

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 858

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 juli 2019

Conform mijn brief van 20 december 2018 (Kamerstukken 22 589 en 22 589, 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 29 984, 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 (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 809) 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: Kamerstukken 29 984 en 22 589, 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 (Kamerstuk 29 984, nr. 782) staat tegenover het verlagen van de kosten van het spoorgoederenvervoer in de periode 2019–2023 met de hiervoor genoemde subsidie-regeling, 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 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:

- o 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.
- o 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.
- o 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.
- o 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.
- o 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 spoor-netwerk door het goederenvervoer in de publicatie «Ontwikkeling

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

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.

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 1 ^e 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 Brabanthroute: 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 Brabanthroute stabiel op 38 procent.

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

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 Bundesamt (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 (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 809) 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.

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 22 589, nr. 320).

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.

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)⁴. 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.⁵

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

⁵ Zie <https://www.corridor-rhine-alpine.eu/home.html> en <https://www.rfc-northsea-med.eu/en>.

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 (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 32 404, 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.⁶ 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 regelgeving⁷ gehouden om een deel van de kosten van de rangeerheuvel op Kijfhoek in rekening te brengen bij spoorwegondernemingen die gebruik maken van deze rangeervoor-

⁶ <https://railfacilitiesportal.eu/>.

⁷ 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>.

ziening. 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 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 (Kamerstukken 29 984 en 22 589, nr. 809) 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.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer