



DB Cargo Nederland NV
Franz Lisztplantsoen 240 | 3533 JG Utrecht

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

29-11-2024

Betreft: Consultatie wijziging besluit capaciteitsverdeling dienstregelingsjaar 2027

Geachte heer/mevrouw,

DB Cargo Nederland N.V. (hierna DB Cargo) maakt hierbij graag gebruik van de gelegenheid te reageren op uw voorgenomen Besluit met betrekking tot wijziging van het Besluit Capaciteitsverdeling Hoofdspoorweginfrastructuur. DB Cargo is teleurgesteld dat bijgaande wijziging de beloftes van de afgelopen jaren om de capaciteitsverdeling van de hoofdspoorweginfrastructuur evenwichtiger te maken en de kwaliteit en flexibiliteit voor het spoorgoederenvervoer beter te waarborgen, niet inlost.

DB Cargo is samen met vertegenwoordigers van collega vervoerders en havenbedrijven al meerdere jaren in gesprek over de wijzigingen die nodig zijn om tot een eerlijke verdeling te komen van de capaciteit op de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze gesprekken hebben op uitnodiging van uw Ministerie plaatsgevonden naar aanleiding van voornemens van uw Ministerie om de capaciteitsverdeling zodanig aan te passen dat de uitbreiding van het reizigersvervoer middels PHS samen zou gaan met, in plaats van ten koste gaan van, het spoorgoederenvervoer. Daarbij zijn met name de thema's ad-hoc capaciteit, maatwerkpaden en priorisering onderzocht. Met betrekking tot deze onderwerp is echter niets dat de positie van het spoorgoederenvervoer verbetert terug te vinden in het voorgenomen besluit.

Beleidsvoornemens

De Staatssecretaris heeft de afgelopen jaren meerdere malen de kamer geïnformeerd met betrekking tot het wijzigen van de prioriteringsregels in de capaciteitsverdeling. Bijvoorbeeld in de kamerbrief m.b.t de visie op het spoorgoederenvervoer van 7 april 2023:

[...] De prioriteringsregels in het huidige Besluit capaciteitsverdeling geven voorrang aan het reizigersvervoer, waardoor groei van spoorgoederenvervoer – mede door de komst van

DB Cargo Nederland N.V., Utrecht. Inschrijvingsnummer Handelsregister Utrecht: 124363.

Op al onze offertes en met ons gesloten overeenkomsten zijn de Algemene Voorwaarden DB Cargo Nederland N.V. van toepassing. U vindt deze op https://nl.dbcargo.com/rail-nederland-nl/standartnavigation_gtc.html en zijn verkrijgbaar bij DB Cargo Nederland N.V. te Utrecht.).



Cargo

*‘open toegang’ in het reizigersvervoer – in de knel kan komen. De evaluatie van dit besluit (Kamerstuk 29984, nr. 790) geeft aan dat deze prioritering voor het spoorgoederenvervoer nadelig is. **Geadviseerd wordt te zoeken naar een evenwichtiger verdeling van de beschikbare capaciteit. Maatschappelijke meerwaarde moet daarbij een rol spelen:[...]** (IENW/BSK-2023/68698)*

Ook in het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer (2018) wordt door de Staatssecretaris verbetering van de positie van het spoorgoederenvervoer in het Besluit Capaciteitsverdeling in het vooruitzicht gesteld:

*[...] Voldoende en betrouwbare capaciteit is gebaat bij een (betere) borging van de kwaliteit en flexibiliteit van goederentreinpaden in de dienstregeling” en **“In het Besluit capaciteitsverdeling zal ik bezien hoe voor deze aandachtspunten een betere borging gecreëerd kan worden.”** [...] (IENW/BSK-2018/124486)*

De wijziging van het Besluit Capaciteitsverdeling van 1 januari 2024 prioriteerde binnenlands concessievervoer boven ‘open toegang’ reizigersvervoer. Daarmee werd de verdringen van spoorgoederenvervoer door internationaal reizigersvervoer versterkt. In tegenstelling tot wat in de brieven van 2018 en 2023 werd geschreven is er geen betere borging van kwaliteit en flexibiliteit van de goederentreinpaden en ook geen begin van een evenwichtiger verdeling van capaciteit.

In de Kamerbrief Voortgang Spoorgoederenvervoer (IENW/BSK-2020/147067) benoemt de Staatssecretaris de met alle EU-landen + Zwitserland en Noorwegen vastgestelde prioriteit om tot een flexibeler wijze van capaciteitsverdeling te komen: *“Voor Nederland betekent de Berlijn verklaring dat de voor het internationale spoorgoederenvervoer noodzakelijke Europese samenwerking wordt versterkt. Dit komt de beschikbaarheid en kwaliteit van de capaciteit op de achterlandverbindingen van de Nederlandse zeehavens ten goede.”*

Ook in deze wijziging wordt het concessievervoer echter beschermd door capaciteit voor open toegang reizigersvervoer geheel ten koste te laten gaan van capaciteit voor het spoorgoederenvervoer.

