

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1712

Vragen van het lid **Haverkamp** (CDA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *Euroterminal Coevorden* (ingezonden 11 februari 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 8 maart 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met het bedrijf Euroterminal Coevorden?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 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?

Antwoord 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 (ingaaude 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.

Vraag 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?

Antwoord 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.

Vraag 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?

Antwoord 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.

Vraag 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?

Antwoord 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.