

Vergaderjaar 2021–2022

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 953

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 december 2021

Met het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer dat ruim drie jaar geleden met de sector is uitgewerkt (Kamerstuk 29 984, nr. 782) beoogt het kabinet de groei van het goederenvervoer meer via spoor af te wikkelen en tegelijkertijd de impact op de leefomgeving te beperken. Daarvoor richten de maatregelen zich op kostenverlaging, voldoende capaciteit, meer gebruik van de Betuweroute, de inzet van stil spoormaterieel en meer internationale samenwerking. Qua omvang hebben we met de sector een groei ten doel gesteld van 42 miljoen ton vervoer per spoor in 2016 naar 54–61 miljoen ton in 2030.

Regelmatig informeer ik uw Kamer over de voortgang van dit pakket. Daartoe geef ik een beeld van de ontwikkeling van het vervoer en het gebruik van de Betuweroute. Vervolgens ga ik in op onderwerpen die aan de doelen van het pakket bijdragen. Onder meer schets ik de voortgang in de bouw van het Derde spoor tussen Zevenaar / Emmerich en Oberhausen en de gevolgen daarvan tijdens deze bouw. Verder ga ik in deze brief in op enkele toezeggingen gedaan in de vorige brief over spoorgoederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 918) en in het Commissiedebat Spoor van 15 juni 2021 inzake «level playing field».

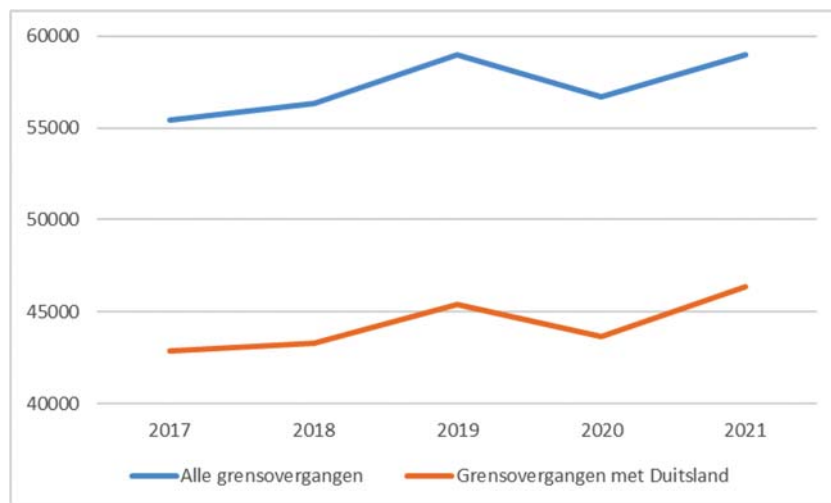
In het licht van een efficiëntere afwikkeling van het spoorgoederenverkeer is met de ingebruikname van het Theemswegtracé in de Rotterdamse haven op 8 november jongstleden een belangrijke mijlpaal gerealiseerd. Met deze substantiële investering in het spoorwernet, die mede mogelijk is gemaakt met middelen uit de Connecting Europe Facility (CEF), is een belangrijk knelpunt op de Havenspoorlijn, i.c. de Calandbrug, weggenomen.

Ontwikkeling goederenvervoer en gebruik Betuweroute

In 2021 heeft het goederenvervoer per spoor zich flink hersteld van de neergang in 2020 en is vrijwel terug op het niveau van 2019. De terugslag

in 2020 trad met name op in het tweede kwartaal als gevolg van de toentertijd genomen COVID-maatregelen. Daarna lieten kwartaalcijfers een herstel zien dat zich in 2021 heeft voortgezet. Tot en met het derde kwartaal van 2021 is het aantal treinen op de grensovergangen met 7 procent toegenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2020. Voor het verkeer met Duitsland is dat zelfs 10 procent. De onderstaande figuur illustreert de positieve ontwikkeling. Het tempo waarin het herstel plaatsvindt, blijft echter onzeker en is mede afhankelijk van de mate waarin de effecten van de COVID-pandemie op de economie en de logistiek voortduren.

Figuur 1. Aantal goederentreinen van / naar het buitenland



Bron: ProRail; 2021 prognose

Een vergelijkbare tendens blijkt uit de tabel over het goederenverkeer op de grens met Duitsland. Voor 2020 is een terugval waarneembaar, maar voor 2021 nemen de aantallen weer toe. Opvallend is het toegenomen aantal treinen via Heerlen-Herzogenrath. Dit hangt samen met werkzaamheden op het tracé Venlo – Kaldenkirchen in augustus en september van 2021.

