

> 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
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Ons kenmerk
IemM/BSK-2011/53478

Uw kenmerk
2011Z06854

Datum 17 mei 2011
Betreft Euroterminal Coevorden en spoorcapaciteit Zwolle-
Coevorden-Emmen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen van de leden Haverkamp (CDA) en Slob (ChristenUnie) d.d. 1 april 2011 over Euroterminal Coevorden en de spoorcapaciteit Zwolle-Coevorden-Emmen.

1. Erkent u de spanning tussen de regel dat bedrijven vóór medio april 2010 goederenpaden op het spoor hebben moeten aanvragen voor het jaar 2011 en het gegeven dat zij zelf, vanwege de conjuncturele gevoeligheid van de sector, nog slechts beperkt zicht hebben op hun omzet in het volgende jaar? Zo nee, waarom niet? Welke maatregelen zijn er getroffen om te voorkomen dat deze spanning ertoe leidt dat goederenvervoerders structureel teveel goederenpaden aanvragen en/of dat ze een jaar later in de ad-hocfase achter het net vissen?
1. Deze spanning erken ik. Om te voorkomen dat partijen in de ad-hoc fase achter het net vissen reserveert ProRail ad-hoc capaciteit en probeert ze te aanvragen die gedurende het jaar gedaan worden zoveel mogelijk te faciliteren. Om te voorkomen dat er in de jaardienst te veel wordt aangevraagd is in wetgeving vastgelegd dat gerechtigden treinpaden moeten inleveren als zij deze onvoldoende gebruiken.
2. Is er voor goederentreinen, die een kruissnelheid van 85 km/h halen, momenteel nog een goederenpad beschikbaar op het traject Zwolle-Coevorden-Emmen?
2. Een dergelijk goederenpad is volgens opgave van ProRail in de capaciteitsverdeling 2011 beschikbaar vanaf circa 22.00 uur 's-avonds.
3. Is het waar dat voor extra aanvragen voor goederenvervoer in de ad-hocfase van NS-reizigers alleen kan worden gevraagd vrijwillig afstand te doen van de hen toebedeelde ruimte? Zo nee, waarom niet?
3. Ja, als een ad-hoc aanvraag concurreert met in de jaardienst verdeelde capaciteit, is medewerking van de betrokken vervoerder noodzakelijk om toekenning van de ad-hoc aanvraag mogelijk te maken.

4. Tot welke vertraging van het personenvervoer zou een extra goederenpad overdag op het traject Emmen-Coevorden leiden en hoeveel mensen zou dat treffen? Is het waar dat NS Reizigers als regionale concessiehouder hier niet aan wil meewerken vanwege de concessievoorwaarden die met de overheid zijn afgesproken?
4. Volgens informatie van ProRail komt een goederentrein die een kruissnelheid van 85 km/u haalt (als genoemd in vraag 2), bij voldoende tractie ca 5 minuten rijtijd tekort. Het baanvak Zwolle – Emmen is grotendeels enkelsporig. Treinen in beide richtingen moeten op vaste punten elkaar passeren. Dit betekent dat de vertraging die ontstaat als gevolg van het rijtijdtekort van de goederentrein zich gedurende langere tijd zal voorplanten. Enkele honderden reizigers kunnen hierdoor getroffen worden. In de concessie die NS Reizigers van de provincies Overijssel en Drenthe heeft gekregen, zijn er in overleg met de opdrachtgevers mogelijkheden voor kleine aanpassingen. De concessievoorwaarden belemmeren NS Reizigers daarom niet à priori om mee te werken aan een extra goederenpad overdag op het traject Emmen-Coevorden(-Zwolle).
5. Hoeveel vrachtwagens zouden van de weg kunnen blijven indien het gevraagde extra goederenpad zou worden gehonoreerd?
5. Uitgaande van een trein van 40 wagons zou deze per rit tot 80 Twenty-foot Equivalent Units (TEU) containers kunnen vervoeren. Hiervoor zijn op de weg circa 40-60 trucks nodig.
6. Wordt bij de uitgifte van een treinpad uitgegaan van een vaste hoeveelheid bufferruimte? Beschikt ProRail over instrumenten om flexibel met deze marge om te gaan indien het maatschappelijk belang hierom vraagt?
6. Treinpaden kennen volgens ProRail specifieke bufferruimte. Deze ontstaat door speling op de rijtijden en verschillen tussen de geplande en de technisch minimale opvolgings- en overkruistijden. Deze bufferruimte is bedoeld om kleine vertragingen op te vangen. De normen voor de bufferruimte zijn opgenomen in de Netverklaring van ProRail. ProRail kan hier niet eenzijdig van afwijken.
7. In hoeverre bieden decentrale overheden in hun concessies ruimte voor de gedachte dat één minuut vertraging voor een regionale reizigerstrein het verschil kan maken tussen wel of geen goederenpad?
7. De concessie die NS Reizigers van de provincies Overijssel en Drenthe heeft gekregen, biedt die ruimte zoals ook aangegeven in vraag 4.

8. Wanneer mag de Kamer de 'AMvB Wijziging capaciteitsverdeling hoofdweginfrastructuur' tegemoet zien? Kunt u daarbij inzicht geven in de ontwikkeling van het aandeel van spoorvervoer in het totale vervoer van en naar Nederlandse havens?

Ons kenmerk
IemM/BSK-2010/53478

8. Het wijzigingsvoorstel voor de AMvB capaciteit is opgesplitst in twee delen. Het eerste deel ligt ter advisering voor bij de Raad van State. Het tweede deel betreffende de voorrang voor regionaal personenvervoer in de spits is aangepast naar aanleiding van de wens van uw kamer om het kaartje waarop lijnen staan waar het goederenvervoer haar voorrang behoudt in dit besluit op te nemen. Dit tweede deel zal na de zomer van 2011 bij uw Kamer worden voorgehangen.

Het aandeel van spoorvervoer in het totale vervoer van en naar Nederlandse havens heeft zich de afgelopen jaren als volgt ontwikkeld:

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
4,9%	4,3%	4,8%	5,3%	5,6%	5,9%	6,3%	6,6%	7,0%	6,4%

Bron: CBS

Het aandeel is berekend op basis van tonnen lading van en naar de havens. De gegevens over 2010 zijn naar verwachting van het CBS eind 2011 beschikbaar.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen