

Vergaderjaar 2012–2013

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 388

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 februari 2013

In de brief van 29 juni 2011¹ schreef de minister van IenM u over haar voornemen om van Keyrail dé goederenvervoersexploitant van Nederland te maken. Voor de concrete uitwerking op hoofdpijnen van dit voornemen hebben de aandeelhouders van Keyrail – ProRail, Havenbedrijf Rotterdam en Haven Amsterdam – recent hun voorstel aangeboden. Dit voorstel vindt u in de bijlage².

Kern van het voorstel is de positionering van Keyrail als enige loket en ketenregisseur voor het spoorgoederenvervoer in heel Nederland. De groei van het goederenvervoer per spoor wordt hiermee goed geaccommodeerd. Keyrail wordt namelijk toegerust om van het goederenvervoer per spoor een aantrekkelijke modaliteit te maken die een groeiend aandeel moet gaan uitmaken in de logistieke stromen van en naar de mainports. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het versterken van de internationale concurrentiepositie van die mainports en daarmee van Nederland.

Tegelijkertijd blijft ProRail integraal de beheerder van het Nederlandse spoorweganet. Dat betekent onder meer dat ProRail verantwoordelijk is voor en de uitvoering doet van de verkeersleiding, die een cruciale rol heeft in het sturen en veilig laten rijden van treinen door Nederland, het assetmanagement en het oplossen van capaciteitsconflicten tussen reizigersvervoer en goederenvervoer. Het beheer van de spoorweginfrastructuur kan zo efficiënt, veilig en betrouwbaar worden uitgevoerd. Voor het goederenvervoer wordt onderscheid gemaakt tussen verkeersleiding en ketenregisseur, zodat Keyrail als ketenregisseur kan bijsturen ten behoeve van de planning van het goederenvervoer.

Ik ben positief over het voorstel: het maakt van Keyrail een krachtige speler in zowel de logistieke keten van haven tot terminal als in het

¹ Brief minister, vergaderjaar 2010–2011, 22 589 nr. 310

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Nederlands spoorbestel. Keyrail kan hierdoor bijdragen aan versterking van de bereikbaarheid en concurrentiekracht van Nederland. En dat is precies wat de minister in haar brief van vorig jaar als ambitie schetste. Ik ben ervan overtuigd dat de voorgestelde nieuwe inrichting van Keyrail een belangrijke stap is die de doelen uit de Lange Termijn Spooragenda³ voor het goederenvervoer zal helpen verwezenlijken. Die Spooragenda bevat de visie op de ontwikkeling van het spoorstelsel en de ambities en concrete doelen die daaraan zijn verbonden. De doelen uit de Spooragenda worden mede bereikt door de beheerconcessie aan ProRail en de opdracht aan Keyrail daarop in te richten.

Het voorstel van de aandeelhouders van Keyrail

Keyrail wordt in het voorstel van ProRail en de beide havenbedrijven gepositioneerd als enig loket en ketenregisseur voor het spoorgoederenvervoer. Dit is het antwoord op de noodzaak om een sterke regiefunctie in te richten voor de integrale logistieke railoperatie.

De functie van ketenregisseur is van essentieel belang om de goederen zo efficiënt mogelijk door het (haven)stelsel te plannen en te geleiden. De scope van de ketenregisseur is daarom breder dan enkel het spoor en de reikwijdte groter dan Nederland: hij moet de aansluitingen van de terminals (zowel aan zee als in land) met het spoorstelsel verzorgen, in Nederland en in het Europese achterland. De kerntaak van Keyrail is dus het continu afstemmen van de logistieke stromen van alle spelers in de logistieke keten en deze stromen zo efficiënt mogelijk (benutting) en met een hoge betrouwbaarheid en punctualiteit over het spoorwegnet sturen. Keyrail wordt hierdoor nog veel meer een strategie- en productontwikkende en regisserende organisatie voor het goederenvervoer per spoor.

Keyrail zal onder andere de volgende taken gaan uitvoeren om de positie als ketenregisseur optimaal te kunnen invullen:

- het ontwikkelen van logistieke producten: zorgen voor met name internationale doorgaande paden (van terminal tot terminal) in aansluiting op de Europese corridors;
- het invullen van de één-loket-functie als aanspreekpunt voor alle goederenvervoerders voor spoorzaken waaronder capaciteitsaanvragen, financiële afhandeling gebruiksvergoeding en prestatieregelingen en het sluiten van toegangsovereenkomsten, maar ook voor bijvoorbeeld verladings, havenbedrijven en terminals;
- het bundelen van alle capaciteitsaanvragen van de goederenvervoerders voor het hele Nederlandse net, deze afstemmen met ProRail in de jaarlijkse capaciteitsverdeling en het bepalen van goederenpaden (binnen samen met ProRail gestelde kaders);
- het nauw samenwerken met de verkeersleiding van ProRail om de planning van het goederenvervoer te kunnen bijsturen;
- het inplannen van de (grote) onderhoudsprojecten en het, indien nodig, voorstellen van specifieke regimes op de exclusieve goederensporen;
- het stellen van prioriteiten in de besteding van de in de begroting opgenomen infrabudgetten voor de goederenspoorinfrastructuur.

ProRail blijft volgens het voorstel van de aandeelhouders als concessiehouder verantwoordelijk voor het beheer van de spoorweginfrastructuur in Nederland. Dat is nu ook zo. De traditionele netbeheerfunctie wordt hierdoor in goede samenhang met de werkzaamheden van Keyrail geborgd. De aandeelhouders stellen voor dat Keyrail van het ministerie

³ Over de eerste opzet van deze agenda bent u geïnformeerd in de brief van 5 oktober jl. (KST 29 984 nr. 313); op korte termijn stuur ik u de definitieve Spooragenda.

via de beheerconcessie de exclusieve opdracht krijgt voor de genoemde taken. Hierbij moet ermee rekening worden gehouden dat de ketenregie-functie verder gaat dan enkel het spoor en dat Keyrail voor de invulling daarvan over de juiste instrumenten dient te beschikken.

Nieuw model Keyrail brengt ambities Spooragenda dichterbij

De aandeelhouders van Keyrail zijn er met hun voorstel voor de nieuwe opdracht aan Keyrail in geslaagd om een sterke centrale sturing aan te brengen van de gehele logistieke keten in een railsysteem waar in de toekomst veel van gevraagd zal gaan worden: de beperkte infrastructuur zal zeer intensief gebruikt moeten gaan worden om alle groei te kunnen accommoderen. Het goederenvervoer van en naar de havens zal in de komende decennia sterk toenemen door de autonome groei, de voltooiing van de Tweede Maasvlakte en de ambitie van de havens van Rotterdam en Amsterdam om het aandeel van het spoor in de modal split te laten groeien.

Het bieden van aantrekkelijke logistieke spoorproducten moet derhalve hand in hand gaan met een betere benutting van de spoorweginfrastructuur die tegelijkertijd veilig en betrouwbaar moet zijn. De taakverdeling tussen Keyrail en ProRail biedt daartoe een goede basis.

Keyrail wordt in het nieuwe model een sterke organisatie die de instrumenten in handen heeft om:

- volgens het uitgangspunt van de Lange Termijn Spooragenda de groei te stimuleren en accommoderen én een modal shift te realiseren
- door het aanbieden van logistiek aantrekkelijke, internationaal concurrerende spoorproducten waardoor de (in de toekomst beperkte) infrastructuur efficiënt wordt benut en
- waarbij de goederenvervoermarkt zo goed mogelijk wordt bediend via één loket dat handelt vanuit de wensen van de klant.

Tegelijkertijd leidt de verantwoordelijkheidsverdeling en samenwerking met ProRail in het nieuwe model tot een spoorweginfrastructuursysteem dat:

- veiliger en betrouwbaarder wordt conform de Lange Termijn Spooragenda,
- zo efficiënt mogelijk wordt beheerd en
- waarvan het gebruik ervan in goede balans is met het reizigersvervoer.

(Juridische) borging van het voorstel van de aandeelhouders

ProRail krijgt de integrale concessie voor het beheer van alle spoorweginfrastructuur in Nederland. Keyrail krijgt via die concessie de exclusieve opdracht voor de voorgestelde taken. ProRail moet daartoe als concessiehouder aan Keyrail die taken in opdracht geven. Op deze manier wordt de opdracht aan Keyrail juridisch geborgd. Ik zal ervoor zorgen dat de exclusieve opdracht aan Keyrail, zoals ik die via de beheerconcessie wil geven, binnen deze constructie eenduidig en afgebakend van de taken van ProRail wordt verankerd en dat tussen de beide partijen de afspraken goed worden vastgelegd.

Ik acht het daarnaast zeer wenselijk om, zoals de aandeelhouders ook voorstellen, in de praktijk betrokken te blijven bij die afbakening en uitvoering van taken. Ik zal daartoe met de aandeelhouders en Keyrail en ProRail gezamenlijk de noodzakelijke bestuurlijke afspraken maken. De juridische borging van deze constructie, waarin elke partij de rechten en plichten krijgt toebedeeld die nodig zijn om de eigen taken te kunnen uitvoeren, en met voldoende waarborgen voor Keyrail om de rol van enig loket en ketenregisseur goed te kunnen vervullen, zal ik met alle partijen nader onderzoeken. Een essentieel onderdeel hiervan is de beant-

woording van de vraag welke taken en bevoegdheden Keyrail aanvullend – dus naast of in aanvulling op de taken die ik vanuit de Spoorwegwet via de beheerconcessie bij Keyrail kan beleggen – nodig heeft om de ketenregiefunctie optimaal te kunnen uitvoeren en hoe dit vorm te geven. Ketenregie zoals de aandeelhouders en ik willen dat Keyrail gaat uitvoeren, gaat immers over meer dan het spoor alleen en verder dan de Nederlandse grens. Indien nodig leg ik deze brede ketenregie vast in een beleidslijn.

Vervolg

De komende maanden zullen de concreet aan Keyrail toebedeelde taken uit het voorstel van de aandeelhouders in detail uitgewerkt moeten worden. De interfaces met de taken van ProRail moet eveneens worden uitgewerkt en geoperationaliseerd. Daarnaast moeten de samenwerking en prestatieafspraken eenduidig worden beschreven. Dit alles zal moeten worden beoordeeld op uitvoerbaarheid en juridische haalbaarheid. Zodra er duidelijkheid en overeenstemming is, zal ik alles wat nodig en mogelijk is, vastleggen in de beheerconcessie aan ProRail en bijvoorbeeld vormgeven in een bestuurlijk arrangement. Het is verder belangrijk dat in het vervolgtraject zorgvuldig wordt omgegaan met de eventuele overgang van personeel tussen de organisaties.

Tot slot ga ik in overleg over de door de aandeelhouders gewenste ingangsdatum voor het nieuwe model van 1 januari 2014. Ik ga onderzoeken hoe deze voorkeur zich verhoudt tot de ingangsdatum van de nieuwe beheerconcessie op 1 januari 2015 en wat er praktisch en juridisch gezien voor nodig is om, indien ik daartoe besluit, gehoor te geven aan deze wens.

Ik zal u op de hoogte houden van relevante ontwikkelingen in dit traject. Dat doe ik in de voortgangsrapportages over de Betuweroute dan wel separaat al dan niet in het licht van de nieuwe beheerconcessie voor ProRail.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld