

Vergaderjaar 2022–2023

34 244

Logistiek en goederenvervoer

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 4

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 december 2022

In het coalitieakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 35 788, nr. 77) heeft het kabinet een *modal shift*-ambitie opgeschreven, waarover ik uw Kamer samen met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op 15 november 2022 nader heb geïnformeerd.¹ Vanuit mijn verantwoordelijkheid voor de spoorwegen zie ik het als mijn taak om deze ambitie te vertalen naar beleid voor het spoorgoederenvervoer, een duurzame en veilige vervoersmodaliteit bij uitstek. Voor het oplossen van vraagstukken op het gebied van onder meer klimaat en stikstof en voor het versterken van de Nederlandse industrie en bedrijvigheid is het spoorgoederenvervoer van cruciaal belang.

Met deze voortgangsbrief schets ik u de staat van het spoorgoederenvervoer achtereenvolgens vanuit een financieel, capaciteits-, leefbaarheids- en innovatieperspectief. Ik sluit af met mijn voorstel om samen met de sector te werken aan een plan voor de versterking van het spoorgoederenvervoer.

Financiële impulsen voor het spoorgoederenvervoer

De economische meerwaarde die het spoorgoederenvervoer voor de industrie en voor de werkgelegenheid vertegenwoordigt en de klimaatwaarde van deze schone goederenvervoersmodaliteit legitimeren investeringen in het vergroten van de capaciteit van deze sector.

Havenspoorlijn

Met de start van drie verkenningen en een onderzoek in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) investeer ik € 19,5 miljoen in de Rotterdamse Havenspoorlijn. Ik heb ProRail opdracht gegeven om verkenningen te starten voor het opwaarderen van de stamlijn bij de Merseyweg voor € 5,3 miljoen, zodat daar

¹ Kamerstuk 34 244, nr. 3.

met langere treinen kan worden gereden, voor het vergroten van de capaciteit op emplacement IJsselmonde voor € 12,3 miljoen en voor elektrificatie van sporen op emplacement Europoort voor € 1,4 miljoen. Daarnaast heb ik € 535 duizend gereserveerd voor een MIRT-onderzoek naar de wijze waarop emplacement Botlek geschikt kan worden gemaakt voor langere treinen.

740 metertreinen

De vereisten van het trans-Europese vervoersnetwerk van de Europese Unie schrijven voor dat het per 2030 mogelijk moet zijn om op het kernnetwerk te rijden met 740 meter lange treinen. In mijn voortgangsbrief van 31 oktober 2022 over de Nederlandse inzet voor de onderhandelingen over dit trans-Europese vervoersnetwerk heb ik uw Kamer te kennen gegeven dat de inzet van dit kabinet is om de voorgestelde nieuwe verplichtingen met een meer beperkte toegevoegde waarde voor het internationale spoorvervoer minder sterk te maken.²

Desalniettemin erken ik dat het rijden met langere treinen de vervoerskosten per ladinggewicht verlaagt, waardoor de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer verbetert. Een hoger ladingvolume per treinpad maakt bovendien een efficiëntere benutting van de beschikbare spoorcapaciteit mogelijk. Recent heb ik daarom besloten om een aantal lopende projecten uit te breiden met het gelijktijdig geschikt maken van wacht- en buffersporen voor treinlengtes van 740 meter. Voorbeelden van zulke projecten zijn het creëren van opstelruimte voor NS op emplacement Rotterdam Noord Goederen en het saneren van een aantal wissels bij Roosendaal. Het combineren van deze projecten met werkzaamheden ten behoeve van de 740 meter treinlengte levert belangrijke besparingen op. Voor deze zogeheten meekoppelkansen heb ik een bedrag van € 90 miljoen gereserveerd.

Ook lopen er op dit moment diverse onderzoeken, zoals de corridorstudies die ProRail uitvoert voor de routes naar Duitsland via Venlo en Bad Bentheim. De uitkomsten worden in het najaar van 2023 verwacht. Bij Venlo wordt onderzocht hoe de twee sporen voor doorgaand verkeer op de Brabantroute versneld geschikt kunnen worden gemaakt voor treinen met een lengte van 740 meter.

Tijdelijke subsidieregeling compensatie opstellen en rangeren

In zijn brief van 27 augustus 2021 heeft mijn voorganger uw Kamer geïnformeerd over een nieuw tariefstelsel voor de gebruiksvergoeding voor de periode van 2023 tot en met 2025.³ In dit stelsel dalen de tarieven voor het treinpad ten opzichte van het huidige stelsel, omdat deze worden gebaseerd op de marginale kosten. De tarieven voor andere diensten stijgen daarnaast, omdat de integrale kosten worden doorberekend. Deze stijging heeft met name nadelige gevolgen voor de gebruikers van opstelsporen voor het parkeren van treinmaterieel en van de rangeerheuvel te Kijfhoek. Om de nadelige effecten voor deze vervoerders deels te ondervangen heeft mijn voorganger op advies van ProRail de «Tijdelijke subsidieregeling compensatie opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer» aangekondigd. Deze regeling, die loopt tot 1 januari 2026 en die in termen van ondersteuning een aflopend karakter heeft, is recent goedgekeurd door de Europese Commissie. Het budget voor deze regeling bedraagt maximaal € 28 miljoen. Voor de financiering hiervan legt ProRail in opdracht van het ministerie aan alle gebruikers van het spoor een extra heffing op.

² Kamerstukken 22 112 en 32 404, nr. 3532, p. 6.

³ Kamerstukken 29 984, nr. 941, p. 2–3.

Net als de andere modaliteiten heeft ook het spoorgoederenvervoer te kampen met stijgende kosten, bijvoorbeeld vanwege het gebruik van energie. Voor de spoorgoederenvervoerssector geldt bovendien een indexatie op de gebruiksvergoeding. Ook kan de invoering van het European Rail Traffic Management System voor extra kosten zorgen. Ik zie dan ook dat de sector zich zorgen maakt over deze kostenstijgingen en over de gevolgen hiervan voor zijn concurrentiekracht. Ik hoor ook dat de tijdelijke subsidieregeling die mijn voorganger heeft aangekondigd om een deel van de stijgende kosten te dempen door een aantal vervoerders als onvoldoende wordt gezien. Gegeven de modal shiftambitie van het kabinet en motie van het lid Minhas c.s. van 1 december 2022 over de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer zal ik verkennen of er binnen de geldende staatssteunregels aanvullende middelen vrijgemaakt kunnen worden.⁴ Ik maak hierbij wel de kanttekening dat de beschikbare middelen beperkt zijn.

Subsidieregeling modal shift van weg naar spoor en binnenvaart

Met de «Subsidieregeling modal shift van weg naar spoor en binnenvaart» stimuleert het kabinet de verplaatsing van het goederenvervoer van de weg naar het spoor en naar het water.⁵ Zo ontlasten we de weg en beperken we congesties op de belangrijkste doorgangsroutes. Voor de binnenvaart richt de regeling zich op de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost, terwijl voor het spoor een landelijke aanpak geldt. De regeling moet bijdragen aan het structureel via spoor en water bereikbaar houden van de stedelijke centra en de havengebieden. De regeling, die inmiddels door de Europese Commissie is goedgekeurd, kent een looptijd van vier jaar en omvat € 7,5 miljoen voor het spoor en € 15 miljoen voor de binnenvaart.

Een evenredige vaststelling van spoorgoederenvervoertarieven in Europa

In de motie van de leden Minhas en Van Ginneken heeft uw Kamer mij verzocht om op Europees niveau toe te werken naar het evenrediger vaststellen van de treinpaddatarieven voor het spoorgoederenvervoer.⁶ De principes hiervoor zijn in Europees verband vastgelegd.⁷ Met de nieuwe systematiek voor de gebruiksvergoeding, zoals beschreven in de eerder genoemde brief van augustus 2021, zijn de tarieven voor het gebruik van een treinpad in lijn gebracht met deze principes.⁸ Verdergaande ambities voor een evenrediger vaststelling van deze tarieven zijn op ambtelijk niveau besproken met de Europese Commissie. Invulling van deze ambities vergt aanpassing van de genoemde richtlijn, hetgeen vooralsnog niet aan de orde is.

Capaciteit in Rotterdam en op de Betuweroute

Spoorgoederenvervoer over de Betuweroute

In het afgelopen jaar nam het aantal goederentreinen op de grensovergangen met Duitsland in absolute zin toe (zie figuur 1). In 2021 lag het aantal zeven procent hoger dan in 2020. Ten opzichte van 2019 – het laatste volle jaar voor de coronapandemie – was er in 2021 sprake van een toename van drie procent. Ook in de eerste negen maanden van 2022

⁴ Kamerstuk 36 200 XII, nr. 48.

⁵ Kamerstuk 36 100 XII, nr. 1, p. 14.

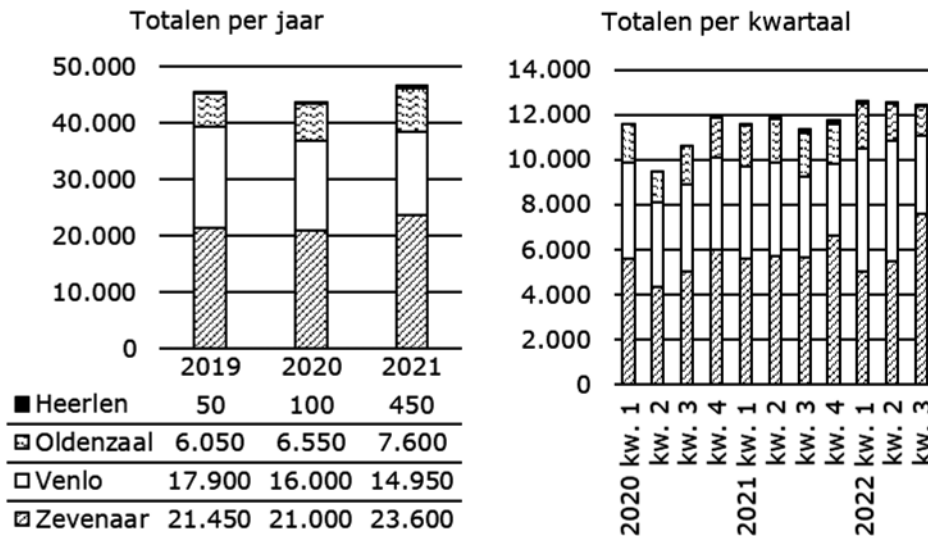
⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 968.

⁷ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (*PbEU* 2012, L 343).

⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 941.

reden er, vergeleken met hetzelfde tijdvak vorig jaar, acht procent meer goederentreinen van en naar Duitsland. Uit de jaarverslagen van de Europese spoorgoederencorridors blijkt dat het spoorgoederenvervoer in 2021 grotendeels van de gevolgen van de coronacrisis is hersteld.⁹ Werkzaamheden in Duitsland tussen Emmerich en Oberhausen en tussen Venlo en Viersen leiden echter tot omleidingen van het spoorgoederenvervoer, waardoor de aantallen passerende goederentreinen per grensovergang van maand tot maand verschillen.

Figuur 1 Aantal passerende goederentreinen per grensovergang met Duitsland in beide richtingen (afgerond op vijftigtallen)



Bron: ProRail¹⁰

Werkzaamheden aan het derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen

Zoals mijn voorganger in de vorige voortgangsbrief reeds heeft gemeld, zal het traject tussen Zevenaar en Oberhausen tussen november 2024 en mei 2026 gedurende tachtig weken geheel of gedeeltelijk zijn gestremd. Het is onvermijdelijk dat dit gepaard gaat met hinder, niet alleen in Duitsland, maar ook in Nederland. Niettemin zijn deze werkzaamheden van groot belang voor de verbetering van de aansluiting van de Betuwe-route op het Duitse spoorwegnet. Na voltooiing kan de Betuweroute beter worden benut, zodat er over deze route dagelijks circa zestig treinen meer dan de huidige honderd treinen per dag van en naar Duitsland kunnen rijden. Op het gemengde spoorwegnet schept dit ruimte voor de voorziene groei van zowel het aantal reizigerstreinen als van het aantal vervoerde goederen per spoor.

Op verzoek van mijn voorganger heeft ProRail een plan van aanpak opgesteld waarin diverse maatregelen worden genoemd om de hinder voor verladers, vervoerders, reizigers en omwonenden zoveel mogelijk te

⁹ Zie bijlage 1 bij deze brief, *Annual Report 2021: Rail Freight Corridor Rhine-Alpine*, Frankfurt am Main: Corridor Rhine-Alpine 2022, voor het jaarverslag van de Europese spoorgoederencorridor Rijn-Alpen. Zie bijlage 2 bij deze brief, *Easier, Faster, Safer: RFC North Sea-Med 2021 Annual Report*, Brussel: RFC North Sea-Med 2022, voor het jaarverslag van de Europese spoorgoederencorridor Noordzee-Middellandse Zee. Zie bijlage 3, *Annual Report 2021*, Warschau: North Sea – Baltic Rail Freight Corridor 2022, voor het jaarverslag van de Europese spoorgoederencorridor Noordzee-Balticum.

¹⁰ Zie ook bijlage 4 bij deze brief; *Ontwikkelingen spoorgoederenverkeer in Nederland. 2021 vergeleken met 2020*, Utrecht: ProRail 2022.

beperken.¹¹ ProRail heeft zich hierbij gebaseerd op afspraken met zijn Duitse collega DB Netz over de afstemming van werkzaamheden en de afwikkeling van grensoverschrijdend verkeer. Op 13 september heb ik er tijdens een gesprek met staatssecretaris Theurer van Duitsland op aangedrongen dat beide spoorwegbeheerders deze afspraken schriftelijk vastleggen.

Uit het plan van aanpak blijkt dat de capaciteit op de grensovergangen gedurende de zestig weken van enkelsporige stremming van het tracé tussen Zevenaar, Emmerich en Oberhausen voldoende is om alle internationale passagierstreinen en goederentreinen af te kunnen wikkelen. Wel acht ProRail het daarvoor wenselijk om bij incidenten te kunnen bouwen op de Verbeteraanpak Trein 2025, waarover ProRail mij binnenkort zal adviseren.

Uitgaande van het hoge groeiscenario van de *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021* ontstaat er tijdens de twintig niet-aaneengesloten weken met volledige stremming een capaciteitstekort van circa 75 goederentreinen per dag.¹² Om dit tekort deels weg te nemen stelt ProRail voor om tijdens deze weken van volledige stremming tijdelijk extra capaciteit voor het goederenvervoer op de Brabantroute te creëren. Dit kan door tussen Breda en Eindhoven een voor de in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer aangekondigde derde of vierde intercity bestemd treinpad ter beschikking te stellen aan het spoorgoederenvervoer. Conform dit voorstel wil ik met NS afspreken om in de betreffende weken een treinpad vrij te maken. Weliswaar betekent dit tijdelijke hinder voor het personenvervoer; voor reizigers blijven er desondanks voldoende alternatieven over om zich tussen Breda en Eindhoven te verplaatsen. Zoals gebruikelijk zal ik de prestaties van NS achteraf beoordelen. Indien er sprake zou zijn van overmacht, kan hiermee bij de beoordeling van de prestaties rekening worden gehouden.

Daarnaast stelt ProRail dat de treinverbinding tussen Venlo en Düsseldorf, de *Regional-Express 13*, tijdens de weken van volledige stremming gedeeltelijk kan worden vervangen door busvervoer. Dit moet in samenhang worden gezien met de hiervoor genoemde maatregel, omdat treinen die gebruik maken van het extra goederenpad op de Brabantroute hun route wel moeten kunnen vervolgen op het Duitse spoornetwerk. Hierover overleg ik geregeld met de Duitse staatssecretaris, onder andere tijdens zijn reeds genoemde bezoek aan Nederland op 13 september 2022. Op deze manier kunnen we het capaciteitstekort voor de spoorgoederensector beperken, met behoud van de mogelijkheid om met het openbaar vervoer via Venlo naar Duitsland te reizen.

De beide maatregelen nemen evenwel niet het volledige capaciteitstekort weg, hetgeen door verladers en vervoerders op andere wijze moet worden opgevangen. Dit kan door de logistieke reis van de te vervoeren producten tijdelijk anders in te richten, door producten bijvoorbeeld eerder of later te vervoeren of door gebruik te maken van routes via België. Uit mijn gesprekken met de sector begrijp ik dat de mogelijkheden hiervoor beperkt zijn, maar met het oog op de verbeteringen voor de internationale ontsluiting van de Betuweroute op de lange termijn roep ik alle belanghebbenden op om creatief om te gaan met de Duitse werkzaamheden.

De werkzaamheden in Duitsland zijn slecht nieuws voor omwonenden van een aantal spoortrajecten die nu al hinder ervaren van langrijdende goederentreinen. Omdat er op die trajecten gedurende anderhalf jaar meer treinen zullen rijden, is de verwachting dat de overlast die door hen wordt ervaren zal toenemen. ProRail heeft gekeken welke maatregelen mogelijk zijn om de hinder te beperken en heeft een pakket aan maatre-

¹¹ Zie bijlage 5 bij deze brief; *Derde spoor. Plan van aanpak 80-weekse*, Utrecht: ProRail 2022.

¹² Zie voor het hoge groeiscenario de bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 328.

gelen voorgesteld, waarvan bijvoorbeeld het aanbrengen van *under sleeper pads* onder de dwarsliggers en het realiseren van STRAIL-overwegen op een aantal locaties op deze trajecten. Beide zijn bewezen maatregelen om trillingshinder tegen te gaan. Hoewel ik het heel vervelend vind voor omwonenden dat zij waarschijnlijk meer overlast zullen ervaren, heb ik momenteel geen financiële ruimte om ProRail dit pakket aan maatregelen te laten uitvoeren.

Het oplossen van het knelpunt op de Maasvlakte

In reactie op de gewijzigde motie van de leden Koerhuis en Minhas, waarin uw Kamer mij vraagt om een oplossing te zoeken voor het infrastructurele knelpunt op de Maasvlakte, heb ik het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail gevraagd om hiervan een analyse te maken.¹³ Uit deze analyse blijkt dat er zich een knelpunt voor zal doen in de C2-bocht en op emplacement Maasvlakte West.¹⁴ De C2-bocht is dat deel van het spoor waar het vervoer van en naar de Maasvlakte kruist met vervoer van en naar de zogenoemde Distridriehoek, de emplacementen Maasvlakte Oost en West en het te realiseren emplacement Maasvlakte Zuid. Emplacement Maasvlakte West ligt direct ten noordwesten van de C2-bocht.

Volgens het havenbedrijf en ProRail doet het infrastructurele knelpunt op de Maasvlakte zich voor wanneer jaarlijks meer dan 26 duizend treinen de C2-bocht passeren. Het moment waarop dit aantal wordt bereikt, hangt af van de verdere groei van het spoorgoederenvervoer. Volgens onze *Integrale Mobiliteitsanalyse 2021* wordt deze grens in 2030 bereikt.¹⁵ Het havenbedrijf verwacht op basis van eigen toekomstscenario's en recente ontwikkelingen echter een snellere groei, waarbij het knelpunt zich al in 2024 zou voordoen.¹⁶ Over dit verschil van inzicht ben ik met het havenbedrijf in gesprek.

Het havenbedrijf en ProRail presenteren in hun analyse een pakket van samenhangende maatregelen waarmee dit knelpunt kan worden opgelost. Dit pakket bevat zowel de elektrificatie van de baanvakken op het havenspoor ter hoogte van de Distridriehoek en de Buitencontour als een aanpassing van de sporenconfiguratie op de C2-bocht en de aanleg van het emplacement Maasvlakte Zuid met ten minste twee spoorbundels.¹⁷

Helaas beschik ik niet over de financiële ruimte die nodig is om alle door het havenbedrijf en door ProRail voorgestelde maatregelen te kunnen bekostigen. Met de resterende middelen uit het MIRT-project Spooraan-sluitingen Tweede Maasvlakte financier ik de maatregelen die na overleg met het havenbedrijf en ProRail als meest prioritair worden beschouwd en die binnen het resterende budget passen. Ik heb daarnaast aan ProRail gevraagd om te blijven onderzoeken hoe de bestaande infrastructuur beter kan worden benut en hoe er met treinen tot een lengte van 740 meter kan worden gereden. Weliswaar leveren deze maatregelen niet de capaciteit op die nodig is om het knelpunt in zijn geheel op te lossen, maar zij dragen wel aan een dergelijke oplossing bij. In mijn brief van 31 oktober 2022 over de halfjaarverantwoordingen van NS en ProRail ga ik nader in op de vorderingen binnen het verbeterprogramma Zee-Zevenaar.¹⁸

¹³ Kamerstuk 35 925 A, nr. 66.

¹⁴ Zie bijlagen 6 en 7 bij deze brief; *Oplossen knelpunt Maasvlakte*, Utrecht: ProRail 2022.

¹⁵ Bijlage bij Kamerstuk 31 305, nr. 328.

¹⁶ Zie ook *Havenvisie Rotterdam*, Rotterdam: Havenbedrijf Rotterdam 2019.

¹⁷ De Buitencontour is de niet-geëlektrificeerde spoorverbinding van en naar de meest westelijk gelegen diepzee containerterminals op Maasvlakte 2.

¹⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1055.