Tabel 1. Aantal goederentreinen per grensovergang met Duitsland 2019–2021.

Grensovergang	2019	2020	2021 ¹
Oldenzaal-Bad Bentheim	6.050	6.550	7.650
Zevenaar-Emmerich	21.450	21.000	22.600
Venlo-Kaldenkirchen	17.900	16.000	15.800
Heerlen-Herzogenrath	50	100	300
Totaal	45.400	43.600	46.400

¹ Prognose op basis van realisatie kwartaal 1 t/m 3 en schatting kwartaal 4.

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

Bron: ProRail

De tabel geeft ook aan dat de grensovergang Zevenaar – Emmerich het meest intensief benut wordt: ongeveer de helft van het aantal treinen van en naar Duitsland maakt gebruik van deze grensovergang. Het merendeel van deze treinen rijdt via de Betuweroute. Dit gebruik hangt echter af van buitendienststellingen die nodig zijn voor de bouw van het Derde spoor in Duitsland (zie hierna).

Beheersing kostenniveau

In het Maatregelenpakket is kostenbeheersing een centraal thema om de positie van het spoorgoederenvervoer te versterken. Zoals geschetst in de brief van december 2020 (Kamerstuk 29 984, nr. 918) zijn maatregelen genomen om de kostenontwikkeling in de sector in het perspectief van ontwikkelingen in de buurlanden te matigen. Daartoe is een budget van € 6 mln. ter beschikking gesteld om voor de jaren 2021 en 2022 het subsidieplafond van de Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor (Stcrt. 2019, nr. 37837) te verhogen.¹ Deze regeling heb ik conform toezegging uit 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 782) geëvalueerd.² Alhoewel de effectiviteit vanwege de ontwikkelingen door het Coronavirus niet goed meetbaar zijn, heb ik in het licht van de kortingen die in andere landen worden gegeven besloten de regeling voor 2022 te continueren. Tabel 2 laat zien welk effect de subsidiëring heeft op de gemiddelde kosten aan gebruiksvergoeding per kilometer in de periode 2018–2022. Voor 2023, het laatste jaar van deze regeling, maak ik nog een nadere afweging over de voortzetting, omdat voor dat jaar de tarieven voor het treinpad in de door ProRail ontwikkelde nieuwe systematiek (zie Kamerstuk 29 984, nr. 941) substantieel lager zijn.

Tabel 2. Ontwikkeling gebruiksvergoeding 2018 – 2022.

	2018	2019	2020	2021	2022
Totale opbrengst gebruiksvergoeding (€ mln.)	340,0	358,0	334,0	349,0	377,0
Waarvan door spoorgoederenvervoer (€ mln.)	34,0	39,0	37,0	38,0	41,0
Tijdelijke subsidieregeling (€ mln.)	nvt	14,4	14,7	17,6	17,8
Netto opbrengst gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer (€ mln.)	34,0	24,6	22,3	20,4	23,2
Volume (mln. treinkilometers)	10,6	11,1	10,7	11,4	12,2
Gemiddelde netto kosten gebruiksvergoeding (€ per km)	3,21	2,22	2,08	1,79	1,90

Bron: ProRail

De tabel toont dat de gemiddelde netto kosten per treinkilometer in 2019 en 2020 € 0,99 resp. € 1,13 lager waren dan in 2018. Met de verhoogde subsidiëring in 2021 en 2022 zijn de kosten per treinkilometer verder gedaald met nog eens 20 tot 30 cent. Daarmee zijn voor spoorgoederenvervoerders de gemiddelde netto kosten aan gebruiksvergoeding gedaald.

Compensatieregeling Rotterdamse havenspoorlijn

In de laatste voortgangsbrief is toegezegd uw Kamer te informeren over een door ProRail in te richten compensatieregeling. Deze regeling moet vervoerders compenseren voor de kosten die voortvloeien uit gebruiksbeperkingen op de Havenspoorlijn.

