

Vergaderjaar 2020–2021

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 918

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 december 2020

Het belang van spoorgoederenvervoer is drie jaar geleden in het Regeerakkoord (Bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) benadrukt. Vervoer over het spoor kan een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van toenemend goederenvervoer over de weg en is beter voor het klimaat. Ook in het Toekomstbeeld OV (Kamerstuk 23 645, nr. 685) wordt dit belang van spoorgoederenvervoer onderschreven. Om deze modal shift te realiseren moeten er wel knelpunten worden weggenomen en moet er voor een aantal vraagstukken een oplossing worden gevonden. Zo is het belangrijk om de hinder te verminderen die omwonenden ervaren.

Om het goederenvervoer over het spoor te stimuleren is samen met de sector in 2018 een Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer opgesteld (Kamerstuk 29 984, nr. 782). We hebben daarin met de sector gezamenlijke doelen gesteld: de stip op de horizon is een groei van het spoorgoederenvervoer van 42 miljoen ton in 2016 naar 54–61 miljoen ton in 2030. De voorbije jaren zijn stappen gezet om de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren ten opzichte van vervoer over de weg. Zo is onder andere door middel van een subsidieregeling de gebruiksvergoeding verlaagd en is er geïnvesteerd in infrastructuur. Voor die schaa sprong is ook de uitrol van ERTMS nodig. Daarvoor heb ik met het programmabesluit in 2019 een belangrijke stap gezet.

In de twee jaar sinds het sluiten van de afspraken rond het maatregelenpakket heeft het goederenvervoer per spoor een stijging ingezet. Ik ben blij dat daarmee de trend is omgebogen van stagnatie naar groei, maar tegelijkertijd zie ik met de sector en ProRail nog verschillende uitdagingen om onze gedeelde ambities voor de lange termijn waar te maken. Ook voor deze sector brengt de Corona-crisis nieuwe uitdagingen met zich mee.

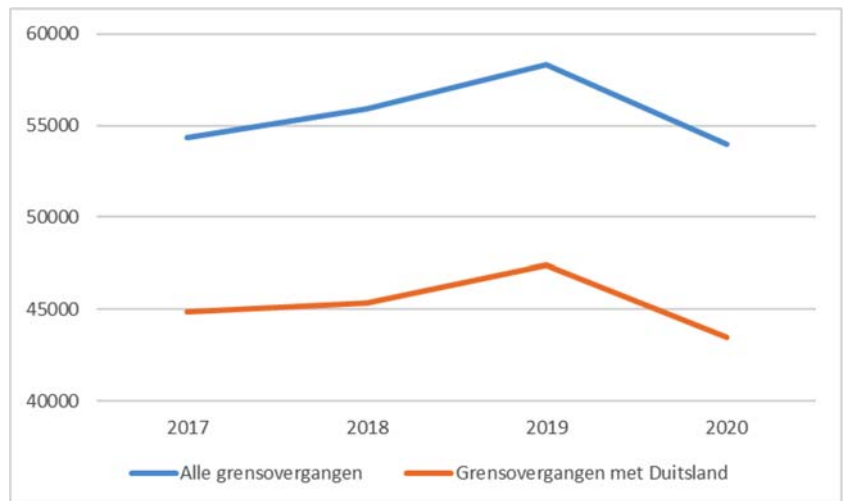
In het licht van deze ontwikkelingen en in vervolg op mijn laatste brief over spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 889) kondig ik in deze

brief nadere maatregelen aan gericht op kostenbeheersing van het spoorgoederenvervoer, het geven van een extra impuls aan de modal shift van weg naar spoor en het verder mogelijk maken van het rijden van treinen van 740 meter lengte. Tevens informeer ik u over de compensatieregeling die ProRail zal treffen met betrekking tot de situatie op de Rotterdamse Havenspoorlijn. Tot slot ga ik in deze brief in op de voortgang in de uitvoering van het maatregelenpakket, de bouw van het Derde spoor en in het gebruik van de Betuweroute.

Ontwikkeling vervoer in Corona-tijd

Het effect van de Corona-crisis is goed zichtbaar in de aantallen goederentreinen van en naar de buurlanden (figuur 1). In 2018 en 2019 heeft het spoorgoederenvervoer met het buitenland zich met een groei van gemiddeld 3,6 procent per jaar positief ontwikkeld; in 2020 is een duidelijke afname waarneembaar met 7,4 procent, ook met de belangrijkste handelspartner Duitsland (-8,3 procent).