Energietreinen

Tijdens mijn ontmoeting met de Duitse staatsecretaris op 13 september 2022 vestigde deze de aandacht op nieuwe noodregelgeving in Duitsland die het mogelijk maakt om tijdens de huidige energiecrisis voorrang te geven aan treinen die kolen en andere energiedragers over het zogeheten *Energiekorridor*-netwerk vervoeren. Via de geannoteerde agenda van de informele bijeenkomst op 20 en 21 oktober van de transportministers van de Europese Unie heb ik u het kabinetsstandpunt hierover toegelicht. Het spoorvervoer moet tijdens deze crisis weliswaar zoveel mogelijk voor het vervoer van energiedragers worden benut, maar de doorstroming van het overige verkeer moet tegelijkertijd zoveel mogelijk worden gewaarborgd.¹⁹ Tegen mijn Duitse collega heb ik mijn bereidheid tot samenwerking op dit vlak uitgesproken.

Snelheidsbeperking op de Hogesnelheidslijn

ProRail heeft mij gemeld dat er bij een viaduct ter hoogte van Rijpwetering langs de Hogesnelheidslijn sinds afgelopen 28 oktober een tijdelijke snelheidsbeperking van 80 kilometer per uur geldt. Hierdoor lopen de treinen tussen Schiphol en Rotterdam helaas enkele minuten vertraging op. ProRail heeft een probleem geconstateerd met de constructie van het viaduct. Bij de constatering hiervan is de snelheid in verband met de veiligheid direct naar 40 kilometer per uur verlaagd. Na het treffen van maatregelen is deze opgehoogd naar 80 kilometer per uur. ProRail werkt op dit moment hard aan een oplossing, zodat de snelheid weer beheerst verhoogd kan worden naar 160 kilometer per uur.

Kosten van beheer, onderhoud en vervangingen op de Betuweroute

De kosten van vervangingen zijn ten opzichte van 2020 in 2021 hoger uitgevallen, doordat er op de Havenspoorlijn en op het goederenemplacement Waalhaven Zuid veel infrastructuur is vernieuwd. Om op tijd te voldoen aan de door de bevoegde gezagen aangescherpte veiligheidseisen is in 2021 bovendien begonnen met het aanbrengen van de brandblusvoorzieningen op de havenemplacementen bij Rotterdam. Anderzijds vallen de kosten van beheer en onderhoud in 2021 lager uit dan in het voorgaande jaar, mede vanwege het in 2020 maken van kosten bij het afsluiten van een nieuw energiecontract en doordat er in dat jaar meer reparaties aan de glasvezelversterkte epoxyleidingen bij de tunneltechnische installatie hebben plaatsgevonden.

Tabel 1 Kosten van de Betuweroute (bedragen x € 1.000)

	2020	2021	Vershil
Beheer en onderhoud	45.832	45.701	-131
waarvan procescontracten	37.575	34.238	-3.337
Vervangingen	24.548	55.801	31.253
waarvan bovenbouw	16.202	37.332	21.130

Bron: ProRail

Leefbaarheid langs het spoor

Zoals ik tijdens het commissiedebat Spoor, Spoorveiligheid en ERTMS van 9 juni 2022 al zei, ben ik verheugd met alle aandacht voor de positieve bijdrage van het spoorgoederenvervoer aan de duurzame en econo-

¹⁹ Kamerstuk 21 501-33, nr. 969.

misce ambities van ons land.²⁰ Met veel interesse heb ik kennisgenomen van het *Actieplan leefbaar spoor bij spoorgoederenvervoer* van uw collega-Kamerlid Van Ginneken. Op dit moment worden verkennende gesprekken gevoerd met belanghebbenden om te bezien hoe een omwonendenplatform kan worden vormgegeven, zodat het aanvullend is op reeds bestaande soortgelijke discussiefora voor het spoorgoederenvervoer. Andere voorstellen uit dit actieplan betrek ik graag bij de uitwerking van een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer, waarop ik aan het slot van deze brief terugkom. Op initiatief van mijn voorgangers loopt er ondertussen al een aantal projecten dat moet leiden tot minder geluidsoverlast en trillingshinder. De voorziene groei van het spoorgoederenvervoer moet samengaan met een goede leefomgeving voor omwonenden langs het spoor.

Stimuleren van het gebruik van stille treinen

Samen met ProRail pak ik geluidsoverlast aan bij de bron. Bijna honderd procent van de personentreinen in Nederland mag zich vandaag de dag «stil materieel» noemen, hetgeen betekent dat deze treinen zo stil zijn als de technologie op dit moment mogelijk maakt. Voor het spoorgoederenvervoer is dit nog niet het geval, maar de voortgang is aanzienlijk. Door ijzeren remblokken op de wagons te vervangen door niet-ijzeren alternatieven kan een vermindering van vijf decibel geluidsproductie worden behaald. In de voortgangsbrief van 21 februari 2020 heeft mijn voorganger uw Kamer reeds gemeld dat zij de Betuweroute en de Brabantroute bij het Spoorwegbureau van de Europese Unie heeft aangewezen als zogenoemde «stillere spoorwegroute».²¹ Per 8 december 2024 is het gebruik van ijzeren remblokken op deze corridors daarmee niet meer toegestaan.

Veel door Nederland rijdend goederenmaterieel is inmiddels omgebouwd en ook in Duitsland heeft vervoerder DB Cargo eind 2021 zijn gehele vloot – circa 63 duizend wagons – voorzien van stillere remblokken. Aangezien deze wagons ook veelvuldig op onze spoorwegen worden gebruikt, heeft dit een positieve uitwerking op de omwonenden in Nederland. In 2015 waren de ijzeren remblokken bij 45 procent van de in Nederland rijdende goederenwagons vervangen door een uit ander materiaal vervaardigd exemplaar. Eind 2018 was dit aandeel al 56 procent. Voor 2022 wordt een percentage van ongeveer 80 verwacht. Dit cijfer zal naar verwachting stijgen naar 94 procent in 2025 en naar 96 procent in 2040.²²

Tot en met 31 december 2021 bestond er een bonus voor het rijden met stille goederenwagons, waarbij vervoerders via een korting op de gebruiksvergoeding werden beloond voor het verminderen van geluidshinder. De Europese Commissie heeft de evaluatie naar de uitvoeringsverordening over deze korting op de gebruiksvergoeding afgerond, maar heeft geen nieuwe wetgevende regeling voorgesteld.²³

Verminderen van trillingshinder

Op verschillende plekken in Nederland veroorzaakt treinverkeer trillingshinder. Goederentreinen dragen daar in belangrijke mate aan bij.

²⁰ Kamerstukken 29 984, 33 652 en 32 404, nr. 991, p. 64.

²¹ Kamerstuk 29 984, nr. 889, p. 6.

²² Zie bijlage 8 bij deze brief; Panteia, *Onderzoek aandeel stille goederenwagons. Basisjaar 2018 en prognose 2025, 2030, 2040*, Zoetermeer: Panteia 2019, p. 8–17.

²³ Uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 van de Commissie van 13 maart 2015 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder (*PbEU* 2015, L 70).

Mede op initiatief van mijzelf en van mijn voorgangers is de sector al enige tijd betrokken bij de zoektocht naar manieren om overlast door trillingen te verminderen. In de vorige voortgangsbrief meldde mijn voorganger dat er binnen de Innovatieagenda bronaanpak spoortrillingen behalve praktijkproeven aan het spoor dit jaar ook twee studies naar het materieel plaatsvinden.²⁴ Zo onderzoekt ProRail samen met de spoorgoederenvervoerders en met NS de relatie tussen spoortrillingen en wielkwaliteit. Omdat niet perfect ronde wielen zouden kunnen zorgen voor extra trillingen moet een praktijkproef uitwijzen of extra wielonderhoud kan bijdragen aan de reductie van trillingshinder. Daarnaast vindt momenteel een bureaustudie plaats naar de mogelijkheden om de draaistellen van goederenwagons trillingsarmer te maken. Veelbelovende resultaten zullen worden uitgewerkt tot voorstellen voor nadere praktijkproeven.

Innovatie in het spoorgoederenvervoer

Het Nederlandse en Europese spoorgoederenvervoer wordt gekenmerkt door een grote innovatiekracht. Op 13 september 2022 heb ik met de Duitse staatssecretaris eveneens gesproken over de bilaterale samenwerking op verschillende onderwerpen, zoals de digitalisering via automatische treinoperatie en het digitaal en automatisch koppelen. Voor de automatische treinoperatie werken wij toe naar een gezamenlijke proef op de Betuweroute in 2025. Mijn Duitse collega heeft mij om financiële middelen voor deze proef gevraagd. In mijn begroting heb ik echter geen middelen gevonden om aan deze proef bij te dragen.

Wat het digitaal en automatisch koppelen betreft, ondersteun ik de Duitse ambities om te komen tot een Europese standaard voor het digitaal en automatisch koppelen. Ook in het werkprogramma van de gemeenschappelijke onderneming Europe's Rail is ruime aandacht voor het digitaal en automatisch koppelen.²⁵ Een ander sleutelonderwerp in dit werkprogramma is het European Rail Traffic Management System.