ProRail heeft met ingang van de jaardienst 2021 een compensatieregeling ingevoerd en toegevoegd aan de Netverklaring 2021. De compensatieregeling houdt in dat in de komende drie jaren een generieke compensatie per gereden kilometer wordt gegeven op basis van het daadwerkelijke aantal hinderrijke storingen op de Havenspoorlijn en Kijfhoek. Daarnaast is een voorziening getroffen voor vervoerders die in de periode 13 december 2020 tot 1 april 2021 bovenmatige hinder hebben ondervonden van de beperkingen in het afhandelen van wagons met gevaarlijke stoffen op het emplacement Waalhaven-Zuid. Zij hebben in deze periode daarvoor een toeslag op de generieke compensatie gekregen. Vanaf

¹ Het subsidieplafond is verhoogd naar € 17,6 miljoen voor 2021 en naar € 17,8 miljoen voor 2022 (Stcrt. 2020, nr. 64648).

² Zie: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Analyse vervoerprestatie ten behoeve van de tussentijdse evaluatie van de subsidieregeling goederenvervoer per spoor 2019–2020, Den Haag, november 2021.

1 april 2021 is het afhandelen van wagons met gevaarlijke stoffen op dit emplacement weer mogelijk.

Modal shift

Naast de hiervoor geschetste maatregelen die bijdragen aan de modal shift die met het Maatregelenpakket wordt beoogd, heeft mijn voorganger ook een modal shift regeling aangekondigd, waarvoor € 9 mln. beschikbaar is gesteld. Om snel van start te gaan is per 1 april 2021 een tijdelijke subsidieregeling (budget € 1 mln.) van kracht geworden (Stcrt. 2021, nr. 14215). De regeling subsidieert maatregelen van ondernemers om relatief kleine goederenstromen te bundelen tot een grote ladingstroom zodat ze deze kosteneffectief van de weg naar het spoor of de binnenvaart kunnen verschuiven. Inmiddels is een eerste subsidie toegekend die naar verwachting zal leiden tot een modal shift van weg naar spoor van 640 containers per dag. Ondertussen is een meerjarige regeling (budget € 8 mln.) uitgewerkt die nog deze maand bij de Europese Commissie zal worden genotificeerd voor een staatssteuntoets. Na goedkeuring zal deze regeling met terugwerkende kracht per 1 januari 2022 de tijdelijke regeling vervangen.

Kosten Betuweroute

Bij kostenbeheersing past ook dat de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging van de Betuweroute onder controle blijven, omdat ze medebepalend zijn voor de hoogte van de tarieven voor de gebruiksvergoeding. Tabel 3 laat de hoogte van deze kosten zien in 2019 en 2020. De toename in vervangingskosten in 2020 heeft met name betrekking op brandblusvoorzieningen, onder meer op het emplacement Waalhaven-Zuid.

Tabel 3. Kosten Betuweroute 2019–2020 (€ mln.)

	2019	2020
Beheer en onderhoud door aannemers	43,5	45,8
Vervanging	14,4	24,5

Bron: ProRail

Nieuwe systematiek gebruiksvergoeding

ProRail heeft op 27 augustus 2021 in de ontwerp Netverklaring 2023 een nieuwe methodiek voor het vaststellen van de tarieven voor de gebruiksvergoeding gepubliceerd voor de periode 2023–2025. Ik heb u per brief hierover geïnformeerd (Kamerstuk 29 984, nr. 941). Met deze nieuwe methodiek wordt de vergoeding voor het minimum toegangspakket – en daarmee het rijden van treinen – substantieel lager dan in het huidige stelsel. Deze vergoeding komt daarmee, zoals ook beoogd in het Maatregelenpakket, meer in lijn met de buurlanden. Voor andere diensten gaan vanwege de toerekening van de totale, integrale kosten de tarieven omhoog. ProRail heeft voor een «ingroei» gekozen door nog niet alle kosten in de tarieven voor sommige diensten mee te nemen. Desondanks krijgen sommige vervoerders, voornamelijk in het goederensegment, hierdoor met forse kostenstijgingen te maken. In mijn brief heb ik aangegeven dat ik daarvoor compensatie wil bieden door een tijdelijke subsidieregeling in te stellen mits deze voldoet aan de Europese regels voor staatssteun. Voor de financiering hiervan vraag ik van alle vervoerders een bijdrage via de invoering van een extra heffing. Hiermee worden de voor- en nadelen van de nieuwe methodiek gelijker verdeeld.

Digitalisering

Met kostenbeheersing is in het Maatregelenpakket ook bedoeld om de efficiëntie van processen in de logistieke keten te bevorderen. Digitalisering is daarbij een belangrijk hulpmiddel. In dat kader is er een intentieovereenkomst getekend tussen belanghebbenden in het Rotterdamse havengebied, i.c. Havenbedrijf Rotterdam, operators, terminals en vervoerders, om de digitale basis in de haven op orde te krijgen, zodat de verschillende partijen beter in staat zijn om informatie uit te wisselen.

«Level playing field» spoorgoederenvervoer

In het Commissiedebat van 15 juni 2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 940) heeft mijn voorganger toegezegd u nader te informeren over het «level playing field» van het spoorgoederenvervoer. Het gaat hier om het kostenniveau in het Nederlandse spoorgoederenvervoer ten opzichte van die in de buurlanden en ten opzichte van het kostenniveau bij andere modaliteiten (met name weg en binnenvaart). Het kostenniveau wordt voor een deel beïnvloed door de vergoeding die vervoerders op het spoor moeten betalen voor het minimum toegangspakket (treinpad).³ Daarnaast hebben vervoerders kosten voor materieel, arbeid en bedrijfsvoering. Deze kosten, die zij voor een groot deel zelf in de hand hebben, zijn mede bepalend voor hun concurrentiepositie. Vanwege de grote diversiteit aan bedrijfsmodellen van vervoerders en de daarmee samenhangende levering van vervoersdiensten aan verladere is het lastig om een goede vergelijking van het totale kostenniveau te maken. Niettemin kan op basis van verschillende bronnen een beeld worden gegeven.

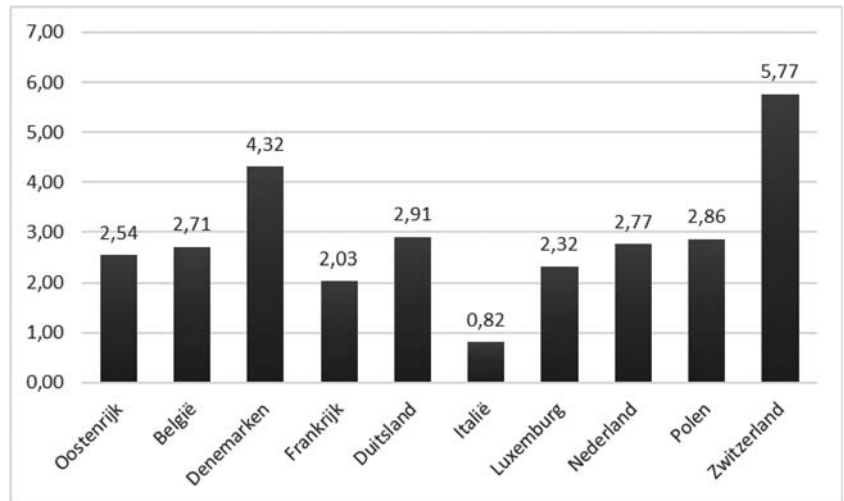
Vergelijking vergoeding minimum toegangspakket

Jaarlijks publiceert de Independent Regulators» Group - Rail (IRG-R) – een netwerk van Europese toezichthouders – een overzicht van marktontwikkelingen en economische omstandigheden in de railsector van de deelnemende landen.⁴ Daarbij wordt ook een overzicht gepubliceerd van de vergoeding voor het minimum toegangspakket voor spoorgoederenvervoerders in de diverse landen. Het gaat hier om gemiddelden, omdat elk land in de tarifiering onderscheid maakt naar allerlei factoren zoals gewichtsklassen, type treinen en type goederen. Uit het meest recente rapport van april 2021 is figuur 2 voor het jaar 2019 afgeleid.

³ Het aandeel van de kosten van het treinpad op het Nederlandse spoorwegnet in de totale kosten van een treinomloop variëren van 2 à 3 procent voor ver weg gelegen bestemmingen als Noord-Italië tot zo'n 15 procent voor binnenlandse bestemmingen.

⁴ Independent Regulators» Group – Rail, Ninth Annual Market Monitoring Report, april 2021. De analyse van de vergoedingen voor het minimum toegangspakket staat in een onderliggend werkdocument. Zie: www.irg-rail.eu.

Figuur 2. Vergoeding minimum toegangspakket voor spoorgoederenvervoer in € per treinkilometer in 2019.



Bron: IRG-R, Market Monitoring Report Working Document, april 2021, figuur 8.

