Van: Frank Menger

Onderwerp: Blinde spot spoorgoederenvervoer Noordoost-Nederland
Datum: dinsdag 25 februari 2020 16:45:35
Bijlagen: voortgang-spoorgoederenvervoer-en-betuweroute (1).pdf
bijlage-1-brief-ienw-over-ec-evaluation-rail-freight-corridors-regulation-eu-913-2010.pdf
bijlage-2-accompanying-letter-list-of-quieter-routes.pdf
bijlage-3-shift-to-rail-brief.pdf

Geachte leden van de provinciale staten en gemeenteraden,

Vanwege de posities die u heeft in zeehavens en de daarbij behorende industriegebieden is deze Kamerbrief van 21 februari 2020 zeer raadzaam om te lezen. Aangezien het ook over de meest optimale vorm van landzijde ontsluiten gaat van havens en industriegebieden.

De wereld is groter dan het vervoer naar Rotterdam per binnenvaartschip zoals vorig jaar in een antwoordbrief door de Provincie Groningen werd geschreven over vragen over het mobiliteitsbeleid.

Volgens mij zijn deze documenten voor u om de juiste vragen te stellen aan uw college's.

Met vriendelijke groet,

Frank Menger

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-2020/9688

Bijlage(n)
3

Datum 21 februari 2020
Betreft Voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute

Geachte voorzitter,

De aandacht voor het spoorgoederenvervoer neemt toe, zowel in Europees verband met de Green Deal, als nationaal met de voornemens in het Klimaatakkoord. De inzet in het Regeerakkoord is meer gebruik van de Betuweroute en meer stillere goederentreinen om de overlast voor omwonenden langs het spoor te beperken. Ook wil het kabinet de groei van het goederenvervoer meer over spoor en minder over de weg afwikkelen, zodat de uitstoot van schadelijke emissies kan verminderen. Met het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 782) wordt hieraan invulling gegeven. Elk half jaar informeer ik u hoe het goederenvervoer per spoor zich ontwikkelt en hoe het staat met de uitvoering van de maatregelen in het pakket.

Ik ga in deze brief met name in op de groei van het spoorvervoer in 2019, de voortgang in de uitvoering van het maatregelenpakket en enkele internationale ontwikkelingen zoals de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegnet (Derde spoor) in Duitsland. Ook meld ik u de laatste stand van zaken met betrekking tot de problematiek op het emplacement Waalhaven-Zuid. Verder vul ik de toezegging in met betrekking tot de door uw Kamer gevraagde toelichting op de relatie tussen de eigen bijdrage van vervoerders aan ERTMS en de subsidieregeling voor het stimuleren van spoorgoederenvervoer. Voorts informeer ik u over de uitvoering van de motie Amhaouch inzake de overweg Vierpaardjes te Venlo.

Groei van het goederenvervoer en het gebruik van de Betuweroute
In 2019 is het vervoer van goederen per spoor gegroeid.[1] In treinkilometers was sprake van een toename van 5 procent, in tonkilometers 6 procent. Uiteraard ben ik verheugd met deze ontwikkeling; het is een eerste indicatie dat het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer, gericht op groei, zijn vruchten afwerpt. Een belangrijke maatregel voor kostenverlaging – de subsidieregeling die vanaf januari 2019 in werking is getreden – wordt al volop benut. In het licht van de

[1] Zie: ProRail, Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland, 2019 vergeleken met 2018, Utrecht, februari 2020. Het rapport kan gedownload worden via de link: https://www.prorail.nl/sites/default/files/jaarrapport_ontwikkeling_spoorgoederenverkeer_2019.pdf

Europese 'Green Deal', waarin het spoor een prominente rol krijgt, is dit een goede start.

Onderstaande tabel onderschrijft de hiervoor reeds benoemde groei: het totale aantal goederentreinen op de belangrijkste grensovergangen met Duitsland is in 2019 met ruim 2000 treinen gestegen. Daarbij is – net als in 2018 (zie vorige voortgangsrapportage) – relatief minder gebruik gemaakt van de grensovergang Zevenaar-Emmerich: het aandeel van deze grensovergang liep verder terug van gemiddeld 48 procent in 2018 naar gemiddeld 47 procent in 2019. Het aandeel van de grensovergang Venlo-Kaldenkirchen is daarentegen iets gestegen van 38 procent in 2018 naar gemiddeld 39 procent. Dit hangt samen met bouwwerkzaamheden ten behoeve van het Derde spoor.

Tabel 1 Aantal goederentreinen per grensovergang met Duitsland 2017 – 2019.

Grensovergang	**2017**	**2018**	**2019**
Oldenzaal – Bad Bentheim	5.850	6.100	6.050
Zevenaar – Emmerich	24.500	20.650	21.450
Venlo – Kaldenkirchen	12.500	16.550	17.900
Totaal	**42.850**	**43.300**	**45.350**

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

Waalhaven-Zuid
Bij brief van 14 september 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 864) bent u geïnformeerd over het stopzetten van het rangeren met gevaarlijke stoffen op Waalhaven-Zuid en over infrastructurele knelpunten op meerdere Rotterdamse havenemplacementen. Sindsdien heeft ProRail hard gewerkt aan het weer op orde krijgen hiervan. In mijn brief van 5 december 2019 (Kamerstuk 29 893, nr. 241) meldde ik u een tussenstand. Momenteel zijn alle infrastructurele knelpunten opgelost en is het merendeel van de LOD's (Last onder Dwangsom) aangepakt. ProRail verwacht uiterlijk eind maart bijna alle LOD's te hebben weggewerkt. In een enkel geval is naar aanleiding van een LOD een vergunning-traject gestart.

Op 13 januari 2020 heeft een integrale test van de tijdelijk aangelegde blusvoorzieningen plaatsgevonden. Hier bleek dat de nieuwe blusvoorzieningen weliswaar functioneren, maar dat hiermee nog niet het gehele emplacement kan worden bestreken. Op 13 februari heeft het bevoegd gezag aangegeven dat het rangeren met gevaarlijke stoffen kan worden hervat voor zover dit plaats kan vinden binnen het bereik van de nieuwe blusvoorzieningen. In de praktijk betekent dit dat vooralsnog alleen kortere treinen gerangeerd kunnen worden, terwijl er juist behoefte is om met langere treinen te rangeren. Daarom werkt ProRail op dit moment met het bevoegd gezag en in afstemming met de vervoerders hard aan de mogelijkheden om de reikwijdte van de blusvoorzieningen te vergroten. Op basis van de uitkomsten hiervan kan worden bepaald wanneer het emplacement weer daadwerkelijk in gebruik kan worden genomen. Ik heb hier nauw contact over met ProRail. Zodra er duidelijkheid is over de benodigde maatregelen en het tijdpad, zal ik uw Kamer hierover informeren.

In de tussentijd is het dankzij de inspanningen van vervoerders en de bijsturing door de verkeersleiding van ProRail gelukt om veel van de lading toch op de plek

van bestemming te krijgen. Niettemin zorgt dit voor hinder en financiële schade. ProRail heeft hiervoor een compensatieregeling ontwikkeld waarmee vervoerders hun financiële schade kunnen compenseren.

De ontstane situatie is zeer te betreuren. Omdat ik het belangrijk vind om inzicht te krijgen in de achterliggende oorzaken en een dergelijke situatie in de toekomst wil voorkomen, is er een onafhankelijk onderzoek gestart. Ik heb uw Kamer daarover in mijn brief van 5 december 2019 geïnformeerd. Het streven is om het onderzoek medio 2020 af te ronden. Vervolgens wordt uw Kamer over de uitkomsten van dit onderzoek geïnformeerd.

Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer
Op 16 december 2019 is de Spoorgoederentafel opnieuw bijeen geweest. Daar is in goed en constructief overleg de voortgang van het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer besproken. De belangrijkste ontwikkelingen worden hieronder toegelicht. Om de effectiviteit van het maatregelenpakket de komende jaren te kunnen meten is inmiddels een monitor ontwikkeld.

740 meter treinen
In november 2019 is de rapportage van ProRail aan uw Kamer gestuurd over het voldoen aan TEN-T-vereisten voor het spoorwegnet voor zover dat door goederentreinen wordt gebruikt (Kamerstuk 29 984, nr. 870). Zoals aangekondigd wordt samen met sectorpartijen een pragmatische en gefaseerde aanpak geformuleerd om dit stapsgewijs en kosteneffectief mogelijk te maken. In mijn volgende voortgangsrapportage zal ik u nader informeren.

Prijsprikkel Betuweroute
Met de brief van december 2018 (Kamerstuk 22 589, nr. 809) is aangekondigd dat voor het stimuleren van het gebruik van de Betuweroute een prijsprikkel zal worden uitgewerkt. In de workshops met de sector is naar voren gekomen dat enkel een prijsprikkel niet voldoende is zolang op toeleidende routes van en naar de Betuweroute de beschikbare capaciteit tekortschiet. Daarbij weegt men mee dat de komende jaren nog veel beperkingen in de capaciteit via de Betuweroute zullen optreden als gevolg van de bouwwerkzaamheden aan het Derde spoor. Er is vervolgens voor de routes Kijfhoek-Bentheim en Sloe-Bentheim via de Betuweroute vastgesteld dat de treinpaden op deze routes verbeterd kunnen worden en beter kunnen worden afgestemd op de treinpaden over de Betuweroute. Hierdoor wordt het gebruik van de Betuweroute aantrekkelijker. Afhankelijk van het effect van deze maatregel, zal ik afwegen of een aanvullende prijsprikkel van nut kan zijn. Daarnaast wordt specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in het kader van Basisnet nog bezien hoe vervoerders, die bijvoorbeeld niet kunnen beschikken over geschikt materieel, in financiële zin gefaciliteerd kunnen worden om alsnog van de Betuweroute gebruik te maken.

Havenlogistiek
In de Goederenvervoeragenda die ik uw Kamer vorig jaar heb toegezonden (Kamerstuk 34 244, nr. 2) is digitaal transport benoemd als een prioritair thema. In havengebieden kan digitalisering een belangrijke rol spelen om logistieke processen te verbeteren en daarmee de afhandeling efficiënter te maken. Het Havenbedrijf Rotterdam werkt met de spoorvervoerders en terminals samen om de havenlogistiek te verbeteren. Onderdeel hiervan is het door het Havenbedrijf Rotterdam ontwikkelde OnTrack: een digitaal platform die aangesloten partijen inzicht geeft in de real-time voortgang van goederen die vervoerd worden via het

spoornetwerk. Hier ligt ook een belangrijke relatie met het Europese ELETA project[2] dat einde 2019 is afgerond. ELETA heeft het berekenen en communiceren van de zogenoemde Estimated Time of Arrival (ETA) van internationale spoorgoederentreinen mogelijk gemaakt voor meer dan 20 herkomst-bestemmingsrelaties (ca. 200 treinbewegingen wekelijks), waaronder diverse Nederlandse havens. Op Europees niveau is overeenstemming bereikt over kaderstellende regelgeving ter bevordering van het standaardiseren en uitwisselen van deze data tussen partijen.

Proef gedifferentieerd rijden
De proef gedifferentieerd rijden is eind vorig jaar gestart. Doel van deze proef is om het effect van langzamer rijden op trillinghinder te meten en daarbij tegelijkertijd ook te kijken naar de impact op de bedrijfsoperatie en de dienstregeling. Op basis van een aantal bijeenkomsten met goederenvervoerders, provincies, gemeentes en bewonersorganisaties is een opzet van de proef gedifferentieerd rijden overeengekomen op het tracé tussen Meteren en Boxtel. Daarbij is de impact op de dienstregeling zoveel mogelijk beperkt door de snelheid te verlagen tussen 01.00 en 05.00 uur. Naast de reguliere ritten worden ook meettreinen ingezet om gegevens te verzamelen. De metingen en bevindingen worden eerst geverifieerd en vervolgens besproken in de hiervoor opgezette taskforce, waarin ook omwonenden zijn vertegenwoordigd, en de stuurgroep. Ik verwacht de eindresultaten van de proef voor de zomer aan uw Kamer te kunnen toezenden.

Pilots omgevingseffecten en duurzaamheid
Voor de groeiambitie van het spoorgoederenvervoer en de extra hiervoor benodigde ruimte op het spoor is maatschappelijk draagvlak een noodzakelijke vereiste. De sector kan daarbij helpen door een actieve bijdrage te leveren om de omgevingseffecten op het spoor te beperken. Met het Schriftelijk Overleg van 24 september jl. is u al het Convenant Duurzaam Spoorvervoer van de Raad van Spoorverladers van Evofenedex aangeboden. Het actief meewerken aan pilots vormt daar een onderdeel van. In de komende periode wordt een pilot gestart voor het gebruik van biobrandstof voor rangeerlocomotieven en worden nieuwe pilots ontwikkeld voor het beperken van omgevingshinder. Het betreft een pilot trillingsreductie door het verbeteren van het onderhoud met hulp van data van ProRail en het uitvoeren van een onderzoek naar het realiseren van trillingsarme goederendraaistellen.

Ter afsluiting merk ik op dat in het kader van deregulering in gezamenlijke sessies tussen de sector, mijn ministerie, ProRail en ILT praktijksituaties zijn besproken c.q. zijn opgelost. Zo is bijvoorbeeld het taaleisniveau op bepaalde grensbaanvakken voor machinisten versimpeld (er kan afgeweken worden van het vereiste taalniveau op vastgestelde grensbaanvakken). Een deel van de knelpunten zal in het traject Modernisering van de Spoorwegwet worden meegenomen.

Derde spoor Duitsland
Er is in de vergunningverlening voor de aanleg van het Derde Spoor vooruitgang geboekt. In september 2019 heeft DB Netz voor het gedeelte in Dinslaken de bouwvergunning van het Eisenbahn Bundesamt ontvangen. In november vorig jaar was dat het geval voor het gedeelte in Voerde. Daarmee heeft DB Netz nu

[2] Electronic Exchange of ETA information.

voor vier van de twaalf secties een vergunning. Omtrent de verdere ontwikkelingen in de afgifte van bouwvergunningen hou ik vinger aan de pols bij mijn Duitse ambtgenoot.

De Stuurgroep Derde spoor Duitsland heeft in oktober een analyse van ProRail besproken omtrent de mogelijke capaciteitsknelpunten die in de komende jaren kunnen optreden. Deze analyse maakt duidelijk dat er in de jaren tot 2030 bij buitendienststellingen voor bouwwerkzaamheden toenemende capaciteitstekorten kunnen ontstaan op de grensovergangen. Ter indicatie: in 2030 kunnen op een drukke werkdag bij enkelsporige buitendienststellingen 10-35 goederentreinen niet via deze grensovergangen rijden; bij volledige buitendienststellingen geldt dat voor 50-80 goederentreinen. Dit betekent dat verkeer op andere momenten of via andere routes (bijvoorbeeld via België) ingepland zou moeten worden. Een andere, mogelijke oplossingsrichting zoekt de stuurgroep in een optimalisering van het totale verkeer op de bedoelde grensovergangen, waarbij men adviseert in gesprek te gaan met de concessieverleners van het regionale reizigersvervoer aldaar. Momenteel verken ik samen met de grensprovincies de mogelijkheden daarvoor en ga ik vervolgens in gesprek met de Duitse partners.

Europese en internationale samenwerking
Op Europees en internationaal niveau hebben zich enkele belangrijke ontwikkelingen voorgedaan die hieronder kort worden toegelicht. In de verwachting dat over enkele maanden de Europese Commissie de ambities in de Green Deal verder heeft uitgewerkt, zal ik daar in de volgende voortgangsbrief nader op ingaan.

EC Evaluatie Spoorgoederencorridors
De Europese Commissie is in november 2019 gestart met een publieke consultatie over de verordening van de spoorgoederencorridors (Verordening (EU) 913/2010). Deze verordening bepaalt hoe een corridor geselecteerd en vormgegeven wordt, welke lidstaten en infrabeheerders participeren en op welke terreinen zij moeten samenwerken (o.a. investeringsplannen, capaciteitsverdeling) om het goederenvervoer over de landsgrenzen heen zo soepel mogelijk af te wikkelen. Een impact assessment voor eventuele wijziging van de verordening wordt in 2020 verwacht. Belangrijk onderwerp daarbij is de verbetering van het capaciteitsmanagement. De daarbij beoogde verbeteringen hangen sterk samen met de invoering van Time Table Redesign per december 2024. Time Table Redesign houdt o.a. in de mogelijkheid om gedurende het gehele jaar aanvragen voor treinpaden in te dienen en zo mogelijk ook meerjarig toe te delen.

Voor Nederland staat voorop dat een eventuele herziening van de Europese regelgeving de implementatie van de prioriteiten van de Rotterdam verklaring van 2016 zal moeten bevorderen (Kamerstuk 21501-33, nr. 6007). De Rotterdam verklaring gaat onder andere in op digitalisering van spoorgoederenvervoer, grensoverschrijdende bottlenecks, verbetering capaciteitsmanagement, stiller spoorgoederenvervoer en ERTMS invoering. De Nederlandse inbreng voor deze consultatie is bijgevoegd.

Joint Declaration of Intent
In vervolg op het tekenen van de Joint Declaration of Intent spoorgoederenvervoer met Duitsland op 9 april 2019 is een bilaterale werkgroep met Nederlands en Duits bedrijfsleven opgestart (Kamerstuk 29 984, nr. 858) waarin gezamenlijke projecten worden uitgevoerd. Hierbij gaat het onder andere om digitalisering, proeven met

geautomatiseerd rijden op de Betuweroute en proeven met het rijden van 740m lange treinen. Bedoeling is dat ik met mijn Duitse ambtsgenoot en de betrokken partijen dit voorjaar de voortgang van deze projecten zal bespreken. Voor de financiering van deze projecten zal ook gekeken worden naar middelen die zijn opgenomen in de programmering van de Topsector logistiek.

TSI Noise
Conform de uitvoeringsverordening van de Europese Commissie betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van het subsysteem „rollend materieel — geluidsemissies" (Verordening (EU) 2019/774) heeft Nederland eind november 2019 stillere spoorgoederenroutes aangewezen en aangemeld bij het Europese spoorwegagentschap (bijgevoegd). Het gaat dan om routes waarop het gemiddeld aantal goederentreinen per nacht (23.00 uur - 07.00 uur) in de jaren 2015, 2016 en 2017 meer dan 12 bedraagt. In essentie gaat het om de Betuweroute en de Brabantroute. Op deze routes is het vanaf 8 december 2024 (start dienstregeling 2025) niet langer toegestaan met lawaaiige goederenwagons te rijden. In aanloop hiernaartoe zal samen met de Inspectie Leefomgeving en Transport het toezichts- en handhavingsbeleid hierop worden vormgegeven. Het is de verwachting dat ook op andere routes het gebruik van stillere spoorgoederenwagons zal stijgen en dat lawaaiige spoorgoederenwagons worden uitgefaseerd, omdat de stillere wagons niet slechts over de aangewezen routes zullen gaan rijden.

