

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA Den Haag

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-451 1111

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/20475

Datum 7 maart 2011
Betreft Kamervragen Haverkamp en Slob inzake Euroterminal
Coevorden en spoorcapaciteit Zwolle-Coevorden-Emmen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen van het lid Haverkamp (CDA) d.d. 11 februari en het lid Slob (CU) d.d. 21 februari over Euroterminal Coevorden en de spoorcapaciteit Zwolle-Coevorden-Emmen.

Vragen lid Haverkamp

1. Bent u bekend met het bedrijf Euroterminal Coevorden?
 1. Ja
2. Is u bekend dat ProRail op 12 december 2010 de dienstregeling heeft veranderd en daarmee heeft besloten dat van 7:00 uur 's ochtends tot 8:30 uur 's avonds geen vrachttreinen meer doorgelaten mogen worden vanaf Zwolle van en naar Coevorden?
2. Ja. Voor een goed begrip is van belang dat er onderscheid wordt gemaakt tussen het verdelen van de capaciteit voor de jaardienst en het verdelen in de ad-hoc fase. De ad-hoc fase betreft aanvullingen of wijzigingen van de jaardienstregeling lopende het jaar; de jaardienst is hierbij uitgangspunt. ProRail reserveert goederen paden voor zogenaamde ad-hoc aanvragen gedurende het jaar (buiten de jaardienst).

ProRail heeft mij over het verloop van de capaciteitsverdeling als volgt geïnformeerd.

Dienstregeling 2011 (jaardienstfase)

In de jaardienst 2011 (ingande 13 december 2010) zijn drie treinen per week naar Coevorden en drie treinen naar Maasvlakte aangevraagd en toebedeeld. Deze treinen waren (met uitzondering van zondag) gepland in de avond respectievelijk nacht. Overdag (tussen 7.00 en 20.30 op het traject Zwolle-Coevorden v.v.) zijn in de jaardienst geen goederentreinen aangevraagd.

Dienstregeling 2011 (ad-hoc fase)

Na sluiting van de jaardienst aanvragen hebben vervoerders aangegeven ook overdag goederenpaden naar Coevorden te willen rijden. ProRail heeft onderzocht of gegeven de jaardienstregeling een goederenpad gecreëerd kan worden. Dit bleek overdag binnen de jaardienstregeling 2011 niet mogelijk. ProRail heeft wel een aanbieding voor een treinpad in de avond/nacht. In de ad-hoc fase kan capaciteit die reeds in de jaardienst is verdeeld niet zomaar worden herverdeeld tenzij andere betrokken vervoerders daar mee instemmen. Dat is in dit geval niet mogelijk gebleken.

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/20475

3. Is met u van tevoren overlegd over eerder genoemde maatregel? Zo ja, wat was uw beoordeling van deze maatregel en op welke wijze heeft u de belangen van het goederentransport meegewogen? Zo nee, bent u van mening dat u geconsulteerd had moeten worden?
3. Nee. Het proces van capaciteitsverdeling is een zaak van de vervoerders en ProRail. Ze handelen binnen de bepalingen van Europese Richtlijn 2001/14, de Spoorwegwet en het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) Vervoerkamer houdt toezicht op het proces van capaciteitsverdeling. Als de betreffende vervoerder zich benadeeld voelt door ProRail kan hij een klacht indienen bij de NMa Vervoerkamer.
4. Erkent u het belang van de modal shift, waarbij het containervervoer over spoor zoveel als mogelijk als volwaardig alternatief voor het transport over de weg moeten dienen? Zo ja, hoe geeft u dat in dit concrete geval vorm?
4. In het goederenvervoer wordt uitgegaan van de eigen kracht van de modaliteiten. Alle modaliteiten zijn nodig om (de groei van) het goederenvervoer op te vangen. Het goederenvervoer per spoor is een volwaardige modaliteit op zichzelf en een goed alternatief als een verlader voor spoorvervoer kiest. Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur voorziet daarom ook in dit concrete geval voor het goederenvervoer in een eerlijke, billijke en niet-discriminerende verdeling van de capaciteit van de spoorweginfrastructuur. Van belang is daarbij dat de vervoerder tijdig goederenpaden in de jaardienst aanvraagt.
5. Bent u bereid om met ProRail, de Kamer van Koophandel Noord-Nederland, de betrokken overheden en de Euroterminal Coevorden in overleg te treden om te bezien welke oplossingen er mogelijk zijn en de Kamer van deze gesprekken vóór 1 mei 2011 op de hoogte te brengen? Zo ja, hartelijk dank? Zo nee, waarom niet?
5. Nee, zoals volgt uit mijn antwoord op vraag 3 heb ik geen rol in de operationele verdeling van de infrastructuurcapaciteit. Partijen die zich benadeeld achten, kunnen zich richten tot de NMa Vervoerkamer. Voor de jaardienst 2012 kunnen opnieuw aanvragen voor treinpaden worden ingediend, ook voor goederenvervoer overdag. ProRail probeert alle aanvragen te honoreren. Indien dit niet lukt moet de capaciteit volgens de regels van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

worden verdeeld waarbij goederenvervoer op deze route een minimaal bedieningsniveau van een trein per uur buiten de spits heeft en prioriteit bij verdeling van de restcapaciteit boven regionaal personenvervoer.

Ons kenmerk
IenM/BSK-2011/20475

Kamervragen lid Slob

1. Heeft ProRail op grond van artikel 8 van het Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur wel de bevoegdheid gedurende zo'n groot deel van de dag een spoorverbinding te sluiten voor goederenvervoer?
1. Nee. ProRail heeft niet de bevoegdheid om een baanvak te sluiten op grond van artikel 8. ProRail heeft het baanvak ook niet gesloten; er waren in de jaardienst voor overdag (7.00 – 20.30 uur), m.u.v. zondag, geen goederentreinen aangevraagd. De ad-hoc aanvraag van deze vervoerder kan, gegeven de in de jaardienst reeds verdeelde capaciteit, niet overdag worden ingepast. Zie hiervoor verder het antwoord op vraag 2 van de heer Haverkamp.
2. Hoeveel goederentreinen kunnen er nu niet rijden op de gewenste tijden? Is het waar dat deze goederentreinen niet kunnen rijden omdat de nieuwe vervoerder niet twee maar één locomotief per trein inzet?
2. In eerste aanleg betrof dit 3 treinen die in de ad-hoc fase zijn aangevraagd. Zie hiervoor het antwoord op vraag 2 van de heer Haverkamp.
Afhankelijk van het gewicht van de trein zal de vervoerder één of twee locomotieven moeten inzetten om voldoende snelheid te kunnen halen om binnen de beschikbare tijdsperiode te rijden. Hierbij gelden de definities van de verschillende soorten goederenvervoer zoals opgenomen in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Voor conventioneel vervoer wordt uitgegaan van een dienstregeling waarin treinen van 1600 ton met een kruissnelheid van 85 km/u kunnen rijden. Indien de vervoerder op een trein onvoldoende locomotieven inzet, kan dit tot gevolg hebben dat zijn aanvraag niet past.
3. Deelt u de mening dat de capaciteit op een spoorverbinding te krap is, als blijkbaar het inzetten van twee locomotieven noodzakelijk is om de dienstregeling te kunnen rijden; en dat de uitvoering van de dienstregeling bij zo'n krappe marge wel erg gevoelig wordt voor vertraging?
3. Ik deel die mening niet. Het is niet ongebruikelijk om met meer dan één locomotief te rijden. In het onderhavige geval rijdt de vervoerder met een type locomotief waarmee de dienstregeling niet gehaald kan worden met de inzet van één locomotief. Er zijn ook typen locomotieven in Nederland toegelaten die over voldoende trekkracht beschikken om de dienstregeling met één locomotief te rijden. Die keuze ligt bij de vervoerder.
4. Deelt u de mening dat op grond van de regelgeving over spoorcapaciteit niet van een goederenvervoerder kan worden gevraagd twee locs in te zetten en dat railterminal Coevorden zich uit de markt zou prijzen als dit wel zou worden geëist?

4. De regelgeving stelt geen eisen aan het aantal locs. Dit aantal is van meerdere factoren afhankelijk zoals type materieel, lading en snelheid. De businesscase is per vervoerder anders en onder andere afhankelijk van lading en inzet van materieel. Op basis van deze case is dan ook geen algemene uitspraak te doen over de marktomstandigheden voor de railterminal Coevorden.
5. Herinnert u zich de antwoorden op eerdere vragen over de spoorcapaciteit Zwolle-Herfte Aansluiting-Emmen van 17 november 2010?
5. Ja, ik herinner mij die antwoorden.
6. Deelt u de mening dat het niet mogelijk is gebleken om alle capaciteitsaanvragen op deze spoorverbinding naar tevredenheid van alle gebruikers af te handelen?
6. Ik deel die mening niet. In de jaardienst zijn alle aanvragen naar tevredenheid van alle gebruikers afgehandeld. Ook in de ad-hoc fase is in overeenstemming met de vervoerder een oplossing gevonden voor gewenste wijzigingen.
7. Is de spoorverbinding Zwolle-Coevorden-Emmen op grond van de recente besluiten over het beperken van het goederenvervoer inmiddels overbelast verklaard? Zo nee, waarom niet? Kunt u in dat geval onderbouwen dat u hiermee handelt binnen de kaders van de Europese richtlijnen op dit punt en wat er dan wel moet gebeuren om deze spoorlijn overbelast te verklaren nu al jaren bekend is dat er een capaciteitsknelpunt is?
7. Deze verbinding is niet overbelast verklaard omdat alle aanvragen in de jaardienst van 2011 naar tevredenheid van de aanvragers (conform artikel 22 van Europese Richtlijn 2001/14) konden worden afgehandeld. In de komende jaardienstverdeling zal blijken of er sprake is van een situatie waarin voor 2012 of in de nabije toekomst niet alle aanvragen naar tevredenheid kunnen worden afgehandeld. In dat geval zal ProRail tot een overbelastverklaring moeten overgaan.
8. Is de spoorverbinding Zwolle-Coevorden-Emmen in uw ogen robuust? Zo ja kunt u dit onderbouwen?
8. Ja, ProRail is er tot heden in geslaagd om in de jaardienstfase binnen de dienstregelingsontwerpnormen (die de robuustheid borgen) de aanvragen voor capaciteit op deze verbinding in te plannen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen