

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

### 1713

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *Euroterminal Coevorden en spoorcapaciteit Zwolle–Coevorden–Emmen* (ingezonden 21 februari 2011).

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

#### Vraag 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?<sup>1</sup>

#### Antwoord 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 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2010–2011, nr. 1712).

#### Vraag 2

Hoeveel goederentreinen kunnen 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?

#### Antwoord 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 1 600 ton met een kruissnelheid van 85 km/u kunnen rijden. Indien de vervoerder op

<sup>1</sup> Zie ook vragen van het lid Haverkamp (CDA) 11 februari 2011, zaaknummer 2011Z02832.

een trein onvoldoende locomotieven inzet, kan dit tot gevolg hebben dat zijn aanvraag niet past.

Vraag 3

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?

Antwoord 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 trekkraft beschikken om de dienstregeling met één locomotief te rijden. Die keuze ligt bij de vervoerder.

Vraag 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?

Antwoord 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.

Vraag 5

Herinnert u zich de antwoorden op eerdere vragen over de spoorcapaciteit Zwolle-Herfte Aansluiting-Emmen van 17 november 2010?<sup>2</sup>

Antwoord 5

Ja, ik herinner mij die antwoorden.

Vraag 6

Deelt u de mening dat het niet mogelijk is gebleken om alle capaciteitsaanvragen op deze spoorverbinding naar tevredenheid van de gebruikers af te handelen?

Antwoord 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.

Vraag 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 nog 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?

Antwoord 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.

<sup>2</sup> Aangangsel van de Handelingen 2010–2011, nr. 499.

Vraag 8

Is de spoorverbinding Zwolle–Coevorden–Emmen in uw ogen robuust? Zo ja, kunt u dit onderbouwen?

Antwoord 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.