Shift to Rail
Op Europees niveau is er onlangs een consultatie geweest over een mogelijk toekomstig programma *'Transforming Europe's Rail System'* voor onderzoek en innovatie in de spoorsector, voor de periode 2021-2027, onder de vlag van Horizon Europe. Horizon Europe is het Europese innovatieprogramma en het vervolg op het huidige Horizon 2020. Binnen het huidige programma Horizon 2020 is aandacht voor de spoorsector via het Shift to Rail partnerschap. Shift to Rail richt zicht op het stimuleren van marktgedreven innovaties en onderzoek in de spoorsector, zowel voor personenvervoer als voor goederenvervoer. In de Nederlandse reactie (bijgevoegd) is uitdrukkelijk aandacht gevraagd voor een aantal onderwerpen die aan spoorgoederenvervoer raken, zoals digitalisering, efficiency, en ATO (Automatic Train Operation).

Overige onderwerpen

Terminalbeleid
De Goederenvervoeragenda die ik u in juli 2019 (Kamerstuk 34 244, nr. 2) heb gezonden, beschrijft de stappen die nodig zijn om ook voor de langere termijn een sterke, internationaal vooraanstaande goederenvervoer- en logistieke sector te borgen. Hiervoor is ook een sterk netwerk van multimodale terminals in zeehavens en achterland van belang. Anticiperend op het groeiende containervervoer vanuit de haven van Rotterdam wil ik het spoorgoederenvervoer stimuleren en daarbij gebruik maken van het netwerk van bestaande multimodale terminals in het achterland. Ik zal in het herijkte terminalbeleid inzetten op het verder optimaliseren van bovengemiddelde multimodale terminals en het beter benutten van de regionale infrastructuur richting de terminals. Nieuwe initiatieven voor spoorterminals zal ik kritisch beoordelen indien om een rijksbijdrage wordt gevraagd. In samenhang met de Havennota die aan de Kamer is toegezegd zal ik dit voorjaar het herijkte beleidskader voor het terminalbeleid aan u toezenden.

Kosten ERTMS voor goederenvervoerders
Tijdens het Algemeen overleg van 20 juni 2019 over Spoorveiligheid/ERTMS is uw Kamer toegezegd om in te gaan op de hoogte van de eigen bijdrage van de vervoerders aan ERTMS in relatie tot de korting op de gebruiksvergoeding.

In mei 2019 heeft het kabinet besloten het huidige beveiligingssysteem landelijk te vervangen door het Europese Rail Traffic Management System (ERTMS). ERTMS biedt de basis om het spoor verder te digitaliseren, waardoor treinen op veilige en betrouwbare wijze sneller, hoogfrequenter en op termijn automatisch kunnen rijden. Ik zie dat deze invoering van ERTMS voor het bedrijfsleven op korte termijn vooral met kosten gepaard gaat en dat de baten pas ontstaan op de langere termijn, wanneer ERTMS op alle relevante corridors in de Europese Unie is uitgerold. Ik wil de initiële investeringskosten zoveel mogelijk beperken door Nederlandse functionaliteiten bovenop de Europese ERTMS-basisspecificaties alleen toe te staan wanneer dat noodzakelijk wordt geacht. De eigen bijdrage van de vervoerders aan de ombouw van het materieel voor ERTMS, zowel upgrade als retrofit[3], is geraamd op afgerond € 90 miljoen. Voor deze ombouw is conform staatssteunregels, rekening gehouden met bekostiging van maximaal 50 procent subsidie vanuit het Nederlandse ERTMS-budget, als vangnet achter Europese subsidieprogramma's voor ombouw van materieel met ERTMS. Waar passend kijk ik verder. Eind vorig jaar heb ik bijvoorbeeld de subsidieregeling ERTMS[4] gepubliceerd om samen met het Europese Connecting Europe Facility (CEF) fonds te komen tot een regeling voor de upgrade van het spoorgoederenmaterieel op de Rhine-Alpine corridor, waarbij tot 90% van het prototype kan worden gesubsidieerd. Ook blijft de programmadirectie ERTMS in gesprek met de vervoerders om passende operationele ondersteuning te bieden.

De subsidieregeling ter verlaging van de gebruiksvergoeding in het kader van Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer is bedoeld om voor de periode 2019-2023 de kosten voor de spoorgoederensector te verlagen en daarmee het spoorgoederenvervoer te stimuleren. Deze subsidieregeling is niet gerelateerd aan de hierboven genoemde ombouw van het materieel met ERTMS. Het is evenwel van belang om de ontwikkelingen in de kostenopbouw in de spoorgoederensector in kaart te brengen. Met de sector is afgesproken dat dit overzicht wordt opgesteld, zodat een objectief en gedeeld beeld verkregen kan worden omtrent de kostenontwikkeling. Via de eerdergenoemde monitoring van het Maatregelenpakket Spoorgoederen zal deze kostenontwikkeling in relatie tot het level playing field worden gevolgd.

Project Vierpaardjes in Venlo
Naar aanleiding van de motie Amhaouch (Kamerstuk 29 984, nr. 874) is overleg gevoerd met de gemeente Venlo en de provincie Limburg over het verzoek van de gemeente Venlo voor een aanvullende bijdrage of garantstelling voor het project Vierpaardjes. In het gesprek hebben we nogmaals de mogelijkheden hiervoor verkend en is geconstateerd dat ik hiervoor met de huidige regelgeving geen bruikbare titel heb. Eerder is aan het project de maximaal haalbare bijdrage vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) toegekend.

[3] Upgrade betreft het vernieuwen van verouderde ERTMS in het materieel. Bij retrofit gaat het om het inbouwen van ERTMS in een trein die nu nog geen ERTMS aan boord heeft.
[4] Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 3 december 2019, nr. IENW/BSK-2019/206330, tot wijziging van de Subsidieregeling ERTMS in verband met de subsidiëring van activiteiten in de realisatiefase van het programma ERTMS (Staatscourant 2019, 66363).

Regelgeving op het gebied van externe veiligheid biedt geen titel voor een aanvullende bijdrage. Op dit moment is niet te zeggen in hoeverre toekomstige wijzigingen van deze regelgeving tot een andere uitkomst leiden en of voor de betrokken woningen een aankoopregeling van kracht zal worden. De ontwikkeling van deze regelgeving is afhankelijk van nog te maken berekeningen met nieuwe vervoersprognoses en nieuwe faalcijfers. De gemeente en de provincie is verteld dat ik niet op deze onzekere basis toezeggingen kan doen en daar evenmin verwachtingen over wil wekken.