Figuur 1 Aantal goederentreinen van / naar het buitenland



Tabel 1 laat zien dat de afname in 2020 met name samenhangt met de gedeeltelijke «lock down» in het tweede kwartaal van 2020. In dat kwartaal daalt het aantal treinen van en naar Duitsland significant (-18,1 procent). In het derde kwartaal is – mede door het aanvullen van voorraden – een flink herstel waarneembaar (+11,6 procent). In het derde kwartaal is het merendeel van de groei via de grensovergang Zevenaar – Emmerich afgewikkeld: een stijging van 16 procent.

Tabel 1. Aantal goederentreinen per grensovergang met Duitsland 2019 – 2020.

| Grensovergang | 2019 | 2020 1e kwartaal | 2020 2e kwartaal | 2020 3e kwartaal |
|--------------------------|--------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Oldenzaal – Bad Bentheim | 6.050 | 1.700 | 1.400 | 1.700 |
| Zevenaar – Emmerich | 21.450 | 5.600 | 4.350 | 5.050 |
| Venlo – Kaldenkirchen | 17.900 | 4.300 | 3.750 | 3.850 |
| Totaal | 45.400 | 11.600 | 9.500 | 10.600 |

Toelichting: som beide richtingen samen, afgerond op 50-tallen

Bron: ProRail

Beheersing kostenniveau en verbetering modal shift

Het kostenniveau in de spoorgoederensector is in het afgelopen jaar onder druk komen te staan. Tegelijkertijd nemen lidstaten van de

Europese Unie maatregelen samenhangend met de Covid-19-pandemie die gericht zijn op het verlagen van de kosten voor het vervoer per spoor. Daarnaast wijst het Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid erop dat ten opzichte van andere modaliteiten meer heffingen worden doorbelast aan de sector.¹ Tot slot ondervinden vervoerders hogere kosten door de steeds weer optredende gebruiksbepalingen op de Havenspoorlijn (zie ook: Kamerstuk 29 893, nr. 248). Met deze ontwikkelingen komen het in het Regeerakkoord genoemde «level playing field» met de buurlanden en de beoogde modal shift van weg naar spoor in het geding.

Compensatieregeling Waalhaven-Zuid en Rotterdamse Havenspoorlijn

In mijn brief van 5 oktober jongstleden (Kamerstuk 29 893, nr. 248) heb ik u geïnformeerd over de gebruiksbepalingen op de Havenspoorlijn als gevolg van infrastructurele en nalevingsproblemen op Rotterdamse havenemplacementen en Kijfhoek. Ik vind het belangrijk dat de infrastructuur in de Rotterdamse haven spoedig op orde wordt gebracht. ProRail werkt daartoe in de Stuurgroep Infra op Orde intensief samen met de vervoerders en het Havenbedrijf; het ministerie houdt als lid van deze stuurgroep goed vinger aan de pols. Niettemin zal het op orde brengen volgens de huidige inzichten nog drie jaar vergen.

Vanwege de verwachte gebruiksbepalingen op de Havenspoorlijn werkt ProRail op dit moment aan een generieke compensatieregeling voor de komende drie jaren. Uitgangspunt daarbij is dat wordt voorzien in een vorm van redelijke tegemoetkoming voor schade / hinder die boven een normaal maatschappelijk risico uitstijgt en toe te rekenen is aan de infrabeheerder. Omdat het rangeren op Waalhaven-Zuid in het eerste kwartaal van 2021 nog niet mogelijk is, wordt dit ook betrokken bij de uitwerking van de generieke compensatieregeling. In het voorjaar zal ik uw Kamer hier nader over informeren.

Kostenverlaging

In het licht van de hiervoor geschetste ontwikkelingen heb ik besloten om in het Infrastructuurfonds extra middelen te reserveren voor investeringen in verdere kostenverlaging. Om in de pas te blijven met de tariefverlaging in Duitsland en te corrigeren voor de stijging van de totale gebruiksvergoeding van 7% ten opzichte van 2019, zal ik de subsidieplafonds in de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor (Stcrt. 2019, nr. 37837) voor de jaren 2021 en 2022 verhogen. In totaal stel ik daarvoor een budget van € 6 mln. ter beschikking. Hierdoor blijft het level-playing field met omringende landen in balans.