Uit de figuur komt naar voren dat de vergoeding voor het minimum toegangspakket in Nederland in 2019 van vergelijkbaar niveau is ten opzichte van de meeste omliggende landen. De tarieven voor Duitsland en Polen komen iets hoger uit. Die voor België, Luxemburg en Oostenrijk zijn iets lager. In dit overzicht is nog geen rekening gehouden met de subsidie van de Duitse regering en de hiervoor genoemde tijdelijke subsidieregeling voor Nederland.

Vergelijking met Duitsland

Om iets meer te kunnen zeggen over de ontwikkelingen in tarieven voor het treinpad heeft ProRail voor de periode 2018 – 2021 een vergelijking gemaakt van de tarieven in Nederland en Duitsland voor containertreinen.⁵ Duitsland is voor het spoorgoederenvervoer het belangrijkste land en tevens onze belangrijkste handelspartner.

⁵ De tarieven voor containertreinen geven een representatief beeld, omdat deze treinen ongeveer de helft van het aantal treinen vormen. De tarieven voor treinen met wagenladingvervoer komen ruwweg overeen met die voor containertreinen. De tarieven voor treinen met bulkclading liggen over het algemeen hoger mede omdat het hier gaat om relatief zwaar vervoer.

Tabel 4. Ontwikkeling netto vergoeding (incl. subsidie en extra heffing) minimum toegangspakket voor containertreinen, Nederland versus Duitsland, in € per treinkilometer, 2018–2021.

Periode	Nederland	Duitsland	Verschil	Toelichting
2018	€ 2,94 ¹	€ 1,55	+ € 1,39	Introductie subsidie in Duitsland
2019	€ 1,59 ¹	€ 1,59	= € 0,00	Introductie subsidie in Nederland (€ 70 mln. voor 2019–2023)
2020 jan–mei	€ 1,72	€ 1,62	+ € 0,10	Reguliere aanpassing tarieven
2020 juni–dec	€ 1,72	€ 1,32	+ € 0,40	Duitsland verhoogt subsidie
2021 jan–mei	€ 1,52	€ 1,64	– € 0,12	Reguliere aanpassing tarieven Nederland verhoogt subsidie (€ 6 mln. voor 2021 en 2022)
2021 juni–sept	€ 1,52	€ 0,10	+ € 1,42	Duitsland verhoogt subsidie
2021 okt–dec	€ 1,52	€ 0,42	+ € 1,10	Duitsland verlaagt subsidie

¹ Gemiddelde voor Betuweroute en Gemengde Net.

Bron: ProRail

Uit de tabel blijkt dat Nederland de tarieven tussen 2019 en de eerste helft van 2021 redelijk in lijn heeft kunnen houden met de Duitse gesubsidieerde tarieven. Belangrijkste instrument hiervoor is de op 1 januari 2019 in werking getreden Tijdelijke subsidieregeling stimulering goederenvervoer per spoor van het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Voor de jaren 2021 en 2022 heeft mijn voorganger, zoals hiervoor uiteengezet, het subsidieplafond verhoogd; daarvoor is € 6 mln. vrijgemaakt. Vanaf juni dit jaar heeft Duitsland echter de subsidiëring verder verhoogd tot een korting van 98 procent op het tarief van het minimum toegangspakket, maar vanaf oktober weer enigszins verlaagd. Deze korting is niet tegemoet getreden, omdat Nederland al een forse verlaging heeft doorgevoerd in 2019 en het totale kostenniveau voor een (klein) deel beïnvloed wordt door het Nederlandse treinpadtarief. Voor 2022 vermindert Duitsland de subsidiëring tot een korting van zo'n 45 procent. Voor 2023 gaat in Nederland de nieuwe methodiek gelden (zie hiervoor), waarin de vergoeding voor het minimum toegangspakket ongeveer de helft zal zijn van het huidige tarief.

Het spoorgoederenvervoer in vergelijking met andere modaliteiten

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) heeft de kosten van het spoorvervoer in euro per tonkilometer vergeleken met die van het wegvervoer en de binnenvaart.⁶ Het KiM laat een genuanceerd beeld zien. Zo zijn de gemiddelde kosten van het spoorgoederenvervoer hoger dan die van een groot binnenvaart- of duwvaartschip. Ten opzichte van een middelgroot binnenvaartschip zijn de kosten van vergelijkbaar niveau. In het vervoer van natte bulk (zoals olie en chemische producten) kent het spoor een lager kostenniveau. Het spoorgoederenvervoer kent ten opzichte van andere modaliteiten significant hogere vaste kosten, terwijl de personele kosten flink lager zijn. Ook kunnen de tijdskosten van het laden het spoorvervoer duurder maken. Volgens het KiM is het wegvervoer beduidend duurder dan spoor en binnenvaart. Dit wordt veroorzaakt door het beperkte laadvermogen per voertuig.