Tijdens het gesprek hebben alle partijen nogmaals het belang van het project bevestigd. In dit verband kwam ook de verantwoordelijkheid van de provincie Limburg voor het doorgang hebben van het project Vierpaadjes aan de orde. Zoals met de provincie Limburg is afgesproken, is het eventueel niet doorgaan van het project Vierpaardjes en de consequenties van alternatief benodigde maatregelen (breder dan alleen spoorwegveiligheid) in het project Maaslijn voor risico en rekening van Limburg.
Met de gemeente en de provincie is verder afgesproken dat we over de diverse ontwikkelingen rondom de opgave van Limburg en in het bijzonder het spoorknooppunt Venlo en dus ook de ontwikkelingen rond Vierpaardjes, goed in gesprek blijven. Daarbij is ook afgesproken dat het ministerie samen met de provincie en gemeente Venlo optrekt bij een eventuele toekomstige aanvraag in het kader van het CEF (Common European Facilities).

Ten slotte ben ik verheugd u te kunnen melden dat de bestuursovereenkomst Maaslijn is getekend door betrokken partijen. Dit betekent dat Rijk en regio een duidelijk afsprakenkader hebben vastgelegd over financiën, risicodeling en rolverdeling voor het project Maaslijn. Het streven is de elektrificatie en versnellingsmaatregelen op de Maaslijn uiterlijk in 2024 af te ronden.

Tot slot
In 2019 was sprake van een flinke groei van het spoorgoederenvervoer. Het is een eerste indicatie dat het in 2018 opgestelde Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer effect heeft. De in 2019 in werking getreden subsidieregeling draagt daaraan bij. In 2021 evalueer ik tussentijds het uiteindelijke effect. Met de verdere uitwerking van andere maatregelen hoop ik de groei voort te kunnen zetten. Verder kijk ik uit naar de voorstellen van de Europese Commissie over de Green Deal waarin grote ambities zijn vervat om het vervoer van goederen per spoor te stimuleren. In de volgende voortgangsbrief zal hier verder op worden ingegaan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Ministry of Infrastructure and Water Management

> Return address Postbus 20904 2500 EX Den Haag

European Commission
DGMOVE
Director land transport Elisabeth Werner

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Den Haag
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

Date 31 January 2020
Subject EC evaluation rail freight corridors Regulation (EU)913/2010

Our reference
IENW/BSK-2020/8747

Dear Ms. Werner,

With this letter I want to react on the ongoing EC evaluation on the rail freight corridors regulation. I would like to thank you for the strong support the European Commission has given for the development of international freight. Development of European rail freight corridors is a key element in the national rail freight strategy of the Netherlands and should be also a key element in the implementation of the European Green Deal. So far the progress on development of rail freight has been mixed, where the potential of rail freight contributing to the goals of climate change policy, railway safety and creating hinterland connections of European ports remains substantial. Therefore continued action is needed from all parties.

Success of the rail freight corridors largely depends on the efforts by the stakeholders, in particular infrastructure managers. The Netherlands participated in the rail freight corridor Rotterdam-Genoa where cooperation dated back to 2003. The European regulation from 2010 greatly helped to create a stable governance structure and to have a coherent network of rail freight corridors throughout Europe. The 2016 Ministers declaration "Rail freight corridors to boost international freight" developed under Dutch EU presidency signalled the value of the rail freight corridors, their mid-term agenda and the need of cooperation among rail freight corridors. The implementation of the Rotterdam declaration which is a cooperation between sector, Member States and European Commission must be continued and needs support from all stakeholders concerned. Regulatory enhancements at EU level, including the possible revision of the RFC regulation, should support this process of implementation but not slow down this implementation.

For the next phase (2020-2030) I would like to mention the following challenges where the rail freight corridors should play a key role:

- (1) Ensuring sufficient attractive infrastructure capacity offer to railway undertakings and its customers;
- (2) Enhancing international capacity allocation for rail freight;
- (3) Reducing operational costs of railway undertakings by removing border crossing obstacles (issue log);

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Date
15 January 2020

Our reference
IENW/BSK-2020/8747

- (4) Enhancing interoperability in particular ERTMS implementation and creating benefits for railway undertakings.
- (5) Digitalisation and quality;

For the challenges mentioned above the rail freight corridors need to have a strong coordination task, which means that decisions have to be made in consensus between Infrastructure Managers and Member States representatives concerned. For allocation of international freight capacity, particularly in the operational phase, we recommend the EC explores the option of an European capacity allocation body which takes over the role of the RFC OSS's.
In the annex to this letter some suggestions are given on the further development of rail freight corridors regarding its governance and possible role of the rail freight corridors to meet the aforementioned challenges. The suggestions are mere objectives, action to achieve at European level. Where regulatory action at EU level, including possible revision of the regulation, is needed, it should take account i.a. of the following considerations:

- Accelerating and not slowing down the pace of implementation of the Rotterdam declaration actions. Is the sector able to achieve the changes themselves in a timely manner.
- Need of legal certainty for railway undertakings and stability of the applicable framework for allocation of international freight capacity and traffic control.
- (Administrative and other) costs and benefits expected by preparing regulatory changes compared to a purely sector (including the functioning of RFC's) driven approach.

This letter cannot prejudge any future decision making on future legislative developments. May I thank European Commission for the high priority it gives to the development of the rail freight corridors and the very good cooperation with your colleagues.

Yours sincerely,

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Date
15 January 2020

Our reference
IENW/BSK-2020/8747

Annex with suggestions for further development

Governance of RFC's

- RFC's have worked to bring Member States, infrastructure managers and sector together working on improving specific traffic flows. Corridors are rather flexible and targeted instrument where Member States are motivated to improve international rail freight.
- Confirm governance of RFC's by mandatory of objectives and implementation measures including its calendar. The implementation measures shall also include the publication of bi-annual executive board action plan for the rail freight corridor to enhance capacity, interoperability, access and quality to the rail freight corridor ;
- Keep – reinforce RFC's institutional framework (executive board / management board) at least for the following objectives:
    - Infrastructure planning coordination. Implementation of 740m train length and P400 train profile are clear examples of needed coordination. And reinforce relation with TEN T core network corridors; the rail freight corridors could be tasked to identify infrastructure bottlenecks and priorities for the respective TEN T core network corridors;
    - Define a strategy of infrastructure allocation on their corridor. Timetable redesign assumes capacity strategies and capacity models for individual infrastructure managers networks. RFC's must have a role of consistent aligned capacity models for their RFC. The operational phase of international capacity allocation for freight can be at European level (e.g. RailNetEUrope), which would mean an integration of the C-OSS's;
    - Coordinate interoperability implementation on the corridor (this ERTMS implementation), resolve operational technical barriers on the corridor (supported by EC issue log initiative);
- Facilitate the continuation of European network of executive boards and European network of management boards <RailNetEurope> of the RFC's with alternative Member States / Infrastructure managers chairing the fora. The networks should be well aligned with the agenda of the cooperation framework at EC level (SERAC RFC);
- Make one advisory group for railway undertakings and one for terminals operational at EU level and optional at corridor level. Ensure that advisory groups deliver mandatory recommendations and replies. Presently railway undertakings and terminals are bringing their largely identical issues at multiple corridor tables.
- Infrastructure Managers are working successfully together at EU level, within RailNetEurope. The decision RNE takes, e.g. on handbook International Contingency Management, must be implemented for all RFC's. Presently there are insufficient possibilities to reinforce those "industry standards", so that railway undertakings can rely upon them. Some of those standards could be set in EU legislation (e.g. customer information document, contingency management, customer information document) whereas other standards (..) could remain industry standard only;

Challenge (1): ensuring sufficient attractive infrastructure capacity offer to railway undertakings and its customers;

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Date
15 January 2020

Our reference
IENW/BSK-2020/8747

- Monitoring and supervision of coordination of infrastructure works;
- Enhanced contingency management between Infrastructure Managers and Railway Undertakings;
- Coordination with TEN-T coordinator on identification of RFC infrastructure enhancement projects

Challenge (2): enhancing international capacity allocation for rail freight;
Results of the evaluation of regulation 913/2010 and possible proposals to revise this regulation must include the full framework to implement Time Table Redesign by December 2024 also where this concerns capacity allocation for passenger transport. So in case directive 2012/34/EU should be amended for TTR this should be a combined package.

- Facilitate rolling planning (allocation for up to 3 years period)
- Include all international rail freight transport in the (corridor) allocation framework. Present situation that only about 20% of all international freight in the form of PaP's is included in the C-OSS supply is not sustainable;
- Develop attractive market oriented capacity products for stable markets ("enhanced PaP's) and ad hoc markets;
- Explore the concept and assess explicitly to move to one operational European allocation body for international rail freight. The role of the corridors here could be to define the capacity strategy and model on its corridor.

Framework Capacity Allocation (art 14.1**)**
The FCA has worked rather well to harmonize the procedures of the C-OSS in all the RFC's and has been harmonized at all RFC level since 2015. Decisions taken on the basis of the FCA have not been contested successfully by regulators or courts and Member States in the NexBo noted satisfaction with the priority rules included in the FCA. The FCA (priority rules) and its legal form may have to be revised in view of the Time Table Redesign.

For further development NL seeks ways to ensure that:

- Legal status of FCA needs be clarified, is it part of European law? In case of conflicts the national regulator (of the seat of allocation body / C-OSS) must remain competent and legal cases must be able to bring to the European Court of Justice
- Adaption of the FCA in view of the needed implementation of Time Table Redesign by December 2024;
- There will be one FCA for all RFC's or FCA remains harmonized at all RFC level;
- Flexibility to update the FCA must remain in such a way that FCA can be updated on annual basis where necessary;
- FCA shall include all international rail freight on the corridors and may include rules for capacity allocation of all railway traffic types including passenger transport on the RFC lines and may also include rules for traffic management

Challenge (3): Reducing operational costs of railway undertakings by removing border crossing obstacles (issue log);

- Define operational barriers at corridor level and an RFC executive board action program to alleviate those barriers;

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Date
15 January 2020

Our reference
IENW/BSK-2020/8747

- Involve National Safety Authorities plus EU Railway Agency in the work of the corridors by offering support in resolving interoperability and operational barriers questions

Challenge (4): Enhancing interoperability in particular ERTMS implementation and creating benefits for railway undertakings.

- RFC's have the task to monitor implementation of interoperability including ERTMS of their corridor and report to their executive board. The monitor efforts should explicitly also cover border crossing issues;
- RFC's will continue to inform railway undertakings on ERTMS infrastructure roll out planning on ETCS requirements for OBU's including financing / specification / procurement / testing and authorization aspects. RFC's have a platform task to support aligned national strategies in this regard.

Challenge (5):Digitalisation and quality;

- Create with ERA an overview of data standards and ontology relevant for rail freight to enhance digitalization and use of data;
- Mandate Infrastructure Managers to share data with railway undertakings, terminals, shippers / operators in order to improve efficiency;
- Set up strategic roll out plan of TAF TSI compliant data policy and information systems to facilitate commercial use of data on ETA / train composition/ consignment notes / dangerouos goods transport information;
- Support (corridor) quality groups working on the basis of EU harmonized data standards / ontology. This could be done by reinforcing (by regulatory, financially or expertse sharing approaches) a Quality Charter or management system with participation of all stakeholders.

Ministry of Infrastructure and Water Management

> Return address Postbus 20901, 2500 EX, The Hague, The Netherlands

Mr Josef DOPPELBAUER
European Union Agency for Railways
120 rue Marc Lefrancq
BP 20932, 59307 Valenciennes Cedex
France

Public Transport and Railways Directorate
Security and Freight

Our reference
IENW/BSK-2019/249247

Enclosure(s)
2

Date 26 November 2019
Subject List of quieter routes in The Netherlands, COMMISSION REGULATION (EU) No 1304/2014

Dear Mr Doppelbauer, dear Josef,

As foreseen in article 5c, paragraph 1 of Commission Regulation (EU) No 1304/2014, I send the European Union Agency for Railways in accordance with the procedure set out in Appendix D.1. of the Commission Regulation the list (Annex 2 of this letter) of designated quieter routes in the Netherlands. In addition to this, Annex 1 contains a map which clarifies the designated lines. The lines which are included in Annex 2 of this letter are compliant with the criteria of article 5b of the aforementioned Commission regulation.

The number of average freight trains during night-time (11 p.m. - 7 a.m.) is based on the measured numbers of freight traffic from ProRail's traffic control system for the years 2015, 2016 and 2017. Movements with separate locomotives – as they are into the scope of our national legislation transposing Directive 2002/49/EC – are included if these were carried out for the benefit of freight traffic. First, an average was calculated over the number of days in the year in question; then an average over three years.

I hope to have informed you sufficiently.

