ProRail

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de directeur Openbaar Vervoer en Spoor
De heer ir. W.H.B. Aarnink
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	7 november 2019	Behandeld door	
Uw kenmerk	IENW/BSK-2019/152966	Telefoonnummer	
Ons kenmerk	T20160204-1304387649-40387		
Bijlage(n)	geen		
Onderwerp	Analyse TEN-T-specificaties		

Geachte heer Aarnink,

Raad van Bestuur

Bezoekadres
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Middels dit schrijven reageer ik op uw brief van 12 juli 2019 met Uw kenmerk IENW/BSK-2019/152966. In uw brief stelt u onderstaande aanvullende vragen naar aanleiding van het rapport "Analyse TEN-T-specificaties", referentie VT20170018-1646735203-1654, dat ik u op 18 juni 2018 heb toegezonden:

1. Kunt u ten aanzien van de door u geraamde investeringen onderscheid maken tussen investeringen die nodig zijn om uiterlijk in 2030 te voldoen aan de technische specificaties van de TEN-T-verordening 1315/2013 op de tracés voor goederenvervoer per spoor die in de (bijlage van) de TEN-T-verordening 1315/2013 benoemd zijn en de overige investeringen?
2. In hoeverre is er samenloop met de inventarisatie van benodigde infrastructurele maatregelen voor het faciliteren van militaire mobiliteit?
3. Kunt u een analyse maken van de te verwachten behoefte van marktpartijen aan het rijden van 740m treinlengte op de verschillende door u onderscheiden tracés?
4. Kunt u op basis van de antwoorden op voornoemde vragen een voorstel doen voor een prioritering en een gefaseerde aanpak?

In overleg met u is een latere beantwoording overeengekomen dan 1 september 2019.

ProRail gaat graag op uw vragen in. Het cluster Capaciteit en Infrastructuur in het programma tot uitvoering van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer, waarin vervoerders, verladers en zeehavens zijn vertegenwoordigd, heeft daarbij nuttige suggesties aangedragen.

Beantwoording vraag 1.
Om te voldoen aan de TEN-T-specificaties (verordening (EU)1315-2013, artikel 39.2a ii) moet er voldaan worden aan:

- 740 meter emplacementsporen bij terminals
- Keersporen voor 740 meter goederentreinen emplacementen
- D4/V100

In het rapport zijn investeringen voor wacht- en buffersporen opgenomen om de punctualiteit in de dienstregeling te waarborgen en om hoogfrequente reizigersdiensten te kunnen rijden conform de verplichtingen zoals die uit de huidige regelgeving (Besluit capaciteitsverdeling, verleende concessies) voortkomen. De TEN-T-verordening bepaalt geen eisen voor (de kwaliteit van) de dienstregeling, zodat deze investeringen strikt genomen niet nodig zijn voor het voldoen aan de TEN-T-specificaties. Dit geldt ook, zoals al aangegeven in de rapportage, voor de investeringen in P400 (buitenprofieltreinen). Deze maatregelen zijn echter ons inziens van groot belang voor het

bieden van voldoende robuuste treinpaden voor 740 meter lange goederentreinen in combinatie met een intensieve reizigersdienst.

Met het ministerie hebben we al eerder geconstateerd dat het Kernnetwerk Spoor voor goederen in de verordening niet geheel in lijn is met de behoeften van de markt, omdat belangrijke tracés ontbreken die wel onderdeel zijn van de formele Europese spoorgoederencorridors (verordening (EU) 913-2010). Om die reden is in uw opdracht ook gekeken naar het voldoen aan de TEN-T-specificaties op andere tracés dan die in de Verordening zijn gespecificeerd. In de rapportage is dit aangeduid met 'voorgesteld kernnetwerk'.

De sector onderschrijft dat de uitrol van TEN-T-specificaties breder bezien moet worden dan het in de verordening benoemde netwerk. Daarbij zou de sector ook graag tracés van en naar het noorden van Nederland en van en naar het chemiecluster in Zuid-Limburg willen betrekken. North Sea Port vraagt aandacht voor de verbinding Terneuzen – Sas van Gent.

