netz AG

Pier Eringa
CEO ProRail

Armin Riedl
CEO Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG

Irmtraut Tonndorf
Director Communications Hupac Ltd

Niels Beuck
CEO Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV) e.V.

Frits de Groot
Teammanager VNO-NCW – MKB Nederland

Dr. Heike van Hoorn
CEO Deutsches Verkehrsforum (DVF)

Rob Bagchus
Chairman Rotterdam Terminal Operators' Association (VRTO)

Joachim Berends
Vice-President Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e.V.

Ben Möbius
CEO Verband der Bahnindustrie (VDB) e.V.

Jacob Zeeman,
CEO Strukton Rail

Dr. Heiko Fischer
CEO VTG AG und Presidentof UIP on behalf of Verband der Güterwagenhalter in Deutschland (VPI) e. V.

Ellen Lastdrager LLM,
Managing director traffic & transport TNO

1. Operations resilience / Enhanced efficiency of network utilization

Considering the climate challenge, the fact that rail freight has extremely low CO2 emission per ton carried and therefore must play an increasing role in transportation, the German and Dutch stakeholders join forces for boosting rail freight. Thus they are positioned to cope with the growing volumes and changes in the product mix, whilst reducing the impact of rail freight on the environment.

Efficient utilization of the network is required. This includes synchronised planning of network upgrading with automated traffic management, which enhances the capacity of the networks as well as the attractiveness of rail freight. The EU Timetable Redesign (TTR) provides new products for dynamic freight traffic which optimize capacity utilization and process efficiency. The joint working group will support the following existing initiatives:

1.1 Safeguarding freight traffic operations on all available cross border routes linking origins to destinations. Common network resilience management (contingencyin terms of quality and quantity of train paths and scheduled adequate sidings capacity. The safeguarding gives special attention to traffic during construction works (ABS46/2) in concerted traffic management by infrastructure managers and railway undertakings based on market-oriented planning of interruptions (timetables, diversion routes).

1.2 Contingency management in case of sincere disturbances in the logistic chain, including the occurrence of extreme water levels in the Rhine.

2. Digitalisation and automation

Digitalization and automation are chances for the sector. Therefore it is essential to support new initiatives in this field. The implementation of digitalised and automated systems for traffic management and for logistics management will increase the capacity of the network and allow rail freight operators to modernise their operations in compliance with customer requirements. Examples are automated braking tests and train status information as well as automation of procedures. In Germany and the Netherlands tests are undertaken for automated (driverless) driving of trains. A close and broad cooperation of administrations, operators, industry and infrastructure managers in the EU is essential to promote development in this area. This may include joint test fields. The joint working group will support the following concrete initiatives:

2.1 Development of rail freight based on technological innovations e.g. with cross-border test field of automated driving of trains, the use of digital automated coupling system, standardized automated freight train operation in terminals or on industrial networks and automated brake testing.

2.2 Digital interfaces between railway undertakings, rail freight customers/combined transport operators, infrastructure managers, terminal/access point operators and maintenance providers with information on train status and ETA.

2.3 Acceptance of systems for the remote monitoring regarding the condition of running trains such as hot box detection and axle load measuring.

3. Interoperability and harmonisation

Steadily the operational and technical conditions in the Single European Railway Area are harmonised. Thus traffic across the national networks is streamlined, costs due to non-interoperability are reduced and the competitive position of rail freight is strengthened. These efforts are encouraged. The joint working group will support the following concrete initiatives:

3.1 Accelerated start of 740 m trains on cross-border routes by exploiting interoperable digitalised planning tools, streamlining of operational procedures and benefitting from infrastructure developments.

3.2 Harmonization of operational, network access conditions and aligning priority rules. Developing mutually designed policies on e.g. pricing the use of infrastructure and framework conditions for terminals. Thus aiming at homogeneous conditions for rail freight and reducing the differences in Network Statements.

3.3 Enhanced coordination of cross-border traffic with intensified cooperation between traffic control centres and taking full advantage of border dispatchers at DB Netz and ProRail traffic control centres.

3.4 Enhancing interoperability by harmonization of operational regulations and administrative procedures. This includes the cross-border authorization of rolling stock, the use of languages on cross-border operations and cross-acceptance of professional qualifications with particular attention for mutual acceptance of professional qualifications such as wagon inspector and shunter, which are not yet harmonised at EU level.

3.5 Promoting paperless operation of trains with continued common efforts at EU level and with intensified bilateral cooperation in (ongoing) national projects.

4. Multimodality

In the next decades the mix of products transported by rail will change significantly. The volumes of certain bulk goods may decrease while the volumes of small-size shipments will increase. This trend imposes on the sector to respond with upgrading its service proposition by smoothly connecting rail freight with other transport modes as well as by modernising first and last mile services. The joint working group will support the following concrete initiatives:

4.1 Common initiative on drafting of a strategic vision on the development of multimodality as well as the future for single wagon load traffic taking into consideration future quantitative and qualitative market demands and their consequences for terminals, access points, marshalling/shunting yards.

4.2 Measures to improve access to rail freight for new users by means of easy access to rail freight capacity (terminals or access points), last/first mile facilities with cross-border coordination of routing options and integration of rail freight in urban logistics.

5. Financing and cooperation on national and EU levels

Steadily rail freight evolves into a Europe wide network of borderless service with funding from the sector itself, European schemes and national budgets. It becomes increasingly important to exchange experiences on support initiatives and liaise on common approaches. Vast investments in production processes, infrastructure, service facilities, interactive technologies and rolling stock will be needed for enabling rail to cope with capacity demands and expectations as to digitalisation, automation and modernization. The joint working group will support the following concrete initiatives:

5.1 Joint expert group on funding of rolling stock investment with a view to i.e. an EU scheme for facilitating investment in ERTMS OBU's and other data interfaces as well as the migration of digital automated coupling with a view to possible extension to other EU Member States and with the aim to conceive an EU funding scheme facilitating these investments.

5.2 Intensified cooperation at EU level in particular in the field of TSI TAF, railway undertakings and terminal advisory groups of the rail freight corridors.

5.3 Common analysis of transfer of benefits/ compensation models (market failure due to divergence of costs and benefits).

5.4 Joint initiative for input to Shift2Rail on strategy for next programme cycle, including:
- Dynamic path allocation, facilitation measures (Time Table Redesign)
- Harmonised conditions and standards for automated operations of trains
- Automated shunting/train formation
- External effects of rail freight transport

5.5 Focus on sustainable mobility in the next EC Commission work programme: priority for rail freight in the next EU Financial Framework (2021-2027) - Impact of the Paris Agreement.