Modal shift

Daarnaast wil ik met vervoerders en verladers verder zoeken naar manieren om vrachten te bundelen en te verplaatsen van de weg naar het spoor. Dit ook naar analogie van de modal shift regeling van weg naar binnenvaart (zie: Kamerstuk 35 570 A, nr. 9). Dit past goed bij de ambities van de Goederenvervoeragenda en is een goede aanvulling op het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer, met als doel de modal shift naar spoor verder door te zetten. Ik heb evofenedex gevraagd om bedrijven die nu nog over de weg vervoeren, te helpen bij het verkennen van de mogelijkheden. En ik betrek de vervoerders en verladers bij de nadere uitwerking van deze modal shift maatregelen en ik informeer uw Kamer hierover in het voorjaar van 2021.

¹ Zie: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Inzicht in de kosten van het spoorgoederenvervoer, Den Haag, december 2020.

Investeren voor 740 meter treinlengte

Een belangrijke maatregel binnen het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer is de mogelijkheid om te kunnen rijden met goederentreinen van 740 meter lengte. Daarmee wordt de groei en positie van het spoorgoederenvervoer verbeterd. Ik wil dit – zoals ik eerder ook aan de Kamer heb gemeld (Kamerstuk 29 984, nr. 870) – verder faciliteren en tegelijkertijd de robuustheid van de dienstregeling behouden. Ik doe dit door middel van een pragmatische en gefaseerde aanpak, die zoveel als mogelijk aansluit op de marktbehoefte en waarmee stapsgewijs en kosteneffectief het rijden met deze treinlengte wordt gefaciliteerd.

Inmiddels zijn enkele initiatieven genomen om de mogelijkheden uit te breiden, bijvoorbeeld in de Rotterdamse haven, nabij Barneveld, in Venlo en bij Amersfoort. Daarnaast heb ik met het Havenbedrijf en ProRail afgesproken om op korte termijn te investeren in een stamlijn van voldoende lengte aan de Merseyweg in het Botlek-gebied en in een aanpassing op het emplacement Europoort. Ook heb ik besloten om een integrale studie te starten naar een Toekomstvast Spoor in Zuid-Nederland. In dat kader worden ook investeringen in voorzieningen voor 740 meter treinlengte meegenomen.

Weliswaar is dit een eerste start, maar daarmee zijn we er nog niet. Er resteert een grote opgave, waarbij ik ook financieringsmogelijkheden zal zoeken bij Europese fondsen, zoals het onlangs ingestelde Europese Herstelfonds. Samen met de sector blijf ik zoeken naar een programma van investeringen conform de uitgangspunten geformuleerd in 2018. Uiteindelijk moet aan de TEN-T-vereisten voldaan worden. Verder is belangrijk dat de effectiviteit van reeds genomen maatregelen versterkt wordt, dat de ontwikkeling van de marktbehoefte meegenomen wordt en dat de Betuweroute meer en beter gebruikt wordt. Ondertussen doet de sector ervaringen op met het rijden van treinen met 740 meter lengte. In de dienstregeling voor 2020 rijden deze treinen tussen Rotterdam en Duitsland. Van belang is dat dit in volgende jaren kan worden voortgezet. Daartoe overleggen ProRail en het ministerie met DB Netz en het Duitse Bondsministerie.

Derde spoor Duitsland

Op 6 juli jongstleden heb ik onder meer over de voortgang in de aanleg van het Derde spoor tussen Zevenaar / Emmerich en Oberhausen overleg gevoerd met mijn Duitse collega Staatssecretaris Ferlemann. In dit gesprek heeft de heer Ferlemann aangegeven dat de processen ten behoeve van de bouwvergunningen voortvarend doorgang vinden. De verwachting is dat binnenkort drie vergunningen tot stand komen. Medio volgend jaar zouden aldus voor zeven van de twaalf secties op het tracé vergunningen beschikbaar zijn. Voor de overige vijf secties vinden nog inspraakprocedures plaats zodat vergunningen voor deze secties niet voor het einde van volgend jaar verwacht worden. Verder blijkt uit de gesprekken die ProRail voert met DB Netz dat DB Netz overweegt om met aaneengesloten buitendienststellingen bouwwerkzaamheden versneld uit te voeren. ProRail is gestart met onderzoek naar de mogelijke gevolgen hiervan, met name voor de afwikkeling van het verkeer, reeds ingepland onderhoud en de leefomgeving langs omleidingsroutes. In de Stuurgroep Derde spoor Duitsland zullen deze mogelijke buitendienststellingen en gevolgen besproken worden. Zodra ook van Duitse zijde hier meer duidelijkheid over bestaat, zal ik uw Kamer nader informeren.

Tijdelijke subsidieregeling omleidingskosten Derde spoor

In 2016 is op advies van de Stuurgroep Derde spoor Duitsland de Tijdelijke subsidieregeling spoorgoederenvervoer voor bijzondere omleidingskosten (Stcrt. 2016, nr. 25885) in het leven geroepen. Deze regeling beoogde de extra kosten door omleiding van goederentreinen als gevolg van de bouw van het Derde spoor gedeeltelijk te compenseren, zodat geen negatieve modal shift zou optreden. Van de Europese Commissie is voor de periode 2016–2020 goedkeuring verkregen. Op grond van een evaluatie zou bezien worden of continuering wenselijk is.

Hoewel in bijgaande evaluatie² de onderzoekers adviseren om de regeling te continueren zijn daar ook de nodige kanttekeningen bij te plaatsen. De onderzoekers constateren namelijk ook het volgende:

- Van het gereserveerde budget is uiteindelijk minder dan 40 procent benut.
- Niet alle spoorgoederenvervoerders hebben van de regeling gebruik gemaakt. Zij hebben ervoor gekozen om hun dienstverlening anders in te richten, waardoor de grondslag voor een beroep op de regeling verviel.
- De effecten van de regeling zijn te beperkt. Het behouden spoorvolume is te gering indien deze wordt afgezet tegen de kosten van de regeling. In hoeverre het voorkomen van een verschuiving van lading naar wegvervoer leidt tot minder schadelijke emissies is niet vast te stellen.

Een vraagpunt is ook of de subsidieregeling – mede door de vereisten die de Kaderwet subsidies lenM (Stb. 2013, nr. 20) stelt – het geschikte instrument is om voldoende flexibel met de steeds verschuivende planning van bouwwerkzaamheden mee te bewegen. Daar komt bij dat de vorig jaar ingevoerde Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor een generieke korting op de gebruiksvergoeding biedt die ook al zorgt voor verlaging van de kosten van omleidingen.

Alles overwegende kom ik tot de conclusie dat het doel van de regeling legitiem is, maar dat we op zoek moeten naar een beter en flexibeler instrument dat in staat is om – ook in het licht van de eventueel optredende langdurige buitendienststellingen – de gewenste ondersteuning te bieden. Daarom heb ik besloten de Stuurgroep Derde spoor Duitsland te vragen om met mij naar een alternatief te zoeken. Over een met de sector afgestemd voorstel hoop ik u in het voorjaar te kunnen berichten.

Exploitatie van de Betuweroute

Tabel 2 beschrijft de exploitatie van de Betuweroute. In 2019 zijn € 2,4 mln. meer inkomsten uit de gebruiksvergoeding ontvangen dan in 2018. Dit hangt samen met een inflatiecorrectie in de tarifiering en een stijging in het aantal treinen dat van de Betuweroute gebruik heeft gemaakt. De relatief forse toename in de kosten voor beheer en onderhoud hangt samen met specifieke inzet van aannemers voor werkzaamheden die nodig waren voor de overgang van een oud naar een nieuw contract voor prestatiegericht onderhoud (PGO).

Tabel 2. Exploitatie Betuweroute 2018–2019 (€ mln.)

| | 2018 | 2019 |
|---------------------------------|------|------|
| Gebruiksvergoedingen | 10,9 | 12,2 |
| Parkeer- en verhuurvergoedingen | 2,8 | 3,1 |

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

| | 2018 | 2019 |
|------------------------------------|------|------|
| Overig (doorbelastingen) | 1,5 | 2,3 |
| Totaal facturering vervoerders | 15,2 | 17,6 |
| Beheer en onderhoud door aannemers | 31,1 | 43,5 |

Bron: ProRail

Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer

Recent heb ik aan de Spoorgoederentafel de voortgang van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer met de sector besproken. Er wordt volop gewerkt aan de uitvoering. In het navolgende benoem ik de belangrijkste ontwikkelingen.

Verbeteren havenlogistiek

Het Havenbedrijf Rotterdam bouwt samen met partijen in de haven aan de verdere verbetering van de havenlogistiek. Met concretere en meer afdwingbare afspraken over data uitwisseling en samenwerking tussen partijen in logistieke ketens worden lange buffertijden tussen de processen bij deze partijen ingekort. ProRail draagt bij met het project Proces Optimalisatie Spoorgoederenvervoer (POS). Vergelijkbare systemen vinden al brede toepassing in de luchtvaart onder het begrip «Collaborative Decision Making» (CDM). Het Havenbedrijf is ook betrokken bij een studie naar de haalbaarheid van CDM op de Rhine Alpine corridor dat momenteel in breder verband wordt uitgevoerd.³ Dit kan een eerste stap zijn naar een Europese standaard voor CDM in de spoorsector.

Verbeteren leefomgeving langs het spoor

Afgelopen periode zijn verschillende initiatieven geïnitieerd: een praktijkproef langzamer rijden, een convenant van spoorverladers gericht op het gebruik van duurzaam materieel en enkele pilots. Over de praktijkproef langzamer rijden heb ik u onlangs geïnformeerd (Kamerstuk 29 984, nr. 906) en aangegeven € 20 mln. vrij te maken voor innovaties om trillingshinder te verminderen. Over het convenant constateer ik dat spoorverladers goed in staat zijn om duurzaam vervoer van vervoerders te vragen. Een pilot met de inzet van duurzame brandstoffen heeft opgeleverd dat het technisch goed mogelijk is om duurzame brandstoffen in locomotieven te gebruiken. Wel moeten oplossingen gevonden worden voor de 10 tot 15 procent hogere kosten.

Europese en internationale samenwerking

Ook op Europees en internationaal niveau zijn verdere stappen gezet om het spoorgoederenvervoer te stimuleren en de samenwerking tussen landen te versterken. Volgend jaar zal met het Europese Jaar van het Spoor daaraan veel aandacht besteed worden. In het navolgende ga ik op de belangrijkste (beleids-) ontwikkelingen in.

³ Deze studie is onderdeel van het project «Enhanced real-time communication about train composition and estimated time of arrival» dat Rail Net Europe (RNE) met middelen uit de Connecting Europe Facility (CEF) uitvoert.

Ministersbijeenkomst: verklaring van Berlijn

Op 21 september jongstleden hebben alle EU-lidstaten plus Zwitserland en Noorwegen tijdens de in Berlijn gehouden ministersbijeenkomst «Innovative Rail Transport – connecting, sustainable, digital» een nieuwe verklaring over spoorgoederenvervoer vastgesteld (zie bijlage)⁴. Deze verklaring bouwt voort op de prioriteiten benoemd in de Rotterdam-verklaring van juni 2016 (bijlage bij Kamerstuk 21 501–33, nr. 607) en benoemt nieuwe prioriteiten als digitale automatische koppeling van goederenwagens, geautomatiseerd rijden en een flexibeler wijze van capaciteitsverdeling. Voor Nederland betekent de Berlijn verklaring dat de voor het internationale spoorgoederenvervoer noodzakelijke Europese samenwerking wordt versterkt. Dit komt de beschikbaarheid en kwaliteit van de capaciteit op de achterlandverbindingen van de Nederlandse zeehavens ten goede.

Verklaring van Locarno

Op 4 september jongstleden is in het Zwitserse Locarno de Ceneri tunnel geopend. De tunnel biedt kortere rijtijden voor het treinverkeer door de Alpen en vergroot de spoorcapaciteit. Bij de opening heeft Zwitserland een Ministersverklaring (zie bijlage)⁵ uitgebracht die inzet op de uitbouw en het gebruik van het internationale spoorwegnet ten einde ook internationaal een modal shift naar spoorvervoer te bevorderen. De verklaring bevestigt de noodzaak tot internationale samenwerking bij de ontwikkeling van spoorweginfrastructuur. Daarbij richt men zich op zowel het spoorgoederenvervoer als het internationale reizigersvervoer. De verklaring is onderschreven door de Ministers van de Alpen-landen en de landen (inclusief Nederland) die zijn betrokken bij de Rhine-Alpine corridor en de North Sea Mediterranean corridor.

Joint Declaration of Intent

In mijn gesprek van 6 juli jongstleden met mijn Duitse collega Ferlemann (zie hiervoor) heb ik ook gesproken over de uitwerking van de in april 2019 te Berlijn met het Duitse en Nederlandse bedrijfsleven ondertekende Joint Declaration of Intent Rail Freight (bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 858). Er is voortgang geboekt met de prioriteiten die in deze verklaring waren benoemd (digitalisering, geautomatiseerd rijden op de Betuweroute en het rijden van treinen met 740 meter lengte). Mede door de Corona-crisis heeft het enige tijd geduurd voordat financiering van projecten mogelijk werd. Inmiddels zijn Duitse en Nederlandse financieringsmogelijkheden (i.c. via Topsector Logistiek) beschikbaar, zodat projecten in gang gezet worden. Afgesproken is om de uitwerking met kracht voort te zetten en volgend jaar opnieuw de voortgang te bespreken.

Uitwerking «Green Deal»

Op 11 december 2019 heeft de Europese Commissie de mededeling over de Green Deal uitgebracht (COM(2019)640). In die mededeling wordt ingezet op een modal shift van weg naar onder andere spoorgoederenvervoer. Recent heeft de Europese Commissie een nieuwe transportstrategie uitgebracht (Sustainable and Smart Mobility; COM(2020)789) als update van het «White Paper on Transport» uit 2011. De Europese Commissie heeft daarvoor een publieksconsultatie uitgevoerd.⁶ In deze

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁶ Zie website <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>

strategie spreekt de Europese Commissie de ambitie uit om het spoorgoederenvervoer in 2050 te verdubbelen. Verder zal de Europese Commissie voortgaan met de agenda voor interoperabiliteit in en markttoegang voor het spoorgoederenvervoer en met investeringen in het Trans Europese Netwerk voor Transport (TEN-T).

Spoorgoederencorridors

Zoals gemeld in mijn voortgangsbrief van begin dit jaar (Kamerstuk 29 984, nr. 889) evalueert de Europese Commissie de verordening die de spoorgoederencorridors heeft ingesteld (913/2010/EC). Daarbij zal de modernisering van het capaciteitsmanagement («Time Table Redesign») een belangrijk aandachtspunt zijn. In dat kader treft u in de bijlage de beantwoording aan op gerichte vragen van de Europese Commissie aan het ministerie⁷. Ik verwacht begin 2021 meer inzicht te hebben in de bevindingen van de Europese Commissie. Verder is voor de spoorgoederencorridor Noordzee – Baltische staten die onlangs is uitgebreid met Estland en Letland, een intentieverklaring tot stand gekomen om verbindingen met grensstations in Estland mogelijk te maken en het vervoer met Rusland en Wit-Rusland te bevorderen. Op het gebied van interoperabiliteit is per 1 april jongstleden de nationale regelgeving voor remprestaties vereenvoudigd (Stcrt. 2020, nr. 14353). Hiermee kunnen vervoerders op met name de corridors beter aansluiten bij de wijze waarop in andere Europese landen de remprestaties in acht worden genomen.

Overige onderwerpen

Marktvisie Ambitienetwerk spoorgoederenvervoer

De spoorgoederensector heeft een marktvisie ontwikkeld op het voor de groei van het spoorgoederenvervoer benodigde netwerk in het perspectief van groeiend reizigersvervoer en «modal shift»-ambities mede voortkomend uit Klimaatakkoord, Green Deal en – meer recent – de Corona-crisis. In de visie onderbouwt de sector aanpassingen aan het netwerk die ook van nut kunnen zijn voor de ambities van het reizigersvervoer en de woningbouwopgaven in stedelijke gebieden. Dat beziet men ook in combinatie met de wens om de kwaliteit van de leefomgeving langs het spoor (in termen van geluid, trillingen en externe veiligheid) te verbeteren. Met deze lange termijnvisie draagt de sector bij aan de totstandkoming van de Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV met bruikbare suggesties en voorstellen. Ik stuur de Ontwikkelagenda begin 2021 aan uw Kamer.

Herijkt terminalbeleid

Het herijkte terminalbeleid is gepresenteerd in de ontwerp Havennota (Kamerstuk 31 409, nr. 274). Het ministerie zal inzetten op het versterken van bestaande multimodale knooppunten en nieuwe logistieke concepten zodat een betere benutting van spoor en binnenvaart mogelijk wordt. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 26 november 2020 de definitieve Havennota (inclusief herijkt terminalbeleid) aan uw Kamer aangeboden (Kamerstuk 31 409, nr. 306).

Tot slot

De Corona-crisis heeft een grote weerslag op de economie en het maatschappelijke leven. Zo ook voor het spoorgoederenvervoer. Het heeft

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

echter ook duidelijk gemaakt dat het spoorgoederenvervoer met minder mensen en minder contactmomenten een goed alternatief is voor het vervoer over de weg. Ook wordt spoorgoederenvervoer een steeds nadrukkelijker rol toebedeeld in het beperken van schadelijke emissies (Klimaatakkoord, Green Deal). Met de aanvullende maatregelen om de kostenontwikkeling te beheersen, de modal shift een extra impuls te geven en om op korte termijn te investeren in het spoorweginfrastructuur, vertrouw ik erop dat het spoorgoederenvervoer de Corona-crisis goed doorstaat en de ambities in het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer kunnen worden waargemaakt.

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