In onderstaande tabel is het in de rapportage ingeschatte benodigde budget verdeeld naar het in strikte zin voldoen aan de TEN-T-specificaties op de routes van het TEN-T-Kernnetwerk Goederen (huidig en voorgesteld) en de overige maatregelen; die nodig zijn voor het daadwerkelijk accommoderen van treinen.

	Indicatieve kosten per Herkomst - Bestemming	TEN-T specificaties		Wacht-/buffer + P400	
		Min	Max	Min	Max
Huidig	1. Havenspoorlijn	150	300	120	216
	2. Kijfhoek – Zevenaar grens v.v.	0	0	0	0
	3. Kijfhoek – Oldenzaal grens v.v.	19	31	83	220
	4. Kijfhoek – Roosendaal grens/Sloe v.v.	15	30	8	15
Sub totaal investeringen huidig kernnetwerk		***184***	***361***	***210***	***451***
Voorgesteld	2. Kijfhoek – Venlo grens v.v.	0	0	30	60
	5. Roosendaal grens/Sloe – Venlo grens v.v.	0	0	0	0
	6. Roosendaal grens/Sloe – Oldenzaal grens v.v.	0	0	8	15
	7. Sittard – Venlo grens v.v.	15	30	38	70
	8. Amsterdam/Beverwijk – Zevenaar grens/Oldenzaal grens v.v.	0	0	8	15
	9. Amsterdam/Beverwijk – Venlo grens v.v.	0	0	0	0
Sub totaal aanvullende investeringen voorgesteld kernnetwerk		***15***	***30***	***83***	***160***
Totaal investering		**199**	**391**	**293**	**611**

Bedragen x € 1 miljoen

- Route 1. Havenspoorlijn heeft aanpassingen nodig aan de emplacementen Maasvlakte Oost, Europoort, Botlek, Pernis en Waalhaven Zuid (fase 2) vanwege de ontwikkelingen en mogelijkheden bij de terminals. De in de rapportage benoemde investeringen op Kijfhoek staan onder de wacht- en buffersporen.
- Route 2. Kijfhoek – Zevenaar grens behoort tot Rail Freight Corridor 1 Rhine – Alpine en is geheel geschikt. De investeringen voor de route naar grensovergang Venlo (tevens omleidroute voor de Betuweroute) staan in bovenstaand tabel bij het voorgestelde kernnetwerk en zijn voor buffersporen op Den Bosch, Eindhoven en Tilburg.
- Route 3. Kijfhoek – Oldenzaal grens behoort tot Rail Freight Corridor 8 North Sea – Baltic. Het tracé over Weesp behoort niet tot het huidige TEN-T-Kernnetwerk Goederen. Investeringen voor het tracé Utrecht – Oldenzaal zijn voor D4/V100 en een keerspoor op Amersfoort.
- Route 4. Kijfhoek – Roosendaal grens/Sloe behoort tot Rail Freight Corridor 2 North Sea – Mediterranean. Bij Roosendaal is investering in een keerspoor voor 740 meter lange goederentreinen nodig voor de bereikbaarheid van Sloe vanuit België.

PRO1000

- Route 5. Roosendaal grens/Sloe - Venlo grens maakt alleen het tracé Sloe – Roosendaal deel uit van het huidige TEN-T-Kernnetwerk Goederen. De route komt grotendeels overeen met route 2 en de investeringen zijn daar vermeld.
- Route 6. Roosendaal grens/Sloe – Oldenzaal grens is onderdeel van Rail Freight Corridor 1. Het tracé Roosendaal – Tilburg - Geldermalsen maakt geen onderdeel uit van het huidige TEN-T-Kernnetwerk Goederen. Investeringen van Utrecht – Oldenzaal zijn vermeld bij route 3.
- Route 7. Sittard – Venlo grens maakt geen deel uit van het huidige TEN-T-Kernnetwerk Goederen. Vermelde TEN-T investeringen zijn voor keersporen op Venlo en de wacht-buffersporen op Sittard en Roermond.
- Route 8. Amsterdam – Oldenzaal grens behoort tot Rail Freight Corridor 8 North Sea – Baltic. Het tracé over Weesp naar Oldenzaal behoort niet tot het huidige TEN-T-Kernnetwerk Goederen. Wel maakt het tracé Amsterdam – Utrecht – Amersfoort hier deel van uit, echter is het niet mogelijk om vanuit Amsterdam via Utrecht naar Oldenzaal te rijden vanwege het ontbreken van een boogverbinding en omdat kopmaken op Utrecht niet goed mogelijk is.
- Route 9. Amsterdam/Beverwijk – Venlo grens komt overeen met route 2 en daar zijn de benodigde investeringen vermeld.