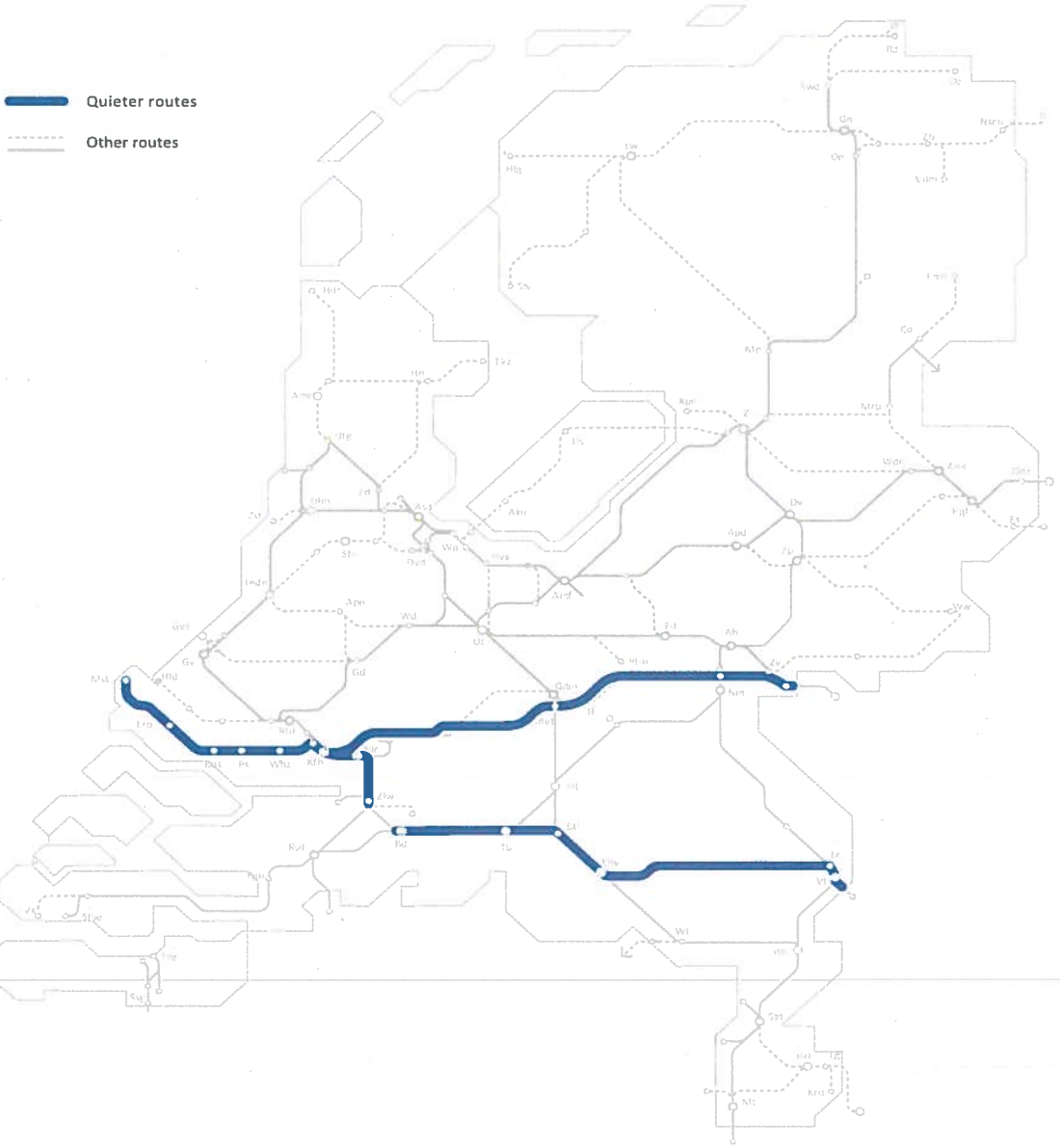
Yours sincerely,

DIRECTOR FOR PUBLIC TRANSPORT AND RAILWAYS

Annex 2 List of quieter routes Netherlands

Quieter route	Track section of the route	Unique identification of the track section				
		Start		End		
		RINF Naam	RINF Unieke ID	RINF Naam	RINF Unieke ID	Quiteter route starts/ends at the border of the MS
Havenspoorlijn	Maasvlakte - Europoort West	Maasvlakte	NLMVT	Europoort West	NLERPW	No
	Europoort West - Europoort	Europoort West	NLERPW	Europoort	NLERP	
	Europoort - Botlek	Europoort	NLERP	Botlek	NLBOT	
	Botlek - Pernis	Botlek	NLBOT	Pernis	NLPS	
	Pernis - Waalhaven Zuid	Pernis	NLPS	Waalhaven Zuid	NLWHZ	
	Waalhaven Zuid - Barendrecht Vork	Waalhaven Zuid	NLWHZ	Barendrecht Vork	NLBRDV	
	Barendrecht Vork - Barendrecht aansluiting	Barendrecht Vork	NLBRDV	Barendrecht aansluiting	NLBRDA	
	Barendrecht aansluiting - Kijfhoek	Barendrecht aansluiting	NLBRDA	Kijfhoek	NLKFH	
Betuweroute	Kijfhoek - Meteren	Kijfhoek	NLKFH	Meteren	NLBRMET	Yes
	Meteren - Valburg	Meteren	NLBRMET	Valburg	NLBRVAL	
	Valburg - Zevenaar Betuweroute aansluiting	Valburg	NLBRVAL	Zevenaar Betuweroute aansluiting	NLZVO	
	Zevenaar Betuweroute aansluiting - Zevenaar grens	Zevenaar Betuweroute aansluiting	NLZVO	Zevenaar grens	EU00004	
Brabantroute: Kijfhoek - Lage Zwaluwe	Kijfhoek - Dordrecht	Kijfhoek	NLKFH	Dordrecht	NLDDR	No
	Dordrecht - Lage Zwaluwe	Dordrecht	NLDDR	Lage Zwaluwe	NLZLW	
Brabantroute: Breda - Venlo grens	Breda aansluiting - Breda	Breda aansluiting	NLBD	Breda	NLBD	Yes
	Breda - Tilburg Universiteit	Breda	NLBD	Tilburg Universiteit	NLTBU	
	Tilburg Universiteit - Tilburg	Tilburg Universiteit	NLTBU	Tilburg	NLTB	
	Tilburg - Boxtel	Tilburg	NLTB	Boxtel	NLBTL	
	Boxtel - Acht	Boxtel	NLBTL	Acht	NLAT	
	Acht - Eindhoven	Acht	NLAT	Eindhoven	NLEHV	
	Eindhoven - Tongelre aansluiting	Eindhoven	NLEHV	Tongelre aansluiting	NLEHV	
	Tongelre aansluiting - Deurne	Tongelre aansluiting	NLEHV	Deurne	NLDN	
	Deurne - Blerick	Deurne	NLDN	Blerick	NLBR	
	Blerick - Venlo	Blerick	NLBR	Venlo	NLVL	
	Venlo - Venlo grens	Venlo	NLVL	Venlo grens	EU00005	

Annex 1: Map quieter routes Netherlands
ProRail, september 2019



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres

European Commission DG Move
Keir Fitch Head of Unit C.4
CC Head of Unit DG RTD A.2 Filomena Chirico/Ann-Sofie Ronnlund
Brussels
Belgium

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Den Haag

Datum 5 november 2019
Betreft NL position on Public Consultation on European Partnerships: Transforming Europe's rail system/Shift to Rail JU

Our reference number
IENW/BSK-2019/235233

Dear Keir Fitch,

We welcome the analysis and ideas presented by the European Commission in the consultation paper to strengthen the governance and effectiveness of rail research and innovation. Furthermore, we welcome the proposed Partnership 'Transforming Europe's rails system' within the upcoming Horizon Europe program. It should help to increase the impact of European rail research on the rail market and should strengthen the link between research and needed benefits from research to society. In 2013, we informed the European Commission about our position regarding the then ongoing consultation on Shift to Rail. Part of that reaction, that is still valid today, has been incorporated in this letter. Regarding the problems and policy areas for an EU-coordinated approach to R&I in the rail sector we have the following remarks.

Regarding the governance and the institutional options of the EU coordinated approach to R&I in the rail sector, we would support a governance structure that foresees in a transparent rail research program that is challenging for the sector and that enables both experienced and new participants to apply for participation in all its areas and activities. More possibilities regarding participation should exist for SME's, as they are fundamental for fuelling innovation.
We would also support a governance structure that is built on a well-defined research program from its inception, in which the programs must be flexible and could be adjusted to the needs of the market and society if required. We suggest a midterm review in the program assessing if the initial goals are being achieved and if adjustments need to be made because of shifting priorities or new developments. This midterm review should offer the possibility to adjust the programme significantly if needed. There should be space for fundamental research, but also focus on applied research.

Regarding the content of the program we would like to emphasise that:
- In many parts of Europe the rail network is intensively used. The numbers of users of the rail network, being passengers or freight trains, is increasing. Innovation should also focus on how to achieve a more efficient rail network usage, which can cope with a strong growing demand of services and occupancy rates. Priority should be given to targeted research on operational excellence of the railways that positively impacts reliability of railway services, optimizes the use of scarce infrastructure capacity and ultimately drives down operational costs

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
5 november 2019

of railway transport. Centers of excellence related to i.a. railway infrastructure capacity and traffic management and innovative logistical concepts. In this regard realizing Automatic Train Operations (ATO) is a key element that Shift2Rail JU should support for the next programming period;

- Although many innovations take place at this moment in the railway sector, in our opinion not enough attention is given to how these innovations fit in the current railway eco system and what the impact of these innovations would be;
- There is an opportunity to connect better between the modality Rail and other modalities, and how to cope with and accommodate the growth that is predicted in passenger and rail freight transportation;
- The program should enable resource-efficient asset management of infrastructure and focus on innovative methods for inspection, maintenance and renewal to enlarge the operational capacity of existing and new infrastructure against lower costs;
- A balance should be found between rail freight needs and rail passenger needs and also between infrastructure manager needs and railway service's needs. International transport and overcoming bottlenecks regarding interoperability should be given high priority. In addition, the needs of rail freight wagon innovation should be addressed. Regarding sustainability of railway transport research aimed at lowering railway noise (and vibrations), priority must be given to research on measures at the sources of noise and vibrations;
- The program should allow for multi-modality research and demonstration projects that are for at least 50% focused on rail transport. Research and innovation activities in relation to ERTMS development should be given a priority. More specific the design and implementation of so-called 'standard architectures' for infrastructure and material in order to prevent costly migrations. Regarding ERTMS, close cooperation with the ERTMS user group, the so-called founders of OCORA and EULynx is necessary;
- Digitalisation should be one of the most important fields of research, as developments in this field are of vital importance, as well as automation. Concrete goals should be elaborated, e.g. reducing the time distance between trains in order to achieve higher frequencies of trains in urban areas without big spatial impact and high investment costs;
- There should be more focus on customers and end user's needs, the user should be in a central position from which innovations and product development are being driven. In the end, the user is the most important. Not the technology. More attention should be given to the implementation of solutions and technologies during the next programming period;
- We are all aware of the fact that huge challenges exist regarding climate and sustainability. Decarbonisation is becoming a vital aspect. More EU citizens could make use of sustainable modalities like the train. Opportunities exist to increase the usage of passenger trains for distances up to 800 kilometres. There should be focus on developing solutions for existing cross border problems regarding ticketing, tariffs and travelling information in order to promote an efficient journey when crossing borders. International rail services should be an integrated and supported experience from start to finish without distinction between national and international services, while using other modes of transport to provide seamless connections and service extensions. This requires innovation and pragmatic implementation in the fields mentioned;
- The use of field labs and testing of solutions in a practical environment should be promoted, as workable solutions and innovations should be strived for. Without more testing in field labs goals will not be achieved.
- More funds should be allocated to projects with high probability of implementation including the projects through the open calls. Innovation is moving faster and faster and life cycles are becoming shorter. More space for adaption is needed;

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Datum
5 november 2019

- New ideas and technologies should be explored. There should be space to do research, being fundamental or applied research, on disruptive technologies. The demand for long distance transport and the urgency to combat climate change ask for disruptive innovations in mobility. Hyperloop is an example of this. Europe has the possibility to have a leading role in the Hyperloop development. Multiple European Hyperloop companies are emerging and rail related parties are cooperating and investing in the concept. Shift to Rail JU can support these kind of innovations. Topics as standardization, interoperability, safety levels, regulation and certification need to be addressed. The development of Hyperloop can benefit from the expertise in the rail domain, several spillovers effects to other innovations in the European rail sector are expected to occur. Shift to Rail JU should offer the possibility of substantial funding, based on open innovation, for a Hyperloop test track as soon as possible. Cost reduction to ensure viable business cases is of vital importance here.

The above mentioned ideas and suggestions are meant to improve the proposed Partnership 'Transforming Europe's rails system'. As stated before, it should help to increase the impact of European rail research on the rail market and should strengthen the link between research and needed benefits from research to society.

To conclude, we would like to emphasise that simplification of processes and lowering of administrative burdens are essential elements in order to achieve even more results regarding the proposed institutionalised partnerships.

Of course, we would be more than happy to discuss further with you the topics mentioned in this letter.

Kind regards,

Head of Unit Rail Freight and Safety
Ministry of Infrastructure and Water Management