Gezamenlijke Nederlands-Duitse intentieverklaring

Samen met vertegenwoordigers van het Duitse en Nederlandse bedrijfsleven bespraken mijn Duitse ambtgenoot en ik ook de voortgang van een breed scala aan thema's, zoals deze zijn benoemd in de gezamenlijke intentieverklaring van 9 april 2019 tussen onze beide landen (ook bekend als de Joint Declaration of Intent on Rail Freight). De samenwerking tussen onze ministeries, tussen de beide spoorwegbeheerders en tussen het Duitse en Nederlandse bedrijfsleven is constructief. Er zijn verschillende, tot synergie in kennis en innovatie leidende projecten geïnitieerd. De financiering van deze gezamenlijke activiteiten blijft een belangrijk aandachtspunt.

Europese digitaliseringsprojecten

Op de Rijn-Alpencorridor vertrekt slechts 60 procent van de treinen binnen een marge van dertig minuten ten opzichte van de dienstregeling. Slechts 52 procent van de treinen komt met minder dan dertig minuten vertraging aan op de eindbestemming. Het beter delen van data en het intensiever samenwerken in de logistieke keten is essentieel voor een verbetering van punctualiteit. Als vervolg op eerdere digitaliseringsprojecten zoals de elektronische uitwisseling van verwachte aankomsttijden en het project Digital Train, heeft de Europese Commissie vanuit haar Connecting Europe-faciliteit het project Enhanced Data Interoperability for Combined

²⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 953, p. 10.

²⁵ Zie bijlage 9 bij deze brief; *Work Programme 2022–2024*, Brussel: Europe's Rail 2022.

Transport geselecteerd, dat de uitwisseling van operationele logistieke gegevens en van prestatie-informatie moet ondersteunen. Binnen dit project zijn meerdere Nederlandse partijen actief.

Onderzoek naar batterijaangedreven goederenlocomotieven

In navolging van de motie van het lid Gijs van Dijk, waarin uw Kamer vraagt naar de mogelijkheden van het behalen van milieuwinst door goederenlocomotieven te voorzien van batterijen, in plaats van door het plegen van kostbaarder geachte elektrificatie van de spoorweg, is er de afgelopen periode onderzocht of de batterijtechnologie die in de binnenvaart wordt toegepast ook haalbaar is voor goederentreinen.²⁶ Onder meer gelet op de vereiste aanpassingen aan het bestaande materieel luidt de conclusie helaas dat dit niet het geval is. Aansluitend is gezocht naar mogelijkheden om een toepassing met waterstof te realiseren. Goederenvervoerders gaan in eerste instantie overwegend over op zogeheten hvo-diesel – een met waterstof behandelde plantaardige brandstof – en voorzien uiteindelijk een transitie naar waterstof die in de pas loopt met de vervangingsinvesteringen in hun locomotiefvloot.

Tot slot

Tijdens het commissiedebat van 9 juni 2022 heb ik aangegeven dat ik eind dit jaar zou komen met een eerste invulling van het door uw Kamer gevraagde Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.²⁷ Op dit moment ben ik echter nog niet zover om volledig uitvoering te geven aan de motie van het lid Schonis c.s.²⁸ Mijn aandacht is eerst uitgegaan naar de reeds aangehaalde concretisering van de modal shiftambitie van het kabinet. De hierin voorgestelde aanpak geeft een goede basis om samen met de sector en met de overige belanghebbenden verder te werken aan een Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.

In het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer staat de vraag centraal wat de spoorgoederenvervoerssector kan betekenen voor de toekomst van Nederland en, specifiek, voor de maatschappelijke vraag naar goederen en het vervoer hiervan. Wat is de economische meerwaarde, wat is de klimaatwaarde en wat is de impact op de leefomgeving? Verplaatsing van het goederenverkeer van de weg naar het spoor of naar het water is één van de doelstellingen van het kabinet. Hoe gaat dit hand in hand met de strijd om ruimte op het drukbezette spoor en met de wens om dicht op het spoor te bouwen? Tijdens de uitwerking van het toekomstbeeld zal over deze en over andere vragen worden gesproken. Met veel enthousiasme en in nauwe samenwerking met de bij het spoorgoederenvervoer betrokken partijen ga ik daarom de komende tijd aan de slag met het Toekomstbeeld Spoorgoederenvervoer.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

²⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 876.

²⁷ Kamerstukken 29 984, 33 652 en 32 404, nr. 991, p. 64.

²⁸ Kamerstuk 35 570 XII, nr. 62.