

Vergaderjaar 2009–2010

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 178

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 mei 2010

Hierbij wil ik u informeren over de voortgang van de spoorgoederencorridors waarover ik u voor het laatst informeerde op 26 mei 2009 naar aanleiding van de op die dag gehouden Ministersconferentie in Genua. Momenteel bereid ik een Ministersconferentie voor als vervolg van deze conferentie te houden op 14 juni 2010 te Den Haag en Rotterdam.

Europese ontwikkelingen

De ontwikkeling van concurrerende spoorgoederencorridors is het afgelopen jaar hoger op de agenda gekomen en mag zich in toenemende belangstelling verheugen.

ERTMS

Op 22 juli 2009 is de beschikking van de Europese Commissie gepubliceerd over het zogenaamde Europese Masterplan ERTMS¹. Hierin wordt uitrol van ERTMS op de infrastructuur verplicht gesteld per 2015 over 6 Europese vrachtcorridors waaronder Rotterdam–Genua (corridor A), Antwerpen–Lyon/Basel (corridor C) en Aken–Hannover–Warschau (corridor F, sectie Aken Hannover gepland voor 2020). De beslissing is een afspraak van de EU lidstaten om ERTMS uit te rollen over Europese vrachtcorridors.

In een tweede fase (uiterlijk per 2020) voorziet het Europese plan, na een evaluatiemoment in 2015, in verdere aanleg van ERTMS naar Europese havens en industriegebied, waaronder van Antwerpen naar Rotterdam en van de Betuweroute naar Haven Amsterdam. Dit Europese besluit is overeenkomstig de eerdere besluitvorming op de corridor Rotterdam Genua en meer in het bijzonder de Ministersverklaring van 26 mei 2009, getekend te Genua.

Besluitvorming Raad en EP naar aanleiding van voorstel Europese Commissie voor een verordening ten behoeve van ontwikkelen spoorcorridors².

¹ COMMISSION DECISION 2009/561/EC of 22.7.2009 amending Decision 2006/679/EC as regards the implementation of the technical specification for interoperability relating to the control-command and signaling subsystem of the trans-European conventional rail system.

² Voorstel van de Europese Commissie «inzake een Europees spoorwegnet concurrerend voor goederenvervoer» van december 2008 CO M(2008)852.

Over het voorstel van de Europese Commissie is een politiek akkoord in eerste lezing bereikt tijdens de Transportraad van 11 juni 2009. Het Gemeenschappelijk Standpunt is 22 februari 2010 vastgesteld. Thans wordt in 2^e lezing door het Spaans voorzitterschap overleg gevoerd met de rapporteur van het Europees Parlement. Voor Nederland acht ik het van bijzonder belang dat Nederland in de tekst van dit Gemeenschappelijk Standpunt is opgenomen in 3 te ontwikkelen spoorwegcorridors richting respectievelijk Italië, Frankrijk en Polen; daarmee zijn de belangrijkste vervoersmarkten gedekt voor het Nederlandse spoorgoederenvervoer en wordt een politiek bestendige keuze gemaakt om in deze spoorwegcorridors samen te werken met onze partners. Tsjechië is niet direct met Nederland verbonden op deze lijst met te ontwikkelen spoorwegcorridors. De ingezette samenwerking met Tsjechië, zoals beschreven in mijn brief van 19 januari 2009 (kamerstuk 31 305, nr. 103), beoog ik te continueren en op termijn te verankeren in Europees kader. De voor Nederland in het voorstel genoemde corridors sluiten volledig aan bij de corridors waarin Nederland nu al actief is.

Onder Spaans EU voorzitterschap wordt momenteel gewerkt aan een dialoog met het Europees Parlement over de afronding van de besluitvorming over dit voorstel. Het Europees Parlement heeft in eerste lezing (1^e helft 2009) onder meer aangegeven niet te willen starten met een vooraf gedefinieerde lijst van corridors maar deze stapsgewijs te ontwikkelen.

Spoorgoederencorridor Rotterdam–Genua

Voor Nederland is de ontwikkeling van de spoorgoederencorridor naar Italië (Milaan/Genua) van cruciale betekenis voor de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer. Momenteel wordt gewerkt aan uitvoering van de Ministersconclusies, zoals geformuleerd op de Ministersconferentie van 26 mei 2009 te Genua in aanwezigheid van de Europees Commissaris Tajani. Zo wordt een implementatieplan voor ERTMS op de corridor opgesteld, wordt een kosten-baten analyse gemaakt van het faciliteren van langere treinen over de gehele corridor en wordt een studie gedaan naar samenwerking ten aanzien van het bronbeleid voor spoorweggeluid (met name financieel stimuleren van stillere remblokken). Ik verwacht u na de Ministersconferentie van 14 juni 2010 over de voortgang hiervan te kunnen informeren, waarbij dan ook het jaarbericht van de corridor en een bijgesteld actieplan 2010–2014 zal worden gepubliceerd. Ook de toekomstige uitbreiding van deze corridor naar Antwerpen, zoals in het politieke akkoord over de Europese verordening is voorzien zal dan aan de orde komen.