Het KiM heeft ook bezien in hoeverre infrastructuur- en externe kosten in rekening worden gebracht via belastingen en heffingen. Geen van de modaliteiten krijgen deze kosten volledig doorberekend. Het KiM constateert echter dat bij spoorvervoer het verschil tussen de kosten en de heffingen minder groot is dan bij wegvervoer en binnenvaart. Dit

⁶ Zie: Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Inzicht in de kosten van het spoorgoederenvervoer, Den Haag, december 2020.

impliceert dat het spoorgoederenvervoer relatief zwaarder belast wordt als het gaat om de infrastructuur- en externe kosten.

Conclusie

Het voorgaande geeft een genuanceerd beeld. Het conform Maatregelenpakket beoogde «level playing field» is op hoofdlijnen in balans, maar kent wel aandachtspunten. Het is nog niet geheel duidelijk in hoeverre de korting die op het tarief van het treinpad in andere landen wordt gegeven, gecontinueerd wordt. Wel moet beseft worden dat de lagere kosten voor treinpaden in de buurlanden ook doorwerken in het totale kostenniveau van internationale goederentreinen tussen Nederland en overige bestemmingen. Een ander aandachtspunt betreft de mate waarin het spoorgoederenvervoer betaalt voor infrastructuur- en externe kosten. Dit is van belang voor het afwegen van de rol die spoorgoederenvervoer kan nemen om als duurzame en veilige modaliteit klimaatambities te verwezenlijken.

Met het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer blijf ik mij inzetten voor deze duurzame en veilige modaliteit. Kostenbeheersing is daar een onderdeel van. Het verlagen van de kosten in de sector is echter een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Naast de tijdelijke subsidiering van de gebruiksvergoeding wil ik bedrijven stimuleren om de efficiëntie te verbeteren. Bedrijven hebben in deze een eigen verantwoordelijkheid door te investeren in innovatie en digitalisering. Ik ondersteun hen daarbij met pilots en studies. Verder draag ik bij aan investeringen in terminals en financiert het ministerie projecten om 740 meter treinlengte mogelijk te maken. Ook daarmee kunnen de gemiddelde kosten flink worden verlaagd.

Derde spoor Duitsland

Tussen november 2024 en mei 2026 zal er ongeveer anderhalf jaar worden gewerkt aan de verbetering van de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegnet. Het bestaande dubbelsporige tracé tussen de grens bij Zevenaar en Oberhausen wordt met een derde spoor uitgerust. Nederland hecht zeer aan voortgang hierin, omdat met dit derde spoor de Betuweroute beter benut kan worden (en andere routes, met name de Brabante route, ontlast kunnen worden). Met de brief van juli 2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 939) bent u hierover geïnformeerd.

Gedurende de genoemde periode is DB Netz in staat om bouwwerkzaamheden tussen Wesel / Friedrichsfeld en Oberhausen – de oostelijke helft van het tracé – voortvarend aan te pakken. De Betuweroute is daardoor minder te gebruiken, waardoor goederentreinen deels zullen moeten worden omgeleid via de grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal. Ook internationale reizigerstreinen kunnen hier hinder van ondervinden.

DB Netz en ProRail hebben op hoofdlijnen afspraken gemaakt over de inrichting van de bouwwerkzaamheden en de daarvoor benodigde buitendienststellingen. Beide infrastructuurbeheerders werken deze afspraken momenteel uit tot een Memorandum of Understanding. Dit is een complex vraagstuk: een goede afstemming tussen de afwikkeling van (internationaal) treinverkeer en de werkzaamheden op het spoor enerzijds en het beperken van de hinder anderzijds kost de nodige hoofdbreken. Van belang daarbij is ook de mate waarin rekening gehouden moet worden met groei van het vervoer, waarvoor in beide landen ambities op tafel liggen. Ik zal er bij de nieuwe Duitse Staatssecretaris op aandringen dat het Memorandum of Understanding spoedig tot stand komt.

