

Vergaderjaar 2019–2020

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 870

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 november 2019

Met deze brief zend ik u de rapportage inclusief de aanvulling van ProRail over het voldoen aan TEN-T-vereisten¹ voor het spoorwegnet voor zover dat door goederentreinen wordt gebruikt.

De belangrijkste TEN-T-vereiste, de mogelijkheid om te kunnen rijden met treinen van 740 meter lengte, is in het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 782) één van de maatregelen om de groei en positie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren. Langere treinen betekent meer goederenvervoer per trein tegen lagere gemiddelde kosten. Het is daarom mooi om te constateren dat in de dienstregeling van 2020 reeds een aantal 740 meter lange treinen worden ingepast.

De bijgevoegde rapportage biedt een goede basis om dit verder te faciliteren en tegelijkertijd de robuustheid van de dienstregeling – en daarmee de punctualiteit van het reizigersvervoer – te behouden. In het navolgende ga ik in op de bevindingen van ProRail en de te nemen vervolgstappen: een pragmatische en gefaseerde aanpak die zoveel als mogelijk aansluit op de marktbehoefte en waarmee stapsgewijs en kosteneffectief het rijden met treinen van 740 meter lengte wordt gefaciliteerd, zo mogelijk op langere termijn op basis van een programma in het MIRT.

TEN-T-specificaties en het belang ervan

Verordening (EU) 1315/2013 (hierna: Verordening) benoemt TEN-T-corridors: belangrijke vervoersassen door Europa met kernnetwerken van weg-, spoor- en waterverbindingen. De Verordening schrijft voor dat de tracés die behoren tot het in de Verordening gespecificeerde «kernnetwerk

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

voor het vervoer van goederen per spoor»² in 2030 moeten voldoen aan een aantal technische vereisten: elektrificatie, aslasten van ten minste 22,5 ton, lijnsnelheid van ten minste 100 km/u en de mogelijkheid om met een treinlengte van 740 meter te rijden.

Achtergrond van de TEN-T-vereisten is dat naar de mate waarin meer treinen van 740 meter lengte kunnen rijden in de beschikbare treinpaden er meer goederenvervoer per spoor mogelijk is. Per trein kan immers een groter tonnage vervoerd worden. Het creëren van mogelijkheden daarvoor is dus belangrijk voor het realiseren van de groei-doelstelling (in tonnen) van het spoorgoederenvervoer, zoals dat in het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer als ambitie is neergelegd. Het belang van treinen van 740 meter lengte wordt ook onderschreven in de Ministeriële Verklaring «Rail Freight Corridors to boost international freight» (bijlage bij Kamerstuk 21 501-33, nr. 607) en in de gezamenlijke intentieverklaring die op 9 april 2019 in Berlijn met de Duitse Staatssecretaris Ferlemann en het bedrijfsleven is ondertekend (bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 858).

Mede tegen die achtergrond is ProRail gevraagd te onderzoeken wat nodig is om tijdig te voldoen aan de technische vereisten van de TEN-T-verordening. Daarbij is verzocht om niet alleen de tracés van het in de Verordening gespecificeerde kernnetwerk voor goederen te bezien, maar ook tracés buiten dit netwerk. Het gaat hier met name om tracés die onderdeel uitmaken van de bij Verordening (EU) 913/2010 ingestelde Europese spoorgoederencorridors. In de rapportage duidt ProRail dit aan met het «voorgestelde» kernnetwerk voor goederen. Het aldus beschouwde netwerk omvat tracés die de basis vormen voor het dagelijks gebruik van de Europese spoorgoederencorridors.

De bevindingen

De analyse van ProRail toont aan dat de onderzochte tracés al grotendeels voldoen aan de hiervoor genoemde technische vereisten en met name de mogelijkheid om met een treinlengte van 740 meter te rijden. De routes Maasvlakte West–Zevenaar-grens (Betuweroute), Maasvlakte West–Roosendaal-grens en Amsterdam–Zevenaar-grens zijn geheel geschikt. Op deze routes zijn ook voldoende voorzieningen aanwezig om een robuuste dienstregeling te handhaven als er verstoringen zijn. Emplacementen langs deze routes zijn echter nog niet volledig geschikt. Op de routes Amsterdam – Venlo-grens en Kijfhoek–Venlo-grens (via de Brabanneroute) is het mogelijk om met een beperkt aantal treinen per dag te rijden, maar kunnen bij verstoringen problemen ontstaan voor de punctualiteit van het treinverkeer. Om dit op te lossen zijn op termijn buffersporen nodig.

