

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

Rotterdam, 2 december 2024

Onderwerp: Consultatie van RTB CARGO op Wijziging besluit capaciteitsverdeling dienstregelingsjaar 2027

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij sturen wij u de consultatiereactie van RTB CARGO op de voorgenomen wijziging besluit capaciteitsverdeling dienstregelingsjaar 2027.

RTB CARGO onderschrijft de wens en noodzaak dat er meer flexibiliteit komt in de capaciteitsverdeling. Wij begrijpen dan ook dat ervoor gekozen wordt om via deze aanpassing van het Besluit capaciteitsverdeling meer schuifruimte voor de infrastructuurbeheerder te creëren. RTB CARGO is dan ook benieuwd welke flexibiliteit en ruimte de Time Table Redesign (TTR) op termijn zal gaan opleveren.

In de logistiek zijn veranderingen aan de orde van de dag. Om een goed logistiek concurrerend vervoersproduct aan te bieden is het daarom belangrijk snel en efficiënt op deze veranderingen in te kunnen spelen. Om dit te kunnen organiseren is het voor spoorvervoer essentieel dat er voldoende (vrije) ruimte op het spoor beschikbaar is voor ad-hoc aanpassingen, zodat goederenvervoer flexibel kan inspelen op de vraag. Dit (het flexibel kunnen schuiven met de tijden van treinpaden) wordt gewaarborgd door minimale bedieningsniveaus voor het goederenvervoer op de verschillende spoortrajecten. Deze gewaarborgde spoorcapaciteit kan voor het goederenvervoer alleen effectief zijn als er voldoende vrije capaciteit op het spoor beschikbaar blijft zodat de paden op het juiste tijdstip gedurende *de hele dag* ingepland kunnen worden. Deze vrije capaciteit is op veel routes nu al onvoldoende. Bijvoorbeeld heeft de route Amsterdam-Oldenzaal (dat deel uitmaakt van de belangrijke Europese goederencorridor North Sea Baltic (TEN-T)) nu al een beperkte flexibiliteit voor goederenvervoer. Meer capaciteit voor reizigerstreinen (zoals de geplande verdubbeling van het aantal treinen op de route Amsterdam-Oldenzaal) gaat dan ook ten koste van de flexibiliteit en kwaliteit van goederenvervoer per spoor, wat een negatief effect heeft op zowel nationale als internationale logistieke processen. RTB CARGO maakt dan ook bezwaar op de voorgenomen verhoging van het minimumbedieningsniveau voor het personenvervoer.

Directie
Jeen Brouwer
Wolfgang Pötter
Dave Konijnenburg
Mendy van Antwerpen

Kamer van Koophandel
24409278
RTB Cargo Netherlands B.V.
Albert Plesmanweg 57
3088GB Rotterdam

BTW-nummer
NL8176.13.900.B01

ING Bank
66.96.67.633
IBAN: NL71 INGB 0669 6676 33
BIC: INGBNL2A



Zoals u in uw beleid zelf onderschrijft, is spoorgoederenvervoer essentieel voor de bereikbaarheid van de Nederlandse industrie en havens. Het belang is de afgelopen jaren nog eens duidelijk naar voren gekomen in de Coronacrisis en de huidige geopolitieke spanningen, waar spoorvervoer essentieel bleek en blijkt om de leveringszekerheid, aan- en afvoer van essentiële goederen te kunnen waarborgen. Flexibel, betrouwbaar en betaalbaar spoorvervoer is dus noodzakelijk. Naast de eerdergenoemde voldoende vrije ruimte waar de goederenpaden ingepland kunnen worden, is continuïteit gedurende de dag van voldoende goederenpaden essentieel. RTB CARGO pleit er dan ook voor om op alle trajecten in de spits minimaal 1 goederenpad als minimum bedieningsniveau op te nemen (Artikel 8^e). Zeker op het belangrijke traject Eindhoven – Venlo waar maar 1 pad per uur buiten de spits en 0 in de spits aanwezig is. Dit traject is onderdeel van één van de belangrijkste spoorgoederenroutes in Nederland. (Zeker in de komende jaren waar regelmatig werkzaamheden in Duitsland zijn aan het traject Emmerich – Oberhausen, waardoor nog eens extra goederentreinen over deze route moeten rijden.) De capaciteit op deze route is al onvoldoende, een minimum bedieningsniveau van 0 paden in de spits zet de bereikbaarheid van grote industrieclusters en havens van Nederland dan nog eens verder onder druk. Om de flexibiliteit en kwaliteit van het spoorgoederenvervoer te verbeteren roept RTB CARGO dan ook op om de (nu lage) prioriteit van het goederenvervoer te verhogen.

Ten slotte begrijpt RTB CARGO niet goed waarom Defensie als partij (of sector) in het Besluit capaciteitsverdeling een aparte status moet krijgen. RTB CARGO begrijpt dat in deze tijden meer militair materieel per spoor vervoerd zal gaan worden. Dit wordt met goederentreinen uitgevoerd. Een groei kan daarom meegenomen worden in de ramingen van de infrastructuurbeheerder. Bovendien is veel goederenvervoer het vervoer van essentiële goederen, net als het militaire transport. Wanneer de reden is dat ad-hoc capaciteit soms onvoldoende is voor het militaire transport, is er dus ook te weinig capaciteit voor andere essentiële goederen. Dit onderschrijft de eerdere genoemde redenen waarom de capaciteit voor het goederenvervoer in algemeenheid vergroot moet worden, maar niet waarom Defensie een aparte status moet krijgen. Deze aparte status (reservering van capaciteit specifiek voor één sector) legt extra druk op de toch al beperkte flexibiliteit en capaciteit van het spoorgoederenvervoer in Nederland. Bovendien kan Defensie als 'authorized applicant' ook een kaderovereenkomst met de infrastructuurbeheerder afsluiten om een capaciteitsreservering te doen en daarmee capaciteit voor militair transport te waarborgen. RTB CARGO roept daarom op om juist op de routes die voor militair materieel gebruikt worden het minimum bedieningsniveau voor het spoorgoederenvervoer te verhogen!

Wij hopen dat onze consultatie reactie bijdraagt aan het verbeteren van het spoorgoederenproduct in Nederland.

Met vriendelijke groet,



Jeen Brouwer

Directeur



Dave Konijnenburg

Directeur



Mendy van Antwerpen

Directrice

Directie
Jeen Brouwer
Wolfgang Pötter
Dave Konijnenburg
Mendy van Antwerpen

Kamer van Koophandel
24409278

BTW-nummer
NL8176.13.900.B01

ING Bank
66.96.67.633
IBAN: NL71 INGB 0669 6676 33
BIC: INGBNL2A

