

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

952

Vragen van het lid **De Rouwe** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *Keyrail* (ingezonden 16 december 2013).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 15 januari 2014).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Vrees voor tweede spoorbeheerder», waarin wordt gemeld dat vervoerders en vakbonden belangentegenstellingen zien tussen ProRail en Keyrail?¹ Wat is uw visie op dit artikel?

Antwoord 1

Ik ben bekend met het bericht. Daarin geven werkgeversorganisatie KNV en vakbond FNV Spoor aan vier bezwaren te hebben tegen de plannen rond Keyrail. Men vreest hogere kosten, een slechtere dienstregeling, onveiligheid op het spoor en men twijfelt aan de juridische haalbaarheid van het plan. Dit zijn belangrijke issues die ook serieus geadresseerd worden. Sterker nog: aan al deze issues zal de versterking van de ketenregie en het één loket voor alle spoorgoederen-vervoerders een belangrijke bijdrage moeten leveren. Op dit moment zijn er nog twee loketten, namelijk Keyrail voor de havenspoorlijn in Rotterdam, de Betuweroute en de Kijfhoek, en ProRail voor het gemengde net. Met één loket ontstaat eenduidigheid en worden onnodige kosten juist vermeden. Keyrail zal er als ketenregisseur voor zorgen dat de capaciteit optimaal wordt benut en aansluitende paden beschikbaar worden gesteld. Doordat er één verkeersleiding is en blijft (sinds 2012 ProRail voor Betuweroute en gemengde net) zal de veiligheid niet in het geding zijn. Op dit moment werkt een gezamenlijke projectgroep van havenbedrijven, ProRail, Keyrail en IenM, de plannen voor de één-loket-functie en ketenregie verder uit. De ideevorming wordt regelmatig getoetst bij KNV, EVO, VRTO en FNV. Juridische haalbaarheid is daarbij een belangrijke toetssteen.

Vraag 2

Deelt u de mening dat belangentegenstellingen kunnen ontstaan tussen het commerciële Keyrail en het staatsbedrijf ProRail aangezien grote delen van het spoor «gemengd» gebruikt worden (voor goederen- en personenvervoer)? Zo neen, waarom niet?

¹ de Volkskrant, 9 december 2013

Antwoord 2

Die mening deel ik niet. In de nieuwe opzet is en blijft ProRail de beheerder van het gehele spoorwegnet. ProRail doet de capaciteitsverdeling voor zowel het reizigersvervoer, het goederenvervoer als voor beheer en onderhoud. ProRail houdt zich daarbij aan de regels die voor capaciteitsverdeling zijn opgesteld, in Europese regelgeving en in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweg-infrastructuur. Keyrail verzorgt de intake, bundelt de aanvragen en is de gesprekspartner voor de capaciteitsverdelers voor het goederenvervoer en Keyrail kan alle schakels in de gehele goederenketen van vortransport tot achterland optimaal afstemmen. Keyrail krijgt in de nieuwe opzet geen commerciële doelstelling meer. Keyrail zal de functies van één loket voor alle spoorgoederenvervoerders en van ketenregisseur uitoefenen.

Vraag 3

Wat is uw visie op de angst van de beoogde gebruikers voor twee loketten? Is er voldoende vraag vanuit de vervoerders naar een loket als Keyrail?

Antwoord 3

Zoals eerder aangegeven zijn er op dit moment juist twee loketten, namelijk ProRail voor het gemengde net en Keyrail voor de Betuweroute, de Kijfhoek en de havenspoorlijn in Rotterdam. Dat gaat veranderen. ProRail is in de plannen de beheerder en daarmee verkeersleider voor het hele spoorwegnet. Keyrail wordt het enige loket en de ketenregisseur specifiek voor het spoorgoederenvervoer.

KNV is als vertegenwoordiger van de vervoerders aangesloten bij het ontwikkelproces van de nieuwe taakomschrijving voor Keyrail. En kan juist op deze manier de belangen van de gebruikers in het ontwikkelproces borgen. Een efficiënt gebruik van de capaciteit van het spoorwegnet en daarmee van de goederenpaden is een publiek belang. Dit publieke belang zal zich de komende jaren, bij de aanleg van het Derde spoor in Duitsland, door minder beschikbare capaciteit op het spoor sterk manifesteren. Samen met de verschillende partijen in de goederenvervoerketen zal Keyrail daarin een belangrijke rol spelen om het spoor zo efficiënt mogelijk te benutten. Daarbij gaat het naast de wensen van de vervoerders ook om de belangen van de verladers en de kade-exploitanten.

Vraag 4

Bent u bereid om de voor- en nadelen te bezien van het overnemen van de taken van Keyrail door ProRail, aangezien capaciteitstoedeling een essentiële en publieke taak is met grote impact op de geliberaliseerde spoorsector? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De gezamenlijke projectgroep heeft de processen en functies vanaf capaciteitsaanvraag door de vervoerders, de capaciteitsverdeling onder de vervoerders tot de be- en bijsturing van de treindienst nauwgezet in kaart gebracht. Ook is gekeken welke functies momenteel ontbreken in het systeem om het spoorgoederenvervoer goed te organiseren. De functies ketenregie en ketenontwikkeling worden toegevoegd. Bij elk van de functies is gekeken of die het beste bij ProRail danwel bij Keyrail belegd kan worden en wat dat zou betekenen voor de capaciteit en de veiligheid van het spoor. Dit heeft geleid tot een voorstel voor de verdeling van taken over Keyrail en ProRail. ProRail neemt de taken van Keyrail met betrekking tot het assetmanagement op de dedicated goederensporen over van Keyrail. ProRail is en blijft de onafhankelijke verkeersleider en capaciteitsverdelers voor het hele spoornetwerk, los van de commerciële personen- en goederenvervoerders. De goederenvervoerders krijgen één loket. Het geheel wordt overzichtelijker. De voorstellen worden door mij getoetst, onder andere juridisch, maar ook of deze bijdragen aan de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Ik zal u hierover, zoals eerder toegezegd, bij de integrale uitwerking van de LTSA informeren.

Vraag 5

Kunt u aangeven hoe deze (voorgenomen) besluiten zich verhouden met de motie-De Rouwe/Van Veldhoven waarmee gevraagd is geen onomkeerbare stappen te zetten en/of kosten te maken anticiperend op de eventuele

toedeling van taken aan Keyrail zo lang er geen breed gedragen plan met de sector, waaronder de goederenvervoerders, zelf ligt?²

Antwoord 5

Zoals ik in mijn brief van april 2013 (IenM/BSK-2013/66064) aan uw Kamer heb aangegeven zet ik geen onomkeerbare stappen in de structuur van Keyrail voordat de ordeningsdiscussie in het kader van de uitwerking van de LTSA is gevoerd. Ik heb ook gezegd dat de tijd dringt en dat ik voorbereidingen moet treffen voor de nieuwe situatie. Deze voorbereidingen staan de ordeningsdiscussie niet in de weg.

Samen met de havenbedrijven, ProRail, Keyrail en in afstemming met KNV, EVO, VRTO en FNV, worden de voorstellen nu verder uitgewerkt. Het resultaat daarvan en de toets die ik daarop uitvoer, zal onderdeel vormen van de integrale uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda die ik einde eerste kwartaal 2014 aan uw Kamer zend.

Vraag 6

Kunt u aangeven hoe de verantwoordelijkheden en taken van Keyrail zijn georganiseerd in de periode vanaf het aflopende contract in september jl. en het ingaan van een eventueel nieuw contract?

Antwoord 6

In deze zogenaamde overgangperiode zet Keyrail zijn gebruikelijke werkzaamheden voort als exploitant van de Betuweroute. Dat heb ik uw Kamer gemeld in mijn brief van april 2013 (IenM/BSK-2013/66064). Keyrail werkt nog altijd onder de volmacht van ProRail – die als concessiehouder eindverantwoordelijk is. Keyrail voert dus (net zoals in de afgelopen jaren) voor de Betuweroute in opdracht van ProRail de beheertaken infrastructuurmanagement en capaciteitsmanagement uit. Keyrail doet dat in principe tot aan de nieuwe situatie. Voordat die nieuwe situatie ingaat, zal Keyrail zich, net als ProRail, daarop moeten voorbereiden.

Vraag 7

Kunt u aangeven wat de relatie is tussen de implementatie van de spoorgoederencorridor Rotterdam-Genua, waarvoor u op 5 december jl. het uitvoeringsplan heeft ondertekend, en de onderhavige besluitvorming?

Antwoord 7

De implementatie van de spoorgoederencorridor Rotterdam – Genua betreft het zo spoedig mogelijk installeren van ERTMS op deze corridor die door Nederland, Duitsland, Zwitserland en Italië voert en het instellen van een one-stop-shop die gaat over het toedelen van aaneengesloten inter-operabele paden op die corridor.

In Nederland is op de Betuweroute ERTMS overigens al geïnstalleerd, bij Zevenaar wordt de installatie nu uitgevoerd. Met de installatie van ERTMS wordt de capaciteit van deze corridor vergroot en kan het tijdrovende wisselen van locomotieven aan de grens voorkomen worden.

Keyrail zal het ene loket worden voor al het goederenvervoer in Nederland. Over de governance van Keyrail heb ik nog geen besluit genomen. Daar kom ik in het kader van de Lange Termijn Spooragenda deel II op terug. Ik zal daarbij tevens de inzichten over de organisatie van de one-stop-shop in Europees verband betrekken.

² Kamerstuk 29 984, nr. 402 d.d. 25 april 2013