

Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
Directie Openbaar vervoer en spoor (OVS)
Postbus 20901
2500 EX JG Den Haag

Rotterdam, 27 november 2024

Onderwerp Consultatie Wijziging besluit capaciteitsverdeling dienstregelingsjaar 2027

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de reactie van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. op de voorgenomen wijziging besluit capaciteitsverdeling dienstregelingsjaar 2027.

We onderschrijven het belang van meer flexibiliteit in de capaciteitsverdeling en het introduceren van schuifruimte voor de beheerder. Dit kan een eerste stap zijn op weg naar de invoering van Time Table Redesign (TTR). We benadrukken dat de regelgeving qua capaciteitsverdeling in Nederland geheel in lijn dient te zijn met de vernieuwde TEN-T verordening waarin de invoering van TTR een belangrijk element is. Wij denken dat dergelijk beleid een stap in de goede richting is voor het attractiever maken van het spoorgoederenvervoer en het aansluiten bij de doelstellingen van de Europese Commissie op het gebied van spoorgoederenvervoer in relatie tot de European Green Deal.

We zijn echter teleurgesteld dat het Ministerie van IenW, zoals ook verwoord in het bijbehorende BNC-fiche van 27 oktober 2023, toch lijkt te kiezen om de belangen van het nationale geconcessioneerde reizigersvervoer per spoor te laten prevaleren boven het economisch en maatschappelijk relevante (grensoverschrijdende) Europese spoorgoederenvervoer. Dit is tegenspraak met de Europese ambities en uitgangspunten van het Europees beleid waar het besluit capaciteitsverdeling dienstregelingsjaar 2027 mede op gebaseerd is.

Dat zelfs buiten de spits een hogere prioriteit wordt verleend aan lokale reizigerstreinen vinden wij dan ook zeer onwenselijk. Het belang van goed functionerend spoorgoederenvervoer dat flexibel, betrouwbaar en betaalbaar is, is voor de Nederlandse zeehavens met haar logistieke en industriefunctie van groot belang. In tijden van nadrukkelijke geopolitieke spanningen en een wens tot meer strategische autonomie en leveringszekerheid mogen goederentreinen met miljoenen tonnen aan lading, grondstoffen, halffabricaten voor handel en industrie niet per definitie ondergeschikt te zijn aan al dan niet half lege lokale reizigerstreinen!

Het niet mee willen gaan met de voorgestelde beginselen rond sociaaleconomische prioriteitscriteria betekent een extra hindernis voor modal shift initiatieven die wij nu bij ondernemers in de Rotterdamse regio zien rondom het proberen te verschuiven van ladingstromen met voedingsmiddelen van weg naar spoor binnen Europa. Juist dergelijke marktsegmenten kennen een grote noodzaak om te kunnen rijden met betrouwbare en snelle treinpaden met zo min mogelijk interferentie.

Post Havenbedrijf Rotterdam N.V., Postbus 6622, 3002 AP Rotterdam

Bezoek World Port Center, Havennummer 1247, Wilhelminakade 909, 3072 AP Rotterdam

Website www.portofrotterdam.com **KvK** 24354561 **BIC** INGBNL2A **IBAN** NL 39 ING B 0663 616476

Pagina 1 / 2

We pleiten er derhalve voor dat behalve een hogere prioriteit van het spoorgoederenvervoer in het algemeen, het tevens mogelijk wordt om treinen met specifieke (bv bederfelijke) lading een extra hoge prioriteit te kunnen geven. Net zo als er nu onderscheid gemaakt wordt in verschillende soorten reizigerstreinen, zou er ook onderscheid gemaakt moeten kunnen worden voor hoogwaardige lading op het spoor, die nu hoofdzakelijk via de weg vervoerd wordt.

Wat betreft het minimum bedieningsniveau van het spoorgoederenvervoer sluiten we ons aan bij de reactie van Railgood. Het minimum bedieningsniveau op belangrijke goederenroutes als de Brabantroute en de route naar Bad Bentheim is onvoldoende om de gewenste en verwachte groei van het spoorgoederenvervoer qua gewenste capaciteit te waarborgen.

Überhaupt kent het Goederenvervoer een andere dynamiek dan het reizigersvervoer. Het lang van te voren vastleggen van dienstregelingen past daar niet bij. Ook over minimale kwaliteit van de goederenpaden, bijvoorbeeld het voorkomen van niet-commerciële stops, is niets opgenomen.

Helaas hebben we moeten constateren, dat het Ministerie in de AMvB capaciteit nog steeds het belang en de waarde van het spoorgoederenvervoer categorisch ondergeschikt gemaakt heeft aan welke reizigerstrein dan ook. We roepen het Ministerie dan ook op de capaciteitsverdeling op het gemengde net meer in balans te brengen tussen reizigers en goederenbelangen en zo dicht mogelijk te blijven bij de ambities en uitwerking die de Europese Commissie heeft met een nieuwe verordening over capaciteitsmanagement, verkeersleiding en prestatie beheer van spoorwegen .

Met vriendelijke groet,

Ir. Maurits van Schuylenburg
Programma Manager Business & Accounts
Havenbedrijf Rotterdam N.V.