Rotterdam–Lyon corridor

Voor de Rotterdam–Lyon corridor is een voortgangsverslag gemaakt (juli 2009) over de periode 2007 / 2008, dat ik bijvoeg.¹ In deze periode is de concurrentie in de spoorgoederensector in de betrokken landen toegenomen. Eind 2008 waren respectievelijk 15, 8, 10 spoorgoederenvervoerders actief op de Nederlandse, Belgische en Franse markt (respectievelijke marktaandelen nieuwe vervoerders 25%, 5%, 10%). Het actieprogramma is verder vervolgd met als aandachtsgebieden infrastructuurbeheer en capaciteitsmanagement (in Nederland ProRail), samenwerking spoorwegveiligheidsinspecties (in Nederland Inspectie Verkeer en Waterstaat) en samenwerking toezichthouders (in Nederland NMa Vervoerkamer). Sinds het akkoord tussen de veiligheidsinspecties over wederzijdse acceptatie van elkaars keuringen voor rollend materieel (MOU getekend op 22 december 2008 waarover ik u berichtte op 19 januari 2009), is de samenwerking geïntensiveerd. Voor de toekomst van de

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Rotterdam–Lyon corridor is de samenhang met EU TEN-T ERTMS corridor Antwerpen–Lyon/Basel van belang. Het is mijn intentie om (in overeenstemming met het politieke akkoord van juni 2009 over voornoemde verordening) met betrokken landen te komen tot een integraal programma van verbeteringsacties en organisatie ten aanzien van het spoorgoederenvervoer Rotterdam–Antwerpen–Lyon/Basel. Het betreft hierbij zowel de acties van de corridor Rotterdam–Lyon als de ontwikkeling van ERTMS.

Spoorgoederencorridor Polen

In 2009/2020 is een studie uitgevoerd naar de marktpotentie en de marktbelemmeringen voor het opzetten van een spoorgoederencorridor tussen Nederland en Polen waarvan ik het eindrapport bijvoeg bij deze brief.¹ Tijdens de twee stakeholderbijeenkomsten in Warschau en Rotterdam bleek grote belangstelling van het verladend en vervoerend bedrijfsleven voor het ontwikkelen van deze corridor. Qua volumes is de Polen corridor (zowel in absolute zin als qua marktaandeel) minder goed ontwikkeld dan het vervoer op buurland Tsjechië, maar de corridor heeft, met name op de meer zuidelijke bestemmingen binnen Polen (via Wrocław en verder) wel de potentie om de komende jaren sterk te groeien.

De knelpunten voor een goede marktontwikkeling zijn ook bestudeerd en op basis hiervan zijn in de studie actiepunten ter verbetering geformuleerd. Deze actiepunten zijn o.a. gericht op het optimaliseren van het capaciteitsmanagement op de corridor tussen de infrastructuurbeheerders, het bevorderen van interoperabiliteit op de corridor en het bevorderen van eerlijke toegang- en concurrentievoorwaarden, bijvoorbeeld voor de spoorwegterminals. Voor mij is dit actieplan bepalend voor de verdere ontwikkeling van deze corridor.

Inmiddels is de corridor met Polen opgenomen in het politieke akkoord betreffende het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening «inzake een Europees spoorwegnet concurrerend voor goederenvervoer» van december 2008. Naast Polen en Nederland staan ook Duitsland, België en Litouwen vermeld voor het ontwikkelen van deze corridor. Het is mijn streven om met deze 5 landen te komen tot een besturingsstructuur voor deze corridor waarbij de aanbevelingen van de studie Nederland-Polen een cruciaal onderdeel vormen voor het vervolg. Parallel daaraan is mijn voornemen om, in het kader van de geïdentificeerde actiepunten op de corridor, als eerste stap te komen tot nadere uitwisseling van ervaring tussen de Nederlandse betrokken organisaties (met name ProRail/Keyrail, Inspectie Verkeer en Waterstaat en NMa vervoerkamer) en de Poolse counterparts.

Ministersconferentie spoorgoederencorridors

Als follow-up van de Ministersconferentie in Genua in mei 2009 vindt op 14 juni 2010 een Ministersconferentie plaats in Rotterdam, georganiseerd in nauwe samenwerking met de Vice-President van de Europese Commissie verantwoordelijk voor Transport Siim Kallas. Daarbij kunnen op politiek niveau conclusies worden getrokken voor de verdere ontwikkeling van de spoorgoederencorridors tussen de belangrijkste Noordzeehavens (Rotterdam, Amsterdam maar ook Antwerpen en Hamburg) en het achterland. Daarbij wil ik de conferentie het thema geven «van corridors naar netwerk» om daarmee het belang te onderstrepen van de ontwikkeling van de individuele corridors maar ook de vloeiende verbindingen tussen die corridors. Het is mijn overtuiging dat deze spoorwegcorridors moeten zijn gebaseerd op de realiteit van de vervoersmarkt en politieke

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

verankering verdienen onder andere in de verschillende nationale investeringsplannen in het spoor.

FERRMED

Op uw verzoek zend ik u toe het eindrapport van de FERRMED studie van oktober 2009 en voldoe ik aan een toezegging (Kamerstuk 21 501-33, nr. 127).¹ De studie (gesubsidieerd onder de het 7^e Kader onderzoeksprogramma van de EU) is opgezet door een consortium van publieke en private partijen met een belangrijke Spaanse betrokkenheid en onder andere het Havenbedrijf Rotterdam. In de studie is het vervoer tussen het Iberisch schiereiland en Noordwest Europa bestudeerd en zijn standaarden en verbeteringen voor het ontwikkelen van de infrastructuur ontwikkeld. De studie signaleert een noodzaak tot verbetering van de interoperabiliteit tussen de betrokken landen, waarbij het onder andere gaat om het beveiligingssysteem (ERTMS) en de spoorbreedte. De verbetering van de interoperabiliteit wordt momenteel in EU kader verder ontwikkeld (o.a. met het vaststellen van Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI's). Voor de invoering van deze standaarden is maatwerk vereist gebaseerd op goede transitieplannen en kosten-baten analyses. In corridorverband dient dit te worden opgepakt.

De FERRMED studie zal worden betrokken bij de verdere ontwikkeling van de spoorcorridor Rotterdam–Antwerpen–Lyon/Basel (corridor C).

De minister van Verkeer en Watersaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.