Naast het gevraagde inzicht in het voldoen aan de technische vereisten heeft ProRail ook een eerste grove kostenindicatie gegeven indien alle emplacementen geschikt gemaakt zouden moeten worden en op het netwerk wacht- en buffersporen gerealiseerd zouden moeten worden om een robuuste dienstregeling te garanderen. Vervolgens is ProRail verzocht om de resulterende inschatting van de investeringsopgave te onderscheiden naar wat strikt juridisch nodig is, wat vanuit een robuuste dienstregeling wenselijk is en wat vanuit de marktbehoefte logisch is. Dit leidt tot het volgende:

- Op grond van de juridische verplichting voortvloeiend uit de Verordening zou maximaal zo'n € 400 miljoen benodigd zijn. Dit is met name

² De Verordening benoemt ook andere kernnetwerken, waaronder een «kernnetwerk voor het vervoer van personen per spoor». Hoofdstuk III van de Verordening benoemt waar elk kernnetwerk in 2030 aan moet voldoen.

nodig voor de aanpak van emplacementen op de Havenspoorlijn in het Rotterdamse havengebied.

- Indien daarenboven de robuustheid van de dienstregeling als uitgangspunt zou worden meegenomen, dan zou met name ook geïnvesteerd moeten worden in wacht- en buffersporen op de Havenspoorlijn, op de route Kijfhoek – Oldenzaal-grens en op de Brabantroute. Het benodigde budget hiervoor wordt geraamd op maximaal zo'n € 600 miljoen.
- Vanuit de marktbehoefte redenerend is naast de aanpak van emplacementen op de Havenspoorlijn vooral de aanpak van de Brabantroute van belang. Het gaat dan om buffersporen langs deze route ten bedrage van maximaal € 60 miljoen (van de hiervoor genoemde € 600 miljoen).

Vervolgstappen

De inzichten van ProRail vormen een goede basis om samen met ProRail en de sector een pragmatische, gefaseerde en kosteneffectieve aanpak in te richten. Ik stel de verdere ontwikkeling van de marktbehoefte daarin centraal met aandacht voor een goederenvervoercorridor gerichte inzet zoals opgenomen in de Goederenvervoeragenda (bijlage bij Kamerstuk 34 244, nr. 2). Ik maak daarbij onderscheid tussen wat op korte termijn kan en wat op langere termijn nodig is.

Voor de korte termijn wil ik voortbouwen op de mogelijkheden die het spoorwernet nu al biedt. Zoals eerder gemeld (Kamerstuk 29 984, nr. 858) zijn in de dienstregeling voor 2020 de eerste treinen met een lengte van 740 meter ingepast. Op basis van de ervaringen hiermee en nadere afspraken met de buurlanden kan dit verder worden uitgebouwd. De opgedane ervaringen en nieuwe marktbehoeften worden met de sector besproken in het kader van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer. Voorts zullen de Duitse ambities met betrekking tot inpassing van 740 meter lange treinen (opgenomen als programma in het Bundesverkehrswegeplan) mee worden genomen. Ook in het kader van de hiervoor genoemde intentieverklaring met Duitsland wordt dit opgepakt: marktpartijen zijn voornemens om treinen van 740 meter lengte te gaan rijden tussen Rotterdam en Ludwigshafen en tussen Rotterdam en Bazel. Daar waar ik met beperkte maatregelen ruimte kan maken voor het rijden met langere treinen, ben ik bereid om deze te financieren mits er voldoende baten zijn om de kosten te rechtvaardigen.

Voor de langere termijn wil ik een nader onderzoek starten om, op basis van de inzichten van ProRail, meer precisie te brengen in welke maatregelen wanneer nodig zijn, tegen welke kosten en of er voldoende baten tegenover staan. Daarbij worden ook de TEN-T-vereisten voor het kernnetwerk voor reizigersvervoer betrokken. Ook wil ik bezien of er andere, minder kostbare maar wel effectieve mogelijkheden zijn en hoe maatregelen kunnen bijdragen aan het verbeteren van de leefomgeving. Relevante ontwikkelingen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en het Toekomstbeeld OV kunnen daarin meegenomen worden. In PHS zijn reeds middelen gereserveerd om enkele sporen op het emplacement te Venlo geschikt te maken voor treinen met een lengte van 740 meter. In PHS moet ook bezien worden waar op de Brabantroute maatregelen nodig zijn om de frequenties voor reizigersverkeer te verhogen en tegelijkertijd langere treinen in te passen. In het Toekomstbeeld OV wordt de vraag meegenomen of een andere routing van (langere) goederentreinen door Oost-Nederland oplossingen kan bieden.

Het bovengenoemde nadere onderzoek is ook van nut voor de mogelijke herziening van het kernnetwerk. De Europese Commissie zal namelijk

uiterlijk in 2023 de TEN-T-verordening evalueren.³ Mogelijk leidt dit nadere onderzoek tot een programma-aanpak richting 2030 die uiteindelijk in de MIRT-systematiek kan worden opgenomen (zoals reeds benoemd in de MIRT-brief van 9 juni 2019; Kamerstuk 35 000 A, nr. 122).

De eerstvolgende stap is het starten van dit nader onderzoek in samenwerking met ProRail en marktpartijen. Over de voortgang van dit onderzoek en de stappen richting een mogelijk programma zal ik uw Kamer nader informeren via mijn halfjaarlijkse rapportages over de uitvoering van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer en de Betuweroute.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

³ Conform artikel 54 van de Verordening.