Noodzakelijke verbeteringen

In lijn brengen met voorgenomen EU-beleid en EU-richtlijn 2012/34

DB Cargo vraagt het ministerie om in lijn met EU-richtlijn 2012/34 en het momenteel voorliggende concept *EU-verordening Capaciteitsverdeling Spoorweginfrastructuur*, alsnog volgende wijzigingen mee te nemen:

- Artikel 13 lid 1 laten vervallen en het percentage ad-hoc capaciteit in artikel 13 lid 2 verhogen van 10% naar 100%. Ofwel, het minimumbedieningsniveau moet ook gelden voor spoorgoederenvervoer dat niet in de jaardienstaanvraag wordt gedaan. Dit zou invulling geven aan het Europees afgesproken basisprincipe van *Time Table Redesign*. Bovendien doet dit geen afbreuk aan de door het ministerie gewenste capaciteit voor concessievervoer.



Cargo

- De prioritering zoals opgenomen in artikel 10 vervangen door een afweging op maatschappelijke waarde. De huidige prioritering is in strijd met EU-richtlijn 2012/34 en discrimineert het spoorgoederenvervoer.

Militair Transport

DB Cargo vindt het belangrijk dat is nagedacht over ad-hoc capaciteit voor Militair vervoer. De huidige reservering van 10% van de minimumbedieningsniveaus voor ad-hoc capaciteit is nu echter al volstrekt onvoldoende om aan te kunnen sluiten bij de goederentransportmarkt. DB Cargo vraagt daarom expliciet in de tekst op te nemen dat de reservering voor militair vervoer boven op de reguliere ad-hoc reservering voor spoorgoederenvervoer komt.

Minimumbedieningsniveaus

U stelt in de nota van toelichting dat de minimumbedieningsniveaus niet altijd actueel zijn. Dat klopt zeker voor **Eindhoven-Venlo**. Het gebruik van deze voor de Nederlandse zeehavens op één na belangrijkste grensovergang en de route met de logistieke hot-spot Venlo, vele malen hoger, dan het nu opgenomen minimumbedieningsniveau in de tabel bij artikel 8 lid f. Dit geldt nu, maar ook na het gereedkomen van het 3^e spoor in Duitsland. DB Cargo vraagt zich af waarom het ministerie het spoorgoederenvervoer Eindhoven – Duitse grens via Venlo wil kunnen afknijpen tot het niveau van ‘overige baanvakken’ zoals bijvoorbeeld Leeuwarden-Harlingen. De relatief hoge aantallen spoorgoederentreinen die vervoerders ook toekomstig via de Brabantroute zullen moeten rijden, zijn juist aanleiding geweest om te starten met de aanleg van de Zuid-Westboog bij Meteren. Om gebruik te kunnen maken van deze nieuwe infrastructuur zal de capaciteit op het vervolgtraject richting Duitsland (Eindhoven-Venlo) moeten worden gewaarborgd. Helaas is echter toch verzuimd deze niveaus in het voorgestelde besluit aan te passen. Graag alsnog de niveaus aanpassen naar 4 paden per uur in zowel spits als dal (in plaats van respectievelijk 1 en 0 paden per uur).

Voorts vraagt TEN-T een goede ontsluiting van zeehavens. Hiervoor is een minimum van 1 pad per uur/per richting (zowel in dal als spits) naar de grenzen van groot belang. Een verhoging van het minimumniveau voor spoorgoederenvervoer in de spits op baanvak **Amsterdam – Amersfoort – Oldenzaal grens** is daarom nodig (nu 0). Dit is ook gezien de voorgenomen verhoging van het minimumbedieningsniveau van het reizigersvervoer op dit baanvak noodzakelijk om verdere verdringing van het spoorgoederenvervoer te voorkomen.

Maatwerk

Binnen Programma Hoogfrequent Spoor is groei van het spoorgoederenvervoer, daar waar de frequentie zo laag is dat geen Basis Uur Patroon voor goederenvervoer voorzien is, geborgd door te voorzien in maatwerkpaden. Bedoeling van dit maatwerk is dat wanneer een goederentrein moet rijden, de reizigersdienst daarop wordt aangepast. Ook in Toekomstbeeld OV is dit wederom een uitgangspunt. Het maatwerk moet echter nog steeds worden geregeld in het Besluit Capaciteitsverdeling. Graag in deze wijziging meenemen.



Cargo

Amsterdam

In de Nota van Toelichting schrijft u: *'Een andere wijziging betreft het niet langer expliciet in het Besluit opnemen vanaf welk specifiek Amsterdams station het minimumbedieningsniveau geldt.'* In de tabel in artikel 10 staat echter nog steeds specifiek Amsterdam Westhaven. Graag aanpassen.

Tot onze spijt moeten we constateren, dat het Ministerie in het voorliggende besluit nog steeds het belang en de waarde van het spoorgoederenvervoer categorisch ondergeschikt maakt aan het openbaar personenvervoer. We roepen het Ministerie dan ook op de capaciteitsverdeling op het gemengde net meer in balans te brengen tussen de belangen van het openbaar personenvervoer en de belangen van het spoorgoederenvervoer. En aan te sluiten bij de ambities en uitwerking van de Europese Commissie met betrekking tot de nieuwe verordening over capaciteitsmanagement, verkeersleiding en prestatie beheer van spoorwegen.

Met vriendelijke groet,
DB Cargo Nederland N.V.

Michiel Graafland
Manager Network Capacity

Jelle Rebbers
Corporate secretary