ProRail is inmiddels gestart met het opstellen van een «minder hinder»-plan. Dit plan van aanpak moet de maatregelen aan Nederlandse zijde op de hiervoor genoemde punten bevatten: de verkeersafwikkeling, de (her-)planning van werkzaamheden, het verminderen van hinder op omleidingsroutes, i.c. de Brabantroute en de routes in Oost-Nederland, en de communicatie richting sector, regionale bestuurders en omwonenden. Afronding van het Memorandum of Understanding is daarvoor cruciaal. Naar verwachting kan het «minder hinder»-plan komend voorjaar besproken worden in de Stuurgroep Derde spoor Duitsland.⁷

Voor het westelijke deel, het tracé tussen de grens bij Zevenaar en Wesel, moeten nog wettelijke (inspraak-) procedures afgerond worden. Alhoewel zorgvuldigheid de nodige tijd vergt, verwacht DB Netz dat deze procedures in de komende jaren succesvol afgerond kunnen worden, zodat ook hier de benodigde bouwwerkzaamheden uitgevoerd kunnen worden. In dit perspectief mag verwacht worden dat tegen het einde van dit decennium de drie sporen op het volledige tracé in gebruik kunnen zijn. Ook op dit punt zal ik er bij de nieuwe Duitse Staatssecretaris op aandringen dat er blijvende voortgang wordt geboekt in de nog af te ronden procedures.

Impact op de leefomgeving

Het treinverkeer heeft onvermijdelijk invloed op de leefomgeving van de mensen die langs het spoor wonen en werken. Het Maatregelenpakket bevat maatregelen om de invloed die goederentreinen daarop hebben, zoveel mogelijk te beperken. Ik ga kort op de belangrijkste maatregelen in.

Stimulering gebruik stille treinen

Vanuit de ambitie om de omgevingseffecten te verminderen is de afgelopen jaren met het stimuleren van de aanschaf en het gebruik van stil materieel veel bereikt. De meeste goederenwagens zijn omgebouwd. Nieuwe wagens moeten sinds 2005 aan strenge Europese geluidsemissienormen voldoen. Daarnaast heeft de Europese Commissie in 2019 besloten dat per december 2024 op zogeheten stillere routes geen lawaaiige goederenwagens meer mogen rijden. Hierop is per mei 2019 de TSI Noise aangepast. Dit heeft ertoe geleid dat naar schatting 80 procent van de in Nederland ingezette goederenwagens geluidsarm is. Dit percentage zal mede onder invloed van de TSI Noise verder toenemen, zodat verwacht mag worden dat dit vanaf 2025 meer dan 95 procent zal zijn. De hiervoor ingestelde regelingen, namelijk de «Kortingsregeling stille treinkilometers» en de «Kortingsregeling toename stille goederentreinen», lopen in lijn met uitvoeringsverordening EU(2015)/429 eind 2021 af. Ik stel vast dat – vanuit de ambitie om de omgevingseffecten te verminderen – substantieel vooruitgang is geboekt en verlenging van deze regelingen niet nodig is.

Aanpak trillingshinder

De aanpak van trillingshinder is eveneens onderdeel van het Maatregelenpakket. In het verleden heeft de sector constructief bijgedragen aan een proef op het tracé tussen Meteren en Boxtel om het effect van langzamer rijden op trillinghinder te meten en daarbij tegelijkertijd te kijken naar de impact op de bedrijfsoperatie en de dienstregeling. De resultaten hiervan

⁷ In deze stuurgroep hebben – naast ProRail (als voorzitter) en het ministerie – sectorpartijen (vervoerders, verladers, havenbedrijven en terminals) en gedeputeerden van Overijssel, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg zitting (als vertegenwoordigers van omwonenden in aan de omleidingsroutes gelegen gemeenten).

zijn eerder met uw Kamer gedeeld (Kamerstuk 29 984, nr. 906). Meer recent is ProRail in afstemming met de sector gestart met twee pilots om onnodige trillingen tegen te gaan: één pilot richt zich op tijdig onderhoud aan wielen; de andere pilot richt zich op verbetering van het zogenoemde Y25 draaistel. Resultaten van deze pilots verwacht ik in 2023. Ik zal uw Kamer over de resultaten informeren.

Convenant Duurzaam Spoorvervoer

In het kader van het Maatregelenpakket hebben verladende partijen verenigd in de Raad van Spoorverladers van evofenedex een convenant opgesteld met de intentie om meer gebruik te maken van het spoor en vervoerders aan te sporen om de impact op de leefomgeving te beperken (zoals inzet materieel met stille remmen en met trillingsarme draaistellen en gebruik van biobrandstoffen). Deze partijen geven in een voortgangsrapportage aan dat zij succesvol zijn in het intensievere gebruik van het spoor en dat zij er steeds meer in slagen kwaliteitseisen aan vervoerders op te leggen. Ook ondersteunen zij het verbeteren van het imago van het spoorgoederenvervoer door te participeren in discussies bij (inter-) nationale fora.

Verbetering imago

In het Maatregelenpakket zijn tevens initiatieven benoemd om het imago van het spoorgoederenvervoer te verbeteren. Concreet heeft de sector op 20 september 2021 het communicatieplatform «The future is ours» gelanceerd dat zich richt op het onder de aandacht brengen van de duurzame en veilige modaliteit die spoor is. Dit platform richt zich op verladers, regionale en lokale bestuurders en omwonenden.

Europese en internationale samenwerking

Omdat het Nederlandse spoorgoederenvervoer vrijwel geheel grensoverschrijdend opereert, draagt Europese en internationale samenwerking bij aan het versterken van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Deze samenwerking is daarmee complementair aan het Maatregelenpakket. In het navolgende schets ik de belangrijkste ontwikkelingen.

Raadsconclusies spoor

In de Transportraad van 3 juni 2021 zijn raadsconclusies voor spoorwegen aanvaard (zie: Verslag Transportraad d.d. 17 juni 2021, Kamerstuk 21 501-33, nr. 868). In deze conclusies zijn de prioriteiten van de Berlijnverklaring (Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 918) over het spoorgoederenvervoer en modal shift bevestigd. Ook wordt de Europese Commissie opgeroepen te bestuderen hoe het spoorgoederenvervoer op Europese schaal kan worden gestimuleerd.

Spoorgoederencorridors

De Europese Commissie heeft op 2 juni 2021 de evaluatie van de verordening voor spoorgoederencorridors (913/2010/EC) gepubliceerd (SWD(2021) 134 final). De spoorgoederencorridors hebben de internationale samenwerking gestimuleerd, maar de instelling van de corridors sec hebben niet geleid tot een substantiële verschuiving in de modal shift. De Europese Commissie bereidt momenteel een impact assessment voor. Naar verwachting zal het voorstel voor herziening een betere aansluiting met de TEN T verordening 1315/2013/EC bevatten. Ook is het mogelijk maken van verbeterd capaciteitsmanagement (Time Table Redesign) naar verwachting een kernpunt. Het voorstel wordt in 2022 verwacht.

Europe's Rail Joint Undertaking

Mijn voorganger heeft uw Kamer in februari 2020 (Kamerstuk 29 984, nr. 889) geïnformeerd over een opvolger van de «Shift to Rail Joint Undertaking». In februari 2021 heeft de Europese Commissie officieel de opvolger van dit programma voor onderzoek en innovatie in de spoorsector voor de periode 2021–2027 gepresenteerd: «Europe's Rail Joint Undertaking» (ERJU). Net als zijn voorganger zal deze ERJU onderdeel uitmaken van het bredere Horizon Europe programma dat zich zal richten op een klimaatneutraal en digitaal Europa: de «Green Deal». Voorzien is dat ProRail, NS en Strukton actief zullen participeren. De wettelijke basis voor dit programma is met de bekendmaking op 30 november 2021 in het Publicatieblad van de Europese Unie in werking getreden.

Tot slot

Met de hiervoor geschetste voortgang in maatregelen en de ingebruikname op 8 november jongstleden van het Theemswegtracé in de Rotterdamse haven werken we aan het realiseren van de ambities in het Maatregelenpakket spoorgoederenvervoer. Maar daarmee zijn we er nog niet: er ligt een grote opgave om in 2030 te voldoen aan TEN-T-vereisten (met name het mogelijk maken van 740 meter treinlengte) en om in lijn met Toekomstbeeld OV de groei van vervoer over spoor ook in de toekomst mogelijk te maken. Daarnaast zijn de ambities op het gebied van klimaat – recentelijk in Glasgow nog eens benadrukt – uitdagend met een vooraanstaande rol voor het vervoer per spoor. Hoe het nieuwe kabinet deze opgaven wil adresseren, zal moeten blijken uit het nieuwe Regeerakkoord. Op basis daarvan kan de met de gewijzigde motie van het lid Schonis (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 62) uitgesproken oproep van uw Kamer om te komen met een Toekomstbeeld Goederen in het komende jaar verder ingevuld worden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S.P.R.A. van Weyenberg