

Vergaderjaar 2003–2004

27 482

Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)

27 216

Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein)

Nr. 92

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2004

Naar aanleiding van de motie Hofstra (Tweede Kamer, vergaderjaar 2001–2002, 27 482 en 27 216, nr. 55), voorgesteld op 28 maart 2002 en aangenomen op 23 april 2002, bericht ik u als volgt.

In de motie vroeg de Kamer om «de mogelijkheden en consequenties van de overgang van de spooransluitingen naar de overheid in kaart te brengen en de Kamer daarover te rapporteren vóór 1 januari 2003». Ter uitvoering daarvan heeft mijn ministerie aan ProRail gevraagd om de situatie met betrekking tot eigendom en beheer van de spooransluitingen, momenteel ondergebracht in een dochterbedrijf van de NS Groep, namelijk NS-Spooraansluitingen BV (NSS), nader te onderzoeken. Hierbij zijn aan de orde gekomen de situatie met betrekking tot de markt en het vervoer, de onderhoudsstaat, milieuaspecten, de financiële en juridische waardering, alsmede de consequenties en mogelijkheden van het al dan niet overbrengen van NSS naar de overheid of andere gegadigden (geïnteresseerden).

In hoofdlijnen zijn de resultaten van het onderzoek als volgt:

1. particuliere spooransluitingen zijn sporen aftakkend van het net van hoofdsporen, stamlijn of emplacement tot op het terrein van de klant, bedoeld om bedrijven aan te sluiten op het spoornet;
2. NSS heeft 320 particuliere spooransluitingen in heel Nederland in eigendom en beheer; NSS is economisch eigenaar van de «bovenbouw» (rails, dwarsliggers, wissels etc.), de ondergrond kan eigendom van derden zijn;
3. vrijwel al het spoorgoederenvervoer in Nederland wordt gegenereerd via deze spooransluitingen;
4. 25% van alle spooransluitingen genereert 90% van het totale landelijke spoorvervoer; deze noemen we «de *strategisch belangrijke spoor-*

- aansluitingen*) (circa 80 stuks); circa 40% van de sporaansluitingen genereren geen vervoer («slapende aansluitingen»);
5. de geïnterviewde marktpartijen zien via de sporaansluitingen een *groeipotentieel* van 12,5 mio ton in de komende 5 jaar (dus 7,5% groei/jaar);
 6. er zijn indicaties dat de *onderhoudsstaat* van de sporaansluitingen zorgwekkend is; ProRail heeft enkele scenario's ontwikkeld om een indicatie te krijgen van de kosten van het noodzakelijke onderhoud aan de strategisch belangrijke sporaansluitingen en adviseert op basis daarvan om rekening te houden met een noodzakelijke investering ad € 12,5 mio voor achterstallig onderhoud; echter, nadere informatie leert dat alleen de «slapende aansluitingen» een niet toereikende onderhoudsstaat kennen terwijl «de strategisch belangrijke sporaansluitingen» wel de keuringen van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) zouden kunnen doorstaan; overigens is contractueel vastgelegd dat, indien de «slapende aansluitingen» weer in dienst genomen worden, de betrokken bedrijven zelf de hieraan verbonden kosten dienen te dragen; nader onderzoek is hier gewenst, dit kan worden meegenomen in het vervolgonderzoek;
 7. de risico's die NSS draagt op *milieugebied* (met name bodemverontreiniging) zijn nog onduidelijk. Een nader risicoanalyse dient dan ook onderdeel uit te maken van een volgende fase in dit proces;
 8. de sporaansluitingen zijn niet te beschouwen als een aparte entiteit, maar als onderdeel van de hele spoorgoederenketen; juist de positionering van de sporaansluitingen in een apart bedrijf heeft de huidige problematiek veroorzaakt (achterstallig onderhoud, twijfel over levensvatbaarheid).

De resultaten van het onderzoek naar de *financiële waardering* van NSS lenen zich, gezien de positie van de betrokken bedrijven, niet voor openbaarmaking; desgewenst kan ik u daarover vertrouwelijk informeren.

Het onderzoek bevestigt de stelling in de motie Hofstra, dat «de sporaansluitingen van grote betekenis zijn voor het goederenvervoer». Mede daarom is het van belang dat de vrije en non-discriminatoire toegang tot die sporaansluitingen voor een ieder gegarandeerd is, en dat de exploitant de sporaansluitingen marktgericht exploiteert en gebruik maakt van kansen om het spoorvervoer te vergroten. Die aspecten zijn in de huidige situatie echter niet zeker gesteld.

Op basis van de bevindingen van het onderzoek heb ik *besloten*:

1. Conform de motie Hofstra ten principale te streven naar uitname van NSS uit de NS Groep (reizigersvervoer) naar een derde partij.
2. Op basis van het verrichte onderzoek ProRail te verzoeken om: (a) in overleg te gaan met de NS Groep over de (volledige) overdracht van NSS (waarin momenteel eigendom en exploitatie van de sporaansluitingen zijn ondergebracht) aan ProRail of een andere gegadigde (geïnteresseerde), om (b) een plan te maken voor de toekomstige marktgerichte en bedrijfseconomisch rendabele exploitatie van de sporaansluitingen door ProRail en, (c) om de resultaten van (a) en (b) voorafgaand aan finalisering aan mij voor te leggen.
3. Op basis van de resultaten van het door ProRail uitgevoerde onderzoek, zal ik een standpunt innemen. Ten aanzien van een voorstellenpakket van Prorail geldt overigens als absolute voorwaarde dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, alvorens te komen tot finale onderhandelingen c.q. besluitvorming, een en ander nader zal bezien via een zgn. Due Diligence onderzoek, met name gericht op financiële en juridische implicaties.

Ik stel u voor dat ik, op het moment dat de bedoelde voorstellen van ProRail aan mij zijn voorgelegd en nader zijn bestudeerd, opnieuw aan uw Kamer zal rapporteren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs