

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu
Mevrouw W.J. Mansveld
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	5 november 2012	Behandeld door	
Bijlage(n)	1	Telefoonnummer	088 231 7030
Onderwerp	Rapport Spoorgoederenvervoer	Kenmerk	EDMS 3224662

Geachte mevrouw Mansveld,

Op 29 juni vorig jaar heeft Minister Schultz van Haegen de Tweede Kamer geïnformeerd over haar voornemen met betrekking tot de exploitatie van de Betuweroute (kenmerk IenM/BSK-2011/95625). Daarbij heeft zij onder meer aangegeven dat zij voornemens is de exploitatie van de Betuweroute ondershands aan Keyrail op te dragen. In haar brief gaat zij uit van het zogenaamde "Betuweroute+ model", waarbij de exacte scope, zowel functioneel als geografisch, nog nader onderzocht zou moeten worden.

Wij, de gezamenlijke aandeelhouders van Keyrail, hebben met uw Directie Spoorvervoer afgesproken dat wij een concreet voorstel voor een passend vervolg van de exploitatie van het railgoederenvervoer door Keyrail aan u zullen uitbrengen. Dat doen wij bij deze. Wij hebben adviesbureau Roland Berger gevraagd om ons te begeleiden en te adviseren gedurende de afgelopen maanden, waarin wij ons voorstel nader hebben uitgewerkt.

Om de vervoersambitie te realiseren, met behoud van veiligheid en efficiëntie, moet het exploitatiemodel goederenvervoer worden aangepast. De functie van ketenregisseur is van essentieel belang om de goederen zo efficiënt mogelijk door het (haven)systeem te plannen en te geleiden. In de bijlage vindt u de samenvatting en conclusies uit het eindrapport dat Roland

Berger heeft opgesteld en dat naar onze overtuiging de contouren geeft voor solide inrichting van de toekomstige exploitatie van het railgoederenvervoer in Nederland. Hieronder volgt een opsomming van de conclusies:

- ProRail verwerft de integrale concessie voor het beheer van spoorinfrastructuur in Nederland
- Keyrail krijgt van uw Ministerie (via de beheerconcessie van ProRail) de exclusieve opdracht voor marketing & sales, business development, capaciteitsmanagement, beprijzing en ketenregie voor al het goederenvervoer, inclusief efficiënte en aantrekkelijke internationale aansluitingen; kortom, Keyrail wordt hét loket voor goederenvervoer.
De rol van ketenregisseur is breder dan enkel het spoor en moet vanuit het beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu voorgeschreven worden.
- Binnen de concessie van ProRail zal Keyrail voldoende waarborgen moeten krijgen om de rol van ketenregisseur en 1-loket goed uit te kunnen voeren; de doelstellingen van ProRail en Keyrail zullen structureel gelijkgeschakeld moeten worden, door de opdracht en verantwoordelijkheden van Keyrail in de concessie overeenkomst van ProRail vast te leggen.
- Naast uitvoering van het capaciteitsmanagement voor de Betuweroute zal Keyrail alle capaciteitsaanvragen voor het goederenvervoer voor het gehele Nederlandse net bundelen die vervolgens input zullen zijn voor het integrale capaciteitsverdelingsproces bij ProRail;
- ProRail is integraal verantwoordelijk voor de verkeersleiding voor het gehele Nederlandse net. Voor het goederenvervoer per spoor wordt onderscheid gemaakt tussen verkeersleiding en ketenregisseur, zodat Keyrail als ketenregisseur kan bijsturen ten behoeve van de planning van het goederenvervoer
- ProRail zal het asset management en infra-onderhoud plannen en uitvoeren. Specifieke regimes moeten geaccommodeerd worden om Keyrail in staat te stellen zijn rol als ketenregisseur goed uit te kunnen voeren;
- (Uitbreidings)investeringen (buiten de MIRT portefeuille, "sub-MIRT") ten behoeve van goederenvervoer moeten waar mogelijk zowel financieel als procedureel worden gesplitst van reizigersvervoer en in nauw overleg tussen de havens, Keyrail en ProRail worden vastgesteld

Het railgoederenvervoer staat voor grote uitdagingen. Maasvlakte 2 nadert haar voltooiing en zal zorgen voor forse groei van ladingvolumes. De havens van Rotterdam en Amsterdam

hebben beide de ambitie het aandeel 'rail' in de modal split van het achterlandvervoer te verhogen. Gevolg daarvan is dat het aantal treinen van- en naar de havens in de komende decennia zal vervier- of vijfvoudigen. De logistieke opgave bij de laad- en losterminals neemt in dezelfde mate toe, terwijl de railinfrastructuur in de directe omgeving beperkt zal meegroeien. De bestaande 'resources' zullen dus zeer intensief worden gebruikt. De besturing, maar ook het beheer van dit railsysteem vraagt om een gerichte aanpak met veel kennis van logistieke zaken en een sterke regiefunctie op de integrale railoperatie. Binnen die aanpak zal Keyrail de centrale rol gaan invullen en zal Keyrail gepositioneerd worden als dé ketenregisseur. Binnen ons voorstel zijn wij in staat om de vervoersbelangen als ook de traditionele netbeheerfunctie in goede samenhang te kaderen. Wij stellen voor om dat kader te hanteren bij de verdere uitwerking

Bovenstaand voorstel levert een helder en eenduidig model op. Gezien de onderlinge afhankelijkheden van de partijen is het voor een goede implementatie wel noodzakelijk een en ander in goede afspraken, bijvoorbeeld Service Level Agreements, tussen partijen vast te leggen. Ook zal nadere uitwerking van juridische en proces aspecten moeten plaatsvinden. In dat vervolgtraject zal ook gebouwd gaan worden aan het vergroten van het vertrouwen in en binnen de spoorsector

Prorail, Haven Amsterdam en Havenbedrijf Rotterdam zullen dit in een vervolgtraject nader uitwerken, mede in overleg met uw Ministerie. Wij willen dit vervolgtraject op korte termijn oppakken. Naar onze mening zou het nieuwe model per 1 januari 2014 ingevoerd moeten kunnen worden

Wij vragen u om spoedig in te stemmen met ons voorstel, waarna wij de verdere uitwerking van de juiste taakverdeling en manieren van waarborging krachtig ter hand zullen nemen. Zoals gezegd, zullen wij dat uiteraard doen in overleg met uw Directie Spoorvervoer.

Met vriendelijke groet,

ProRail

Havenbedrijf Rotterdam

Havenbedrijf Amsterdam

cc: Raad van Commissarissen en Directie Keyrail