

Bijlage 1: toelichting per spoorgoederencorridor

Hieronder staan de belangrijkste onderwerpen van Implementatieplan spoorgoederencorridor Rotterdam-Genua, Rail-Freight-Corridor (RFC) 01 opgenomen

- In 2012 kwamen er bij Emmerich 9,8% minder treinen de grens over. Deze teruggang is met name gerelateerd aan de economische ontwikkeling; het aandeel spoor voor het vervoer van- en naar de Rotterdamse Haven verbeterde in 2012 met 1% ten koste van het wegvervoer. Wel verbeterde de punctualiteit van het vervoer licht (van de spoorgoederentreinen van Rotterdam naar Noord-Italiaanse terminal in Novarra arriveerde 61% binnen 30 minuten na de geplande aankomsttijd, 2% meer dan in 2011);
- In het implementatieplan van de spoorgoederencorridor worden in detail de spoorlijnen vastgelegd van de corridor, op de primaire routes zal de corridor one stop shop gepreconstrueerde treinpaden aanbieden. Voor Nederland betreft dit Rotterdam Maasvlakte – Betuweroute – Zevenaar en daarnaast Amsterdam Westhaven– Betuweroute. Naast de primaire routes zijn er toeleidingsroutes naar de terminals en omleidingsroutes (Brabantroute) gedefinieerd. Het aanvragen van internationale treinpaden via de corridor one stop shop is niet verplicht voor de vervoerders en daarmee dient de corridor one stop shop zich te bewijzen door middel van een kwalitatief hoogwaardig aanbod van internationale spoorgoederenpaden op de corridor;
- In het implementatieplan is vastgelegd dat een eenheid binnen DBNetz zal optreden als corridor one-stop-shop. De gezamenlijke infrastructuurbeheerders hebben daartoe afspraken met elkaar gemaakt over besturing, non-discriminatoire functioneren en financiering van de corridor one-stop-shop. In januari 2014 zal de corridor one-stop-shop zijn aanbod van voorgedefinieerde treinpaden voor dienstregeling 2015 (startende december 2014) bekendmaken aan vervoerders. Daarbij is de uitgevoerde Transportmarktstudie een belangrijk referentiekader. Inmiddels hebben ook de toezichthouders (waaronder ACM) een samenwerkingsovereenkomst getekend over het toezicht op het capaciteitsmanagement op de corridor;
- De ministers van de corridor willen dat de spoorgoederencorridor Rotterdam-Genua uiterlijk 2018 is voorzien van het Europese beveiligingssysteem ERTMS. De resterende implementatie van ERTMS in Nederland betreft de trajecten Kijfhoek en Zevenaar; aanleg van ERTMS per 2015 is opgenomen in MIRT en onderdeel van de ERTMS Railmap;
- Voor de toelatingsprocedures van spoorvervoerders op grensbaanvakken dienen er bilaterale afspraken te worden gemaakt. In de Nederlandse context gaat het dan vooral om de grensovergang in Venlo. De inzet is om de toegang van Duitse vervoerders, machinisten en locomotieven tot emplacement Venlo in 2014 te vereenvoudigen;
- Ten aanzien van ERTMS hebben de nationale veiligheidsinstanties een toelatingsgids ("guideline") opgesteld en gepubliceerd voor het toelaten van ERTMS voertuigen op alle delen van de corridor. Hierdoor worden treinen makkelijker toegelaten op het spoor van de landen waar de goederentrein door rijdt op weg naar zijn bestemming. De spoorwegveiligheidsinspecties leggen hiermee gedetailleerd hun procedures vast voor grensoverschrijdende toelatingsen van materieel. Na afronding van besluitvorming over het technische deel van het 4^e spoorpakket zal het Europees Spoorwegagentschap op termijn van 5 jaar na

afronding van de besluitvorming hier een sleutelrol in krijgen. De termijn voor invoering van het 4^e spoorpakket is onderwerp van onderhandeling tussen Raad, Europees Parlement en Europese Commissie;

- In het corridor implementatieplan is ook een (indicatief) investeringsprogramma voor de corridor opgenomen. De aanleg van het 3^e spoor Betuweroute – Oberhausen is daarbij een belangrijk onderdeel. De infrastructuurbeheerders ontwikkelen momenteel een omleidingsplan tijdens de bouwtijd (2016-2022) van het 3^e spoor. In de voortgangsrapportage Betuweroute zal hierop nader worden ingegaan;
- In het corridor implementatieplan is ook de samenwerking tussen de corridorlanden opgenomen voor de reductie van het geluid van spoorgoederenwagens. Zoals gemeld in mijn brief van 10 oktober 2013 (Kamerstuk 22112 1710) zijn er in Nederland, Duitsland en Zwitserland reeds stimuleringsmaatregelen voor ombouw van lawaaiige goederenwagens van kracht. De infrastructuurbeheerders werken samen teneinde de bestaande stimuleringsmaatregelen zo effectief en efficiënt mogelijk in te voeren. De toelating van de kostenefficiënte LL-remblokken op Europees niveau in juni 2013 zal ombouw van spoorgoederenwagens kunnen bespoedigen.