De sector (goederenvervoerders, verladers en havens) dringt aan op het oplossen van knelpunten ten aanzien van D4/V100, de investeringen zijn relatief gering (geschat tussen de 5 en 7 miljoen euro) en de voordelen zijn hoog (betere benutting van infrastructuurcapaciteit, beter energiegebruik, reductie trilling/geluid, kortere rijtijden en minder behoefte aan wachtsporen).

Beantwoording vraag 2.
In opdracht van het Ministerie van IenW wordt door een externe partij, onder andere in samenwerking met ProRail, onderzoek gedaan naar de mate waarin nationale infrastructuur voldoet aan Europese eisen ten aanzien van militaire mobiliteit. Dit onderzoek wordt afgerond wanneer deze eisen in de loop van dit jaar door de Europese Commissie definitief worden vastgesteld. Indien en voor zover er dan overlap blijkt tussen de (vertrouwelijke) militaire routes en de TEN-T routes en de bijbehorende eisen complementair blijken, kan daarna door IenW worden bezien of er mogelijkheden zijn om Europese subsidies te gebruiken voor de gecombineerde opgave.

Beantwoording vraag 3.
In de rapportage is de omvang van de verwachte marktbehoefte bezien op basis van BPGV2018_2030H_LO. Dit scenario wordt eveneens gehanteerd in TBOV. Onderstaande tabel geeft een beeld van de verwachte omvang van het goederenverkeer op de verschillende routes.

		Relevantie voor SGV		
	Routes conform TEN-T-verordening	# treinen/jaar 2018	# treinen/jaar 2030	Waarvan 740m
Huidig	1. Havenspoorlijn	30.950	41.000	28.200
	2. Kijfhoek – Zevenaar grens v.v.	17.400	28.000	16.850
	3. Kijfhoek – Oldenzaal grens v.v.	1.800	4.100	3.500
	4. Kijfhoek – Roosendaal grens/Sloe v.v.	3.400	3.100	750
Voorgesteld	2. Kijfhoek – Venlo grens v.v.	10.900	5.350	4.850
	5. Roosendaal grens/Sloe – Venlo grens v.v.	2.400	4.900	2.800
	6. Roosendaal grens/Sloe – Oldenzaal grens v.v.	2.100	2.450	100
	7. Sittard – Venlo grens v.v.	2.750	4.350	1.400
	8. Amsterdam/Beverwijk – Zevenaar grens/Oldenzaal grens v.v.	2.350	6.300	250
	9. Amsterdam/Beverwijk – Venlo grens v.v.	300	-	

PRO1000

In de analyse is rekening gehouden met de vervoersstromen die de potentie hebben om vervoerd te kunnen worden met goederentreinen van 740 meter lengte (zoals containers). Op vervoerstromen met bijvoorbeeld natte bulk of erts vormt het treingewicht eerder een beperking dan de treinlengte. Daardoor is de potentie voor goederentreinen van 740 meter lengte in deze segmenten nihil.

De sector (goederenvervoerders, verladers en havens) geeft het grote belang aan dat de maatregelen overeenkomen met de marktbehoefte. Het netwerk dient op orde te zijn en aan te sluiten bij de internationale goederenroutes. Tevens wordt gevraagd om afstemming van werkzaamheden in Nederland op de omringende landen. Het heeft geen zin om met een 740 meter lange goederentrein te rijden tot de grens als deze daarna niet verder kan omdat het tracé daar nog niet geschikt is. In dit verband is de recente aandacht van de TEN-T coördinatoren voor het rijden met 740 meter lange goederentreinen een goede start.

Beantwoording vraag 4.
In mijn brief van 18 juni 2019 en in de rapportage hebben wij u aanbevolen om hoge prioriteit te geven aan de maatregelen in de Haven van Rotterdam, de route naar grensovergang Venlo en emplacement Roosendaal.
Om te voldoen aan de juridische TEN-T verplichtingen in relatie tot invulling geven aan een robuuste dienstregeling en de marktbehoefte, adviseren wij u om de volgende prioritering aan te houden gebaseerd op het voorgestelde TEN-T-Kernnetwerk:

1. Havenspoorlijn => Kijfhoek, Pernis, Botlek, Europoort
2. Route 2. Kijfhoek – Venlo grens
3. Route 4. Kijfhoek – Roosendaal grens => emplacement Roosendaal
4. Studie Goederenroutering Oost Nederland
5. Waalhaven Zuid 2e fase
6. Maasvlakte Oost

Ad 1. Doordat de Betuweroute voldoet aan de TEN-T-specificaties krijgen de emplacementen aan de Havenspoorlijn de hoogste prioriteit. Een deel van de spoorterminals in Rotterdam zijn reeds bereikbaar me 740m treinen, een ander deel nog niet. Eind 2019 zijn de uitkomsten van de logistieke visie van de Havenspoorlijn bekend en kan er een betere inschatting en prioritering binnen de Havenspoorlijn worden afgegeven.
Ad 2. Venlo is de 2e belangrijkste grensovergang van en naar Duitsland en om deze route robuust te maken voor zowel reizigers als goederen zijn er buffersporen nodig op Den Bosch, Eindhoven en Tilburg.
Ad 3. Roosendaal is de grensovergang van en naar België en heeft 2 wachtsporen voor 740 meter lange goederentreinen nodig.
Ad 4. De Bentheimroute (Kijfhoek – Oldenzaal grens via Weesp) voldoet niet aan de TEN-T-specificaties en vergt investeringen. Alternatieven zijn de route van Kijfhoek via Betuweroute via Elst naar Deventer (voorkeursbesluit Goederenroute Oost-Nederland) en de Twentekanaallijn (Zutphen – Hengelo). Om zinvolle investeringen te doen adviseren wij om een studie te starten naar een toekomstvaste goederenroutering van/naar Oldenzaal grens.

Indien u prioriteit wilt geven aan het voldoen aan enkel de juridische TEN-T-verplichtingen dan adviseren wij u:

1. Havenspoorlijn => Pernis, Botlek, Europoort
2. Route 4. Kijfhoek – Roosendaal grens
3. Waalhaven Zuid 2e fase
4. Maasvlakte Oost

PRO1000

Overige aandachtspunten
Internationaal is het grote belang van omleidroutes duidelijk geworden, als gevolg van onder andere de langdurige stremming bij Rastatt. Bijna geen enkele in het rapport beschreven omleidroute maakt deel uit van het huidige TEN-T-Kernnetwerk Goederen en is berijdbaar met 740 meter goederentreinen ten tijde van omleiding voor onderhoud, werkzaamheden en storingen. Dit is een ongewenste situatie.

De sector (goederenvervoerders, verladers en havens) dringt aan op concrete stappen, een actieplan en financiering voor de benodigde maatregelen, zodat de ambities ten aanzien van groei van het spoorgoederevervoer gerealiseerd kunnen worden.

Voorts doet de sector de suggestie om andere mogelijkheden te bezien, zoals bijvoorbeeld meer flexibiliteit in het reizigersvervoer om investeringen te voorkomen. Dit laatste acht ProRail alleen mogelijk indien de regelgeving ter zake daar ook de mogelijkheden voor creëert.

Ik ga ervanuit dat wij hiermee uw vragen afdoende beantwoord hebben.

Met vriendelijke groet

[redacted]

PRO1000