

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Postbus 20901
2500EX Den Haag

Contact

G.J. Wesselink
T 070 - 441 74 97
gj.wesselink@pzh.nl

Provinciehuis

Postbus 90602
2509 LP Den Haag
T 070 - 441 66 11
www.zuid-holland.nl/contact

Datum

Zie verzenddatum links onder

Ons kenmerk

PZH-2024-864833124

Uw kenmerk

Bijlagen

Onderwerp

Consultatie reactie Provincie Zuid-Holland op wijziging besluit capaciteitsverdeling dienstregelingsjaar 2027

,

Den Haag, 3 december 2024

Beste mevrouw/heer,

Met deze brief geven wij onze reactie op de consultatie van de Wijziging besluit capaciteitsverdeling dienstregelingsjaar 2027.

Met onze consultatiereactie willen wij uw aandacht vestigen op het belang van Verslogistiek voor Nederland en in het bijzonder het toenemend belang van een kwalitatief goed spoorproduct voor de Verssector in Nederland.

Zo'n 15-20 procent van al het wegvrachtvervoer bestaat uit versvervoer. Daarmee heeft deze sector zowel nationaal als internationaal een grote impact en is deze sector van vitaal belang voor de Nederlandse economie! En zeker ook voor Zuid Holland met Greenport West-Holland en de Rotterdamse haven als economische versclusters. Door de toenemende verkeersdruk, de grote onderhoudsopgaven aan wegen (in Zuid Holland met op piekmomenten tot 20% minder wegcapaciteit) en de strengere milieueisen, kampt het wegvervoer met steeds groter wordende uitdagingen. De Rotterdamse haven gaat bovendien groeien van 14 mln naar 22 mln TEU, hetgeen effect heeft op de ruimte voor het wegverkeer. De provincie Zuid Holland heeft daar bovenop nog eens een grote woningbouwopgave van 200.000 nieuwe woningen, wat niet alleen extra bouwverkeer met zich meebrengt, maar ook een blijvende toename in mobiliteitsvraag creëert. Het wegverkeer gaat dan ook vastlopen en de verslogistiek heeft nieuwe duurzame alternatieven nodig. Spoorvervoer biedt hiervoor een grote kans. Spoorvervoer is voor deze sector echter alleen aantrekkelijk wanneer het een stabiele, efficiënte en betrouwbare oplossing biedt, maar voor de versproducten is ook snelheid/doorlooptijd en kwaliteit van cruciaal belang. Dus voor de doorstroming van het achterland van de Rotterdamse haven, maar ook die van Zuid Holland en daarmee de Topcorridors is het van essentieel belang om bij de capaciteitsverdeling van het hoofdspoor nadrukkelijk rekening te houden met spoorvervoer van premium goederen als vers. Door het toenemend spoorvervoer (zowel reizigers als goederen) staat de snelheid en kwaliteit van het spoorproduct voor goederen echter onder druk. Dat maakt het extra lastig om deze grote markt

op het spoor te krijgen. De voorgestelde verruiming van minimum bedieningsniveaus voor personenvervoer op enkele baanvakken verslechterd deze mogelijkheden alleen maar. Logistieke processen, waar het spoorvervoer onderdeel van is, kunnen niet al lang van te voren geheel worden vastgelegd. In de logistiek zijn er continu veranderingen in processen aan de orde van de dag. Ad-hoc ruimte die door minimum bedieningsniveaus voor het spoorgoederenvervoer gegarandeerd wordt, is daarom van groot belang. Echter deze minimum bedieningsniveaus kunnen alleen de juiste kwaliteit van een spoorproduct garanderen als er voldoende vrije ruimte op een route blijft. Deze vrije ruimte bepalen namelijk de flexibiliteit om op het juiste gewenste tijdstip op de gewenste route een goederenpad in te kunnen leggen. Wanneer meer capaciteit voor reizigersvervoer wordt vastgelegd (zoals nu een verdubbeling van het aantal paden op de route Amsterdam-Oldenzaal grens), wordt de vrije ruimte waarin goederenpaden ingepland kunnen worden kleiner en beperkt daarmee de hoog nodige flexibiliteit voor het goederenvervoer. Juist de route Amsterdam-Oldenzaal is ook nog eens onderdeel van de TEN-T corridor North Sea Baltic, wat een van de geprioriteerde Europese goederencorridors is en waar de flexibiliteit voor het spoorgoederenvervoer toch al erg beperkt is. De provincie Zuid Holland verzoekt daarom, om deze verhoging van het minimum bedieningsniveau voor het personenvervoer niet door te voeren. In dit kader willen wij ook aandacht vragen voor het huidige onvoldoende minimum bedieningsniveau voor het spoorgoederenvervoer op de Brabantroute. Met name op het traject Eindhoven – Venlo waar maar 1 pad per uur buiten de spits en 0 in de spits aanwezig is. Voor het spoorgoederenvervoer is deze route na de Betuweroute de belangrijkste goederenroute. Ook voor versproducten is dit een erg belangrijke route en is er voldoende capaciteitsruimte en flexibiliteit voor het spoorgoederenvervoer hard nodig. Met een minimum bedieningsniveau van 0 in de spits kan het goederenvervoer dus niet altijd rijden op het moment waarop dat nodig is (of alleen via een grote omweg). Dat is niet acceptabel voor deze sector. Hier roepen wij daarom op, om deze minimum bedieningsniveaus te verhogen! Minimaal door ook in de spits ruimte voor het spoorgoederenvervoer te creëren.

Voor het vervoeren van versgoederen is (zoals eerder aangegeven) de doorlooptijd op internationale routes erg belangrijk. Alleen met een optimale en in verschillende gevallen snelle doorlooptijd zijn nieuwe markten met versgoederen voor het spoor aan te boren. Wij roepen daarom op, om het in het Besluit capaciteitsverdeling snellere goederenpaden dan de standaard goederenpaden mogelijk te maken. Het grootste deel van de bestaande goederenmarkt kan goed met de standaard goederenpaden uit de voeten. Snellere goederenpaden kunnen echter naast de versmarkt ook voor andere (reeds bestaande markten) interessant zijn.

Ten slotte begrijpen wij dat door ontwikkeling in de geopolitieke situatie Defensie meer vervoer per spoor zal willen gaan uitvoeren en dus meer capaciteit op het spoor nodig zal hebben voor vervoer van militair materieel. Dit legt extra druk op de toch al beperkte flexibiliteit en capaciteit van het spoorgoederenvervoer in Nederland. Wanneer gewenst is om aan Defensie een aparte status te geven in het nieuwe Besluit Capaciteitsverdeling, roepen wij op om dan direct in verlengde daarvan op de routes die voor militair materieel gebruikt worden ook het minimum bedieningsniveau voor het spoorgoederenvervoer te verhogen! Wanneer dit niet gebeurt, vragen wij ons af waarom defensie een aparte status krijgt. Defensie kan namelijk ook als 'authorized applicant' een kaderovereenkomst met de infrastructuurbeheerder afsluiten om een capaciteitsreservering te doen.

Samenvattend vragen wij u om;

-Bij de bepaling, op specifieke baanvakken, van de bedieningsniveaus voor personenvervoer rekening te houden met de belangen van het goederenvervoer en dan met name voor het vervoer van versproducten..

-In samenhang ook te zorgen voor voldoende vrij ruimte om de voor het vervoer van vers benodigde flexibiliteit te kunnen garanderen.

-In het Besluit capaciteitsverdeling snellere goederenpaden dan de standaard goederenpaden mogelijk te maken. Snellere goederenpaden kunnen naast voor de versmarkt ook voor andere (reeds bestaande markten) interessant zijn.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
voor dezen,

mw. mr. J.G. ter Kuile
Manager Mobiliteit en Milieu

Deze brief is digitaal vastgesteld, hierdoor staat er geen fysieke handtekening in de brief.