De spoorgoederencorridor Rotterdam-Lyon/Basel, RFC 02, is operationeel gemaakt, in het implementatieplan dat nog goedgekeurd dient te worden staan de belangrijkste onderwerpen opgenomen:

- Het vervoer over de spoorgoederencorridor Rotterdam – Lyon ontwikkelde zich in 2012 in de matige economische context niet positief, bij Roosendaal –Essen kwamen 6% minder spoorgoederentreinen de grens over (na een afname van 5% in 2011). De eerste indicaties zijn dat het spoorgoederenvervoer in 2013 in deze richting zich voorzichtig positief ontwikkelt;
- De spoorgoederencorridor Rotterdam-Lyon volgt eenzelfde soort implementatie van het corridor capaciteitsmanagement op de corridor waarbij de gezamenlijke juridische entiteit (EEIG) van de infrastructuurbeheerders en capaciteitstoewijzingsinstanties de corridor one stop shop vormt. In Nederland is de spoorlijn Rotterdam Maasvlakte- Kijfhoek – Roosendaal Grens- (Antwerpen) formeel aangewezen als primaire route op het Nederlandse deel van deze corridor. Het aanbod van voorgedefinieerde doorgaande treinpaden op de route Kijfhoek – Roosendaal Grens van de corridor one stop shop is gebaseerd op de Transportmarktstudie. Deze paden kunnen voor bepaalde delen van het vervoer een alternatief bieden voor spoorvervoer van Rotterdam naar Basel en verder;
- Binnen de spoorgoederencorridor Rotterdam - Lyon is de ERTMS implementatiestrategie onder revisie voor wat betreft de implementatie in Frankrijk. Binnen het Europees Deployment Plan is de datum van 2015 voorzien voor Antwerpen – Lyon / Basel en 2020 voor Rotterdam - Antwerpen. Momenteel vinden er gesprekken plaats tussen de Europese Commissie en Frankrijk hierover.

De belangrijkste vervolgstappen voor de ontwikkeling van de spoorgoederencorridors de komende periode zijn:

- Het nauwgezet volgen van de uitvoering van de corridor implementatieplannen in de raden van bestuur van de corridors. Daarbij zal het implementatieplan voor der corridor Rotterdam-Lyon/Basel nog moeten worden afgerond en goedgekeurd in afwachting van de afspraken over ERTMS. Ook het functioneren van de corridor one-stop-shops behoeft bijzondere aandacht, worden de nieuwe

voorgedefinieerde doorgaande treinpaden goed gebruikt? De deelnemende landen van de corridors Rotterdam - Genua en Rotterdam – Lyon / Basel organiseren samen met de betrokken infrastructuurbeheerders van Rotterdam-Genua en Rotterdam – Lyon/Basel op 20 maart 2014 in Gent een conferentie voor de marktpartijen;

- Voor de 3^e spoorgoederencorridor waaraan Nederland deelneemt, Rotterdam – Warschau – Kaunas (RFC 08) dient in 2015 het corridor implementatieplan te worden vastgesteld. Daartoe wordt momenteel de Transportmarktstudie uitgevoerd. Binnenkort verwacht ik, zoals voorzien in de Europese regelgeving, ook voor deze corridor een akkoord over het raamwerk capaciteitsverdeling. Voor de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer Nederland – Polen heeft het AgentschapNL op 15 mei 2013 een partners for International Business programma afgesloten waarbij marktpartijen en overheid samenwerken bij het ontwikkelen van dit vervoer. Voor deze spoorgoederencorridor zijn er nog geen structurele vervoercijfers, wel zijn er in 2012 succesvolle nieuwe initiatieven op de markt gekomen, zoals de shuttles Rotterdam – Poznan;
- Daarnaast zijn op 5 december 2013 in de TransportRaad de verordeningen Trans-Europese Netwerken Transport (TEN-T) en Connecting Europe Facility (CEF) aangenomen. In de annex van de CEF worden de spoorgoederencorridors uitgebreid tot de bestemmingen opgenomen in de TEN-T kernnetwerkcorridors. Voor de Nederlandse spoorgoederencorridors betekent dit dat spoorgoederencorridor Rotterdam - Genua in 2016 moet worden uitgebreid naar Amsterdam en Vlissingen (Amsterdam al opgenomen in implementatieplan 2013), de spoorgoederencorridors Rotterdam – Lyon/Basel in 2016 moet worden uitgebreid naar Amsterdam en de spoorgoederencorridor Rotterdam-Warschau – Kaunas in 2020 moet worden uitgebreid tot Tallin na realisatie van rail Baltica. Uitbreiding van de spoorgoederencorridors naar voornoemde bestemmingen houdt in dat het corridor implementatieplan gereed moet zijn en dat er doorgaande treinpaden moeten worden aangeboden. De nog vast te stellen beoogde realisatiedata van ERTMS op deze extra bestemmingen zullen ook in het implementatieplan worden vermeld.