

Vergaderjaar 2012–2013

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 399

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 april 2013

In het AO Spoor op dinsdag 2 april heb ik u toegezegd om u voor het VAO Spoor te informeren over het proces om te komen tot een nieuwe opdracht voor Keyrail.

In dat AO gaf de Kamercommissie aan te hechten aan een versterkte positie voor het spoorgoederenvervoer en een duidelijke organisatie van de beheertaken hiervoor. Tevens is door een aantal Kamerleden aangegeven dat de orderingsdiscussie met betrekking tot Keyrail zou moeten plaatsvinden in de bredere orderingsdiscussie van de Lange Termijn Spoor Agenda en dat de spoorgoederenvervoerders nadrukkelijk betrokken worden.

Ik ga hieronder in op deze punten.

Versterken positie spoorgoederenvervoer

Het spoorgoederenvervoer moet verder worden versterkt om – in het belang van de Nederlandse economie – de verwachte groei van goederenvervoer op het spoor te accommoderen én een groter aandeel van het spoorvervoer in het totale goederenvervoer te kunnen realiseren. Dit vergt een innovatieve en specifieke aanpak van dit vervoer. Samen met de aandeelhouders van Keyrail (de Havenbedrijven van Amsterdam en Rotterdam en Prorail) ben ik van mening dat met de versterking van de ketenregie en de 1 loketfunctie deze uitdaging het beste kan worden vormgegeven. Groei in het spoorgoederenvervoer en de verdere ontwikkeling van de kwaliteit is voor de economie in Nederland van essentieel belang. Juist om die redenen ben ik blij dat de beide Havenbedrijven zich sterk en proactief inzetten op dit dossier. De belangen van het spoorgoederenvervoer en de havenbedrijven zijn gelijkgericht. Daarom is het van belang om met de havenbedrijven als aandeelhouder een gezamenlijke aanpak uit te werken. De spoorgoederenvervoerders zullen hier nadrukkelijk bij betrokken worden.

Keyrail wordt de enige regisseur voor het spoorgoederenvervoer

Ten opzichte van de bestaande praktijk wordt meer eenduidigheid gecreëerd voor de spoorsector, namelijk:

- Er wordt één loket voor het spoorgoederenvervoer gecreëerd waarmee zowel afspraken voor de Betuweroute als voor het gemengde net kunnen worden gemaakt over bijvoorbeeld de aanvraag van paden en de toegangsovereenkomst. Nu heeft een spoorgoederenvervoerder met twee loketten te maken: Keyrail voor de Betuweroute en ProRail voor het gemengde net. Beide netten zijn en blijven ook in de toekomst belangrijk voor de afwikkeling van het spoorgoederenvervoer.
- Er komt één ketenregisseur voor het spoorgoederenvervoer die de logistieke processen vanaf de aankomst in de haven via de doorvoer over het spoor tot aan de bestemming ergens in het Europese achterland zo effectief en efficiënt mogelijk kan vormgeven. Daarbij gaat het er tevens om dat ook de processen in de spoorketen zo op elkaar worden afgestemd dat de keten als geheel optimaal kan presteren en ingespeeld wordt op nieuwe kansen en ontwikkelingen. Hierdoor kan ook de schaarse spoorcapaciteit efficiënter gebruikt worden en gaat de kwaliteit van de gehele spoorketen omhoog.

De ketenregiefunctie

Keyrail zal de goederen en de treinen in de praktijk zo efficiënt mogelijk door de aaneenschakeling van transferpunten (de keten) moeten geleiden. Vanaf de binnenkomst van een schip in de haven (bijvoorbeeld straks op de Tweede Maasvlakte), de overslag van de lading op de terminal, de bundeling van lading op de juiste trein, het kunnen benutten van het gereserveerde slot van de trein op het spoor (met voorkeur voor de Betuweroute), de aansluiting van de trein op het gemengde net of het buitenlandse spoor tot aan de overslag op de terminal in het Europese achterland: het spoor moet een belangrijke en aantrekkelijke bijdrage kunnen leveren voor verladers aan het zo soepel en snel mogelijk kunnen doorvoeren van producten tussen de locaties van aankomst en bestemming. Tevens is het van belang dat het spoor zo efficiënt mogelijk wordt benut.

Keyrail als ketenregisseur moet hiervoor op verschillende taakgebieden opereren en deze in samenhang zien. Het gaat daarbij voor wat betreft het spoor om het aanbieden en waarmaken van een passend doorgaand internationaal goederenpad:

- aan te vragen in de jaarlijkse capaciteitsverdeling en daarnaast zo mogelijk ad hoc te verkrijgen;
- goed onderhouden met zo min mogelijk hinder van buitendienststellingen (voor onderhoud);
- goed geprijsd t.o.v. de kwaliteit;
- optimale be- en bijgestuurd zodat aansluitingen op de grensovergangen worden gehaald opdat beloofde vertrek- en aankomsttijden worden waargemaakt.

De logistieke keten gaat echter verder dan het spoor en eindigt vaak buiten Nederland. De ketenregisseur moet daarom ook in de havenprocessen en in de internationale spoorprocessen bevoegdheden krijgen om de logistieke processen van zee naar terminal, van terminal naar trein en vice versa optimaal af te stemmen. Dit jaar moet worden uitgewerkt hoe die bevoegdheden eruit moeten zien en wat ervoor nodig is om deze in te vullen.

Hoe nu verder

In het AO Spoor heeft een aantal Kamerleden aangegeven dat de orderingsdiscussie met betrekking tot Keyrail zou moeten plaatsvinden in de bredere orderingsdiscussie van de Lange Termijn Spoor Agenda. In essentie gaat het daarbij om een antwoord op de vraag: moet Keyrail een aparte BV blijven of zou het een onderdeel van ProRail moeten worden? Ik heb u tijdens het AO aangegeven dat ik gezien de tijd genoodzaakt ben om de uitwerking van de inhoud van de opdracht aan Keyrail voor versterking van de ketenregie en de 1 loketfunctie voort te zetten. Voor de goede orde: ik ben mij ervan bewust dat de orderingsdiscussie in het kader van de Lange Termijn Spoor Agenda de positionering van Keyrail kan beïnvloeden. Ik ben bereid om geen onomkeerbare stappen te zetten in de ordening van Keyrail ten opzichte van ProRail voordat de implicaties van de ordening van de spoorsector in het kader van de Lange Termijn Spoor Agenda met uw Kamer zijn besproken.

Voorlopig moet toegewerkt worden naar een taakopdracht die Keyrail via de beheerconcessie van ProRail krijgt, want duidelijkheid is dit jaar (op hoofdlijnen) noodzakelijk, omdat de huidige exploitatieopdracht van Keyrail eindigt op 1 september aanstaande. Om de continuïteit van het beheer van de Betuweroute te borgen, zal ik voor de periode vanaf 1 september afspraken maken met Keyrail, de Havenbedrijven Amsterdam en Rotterdam en ProRail over de verlengde exploitatie tot aan de inwerkingtreding van de nieuwe situatie. Keyrail blijft de taken uitvoeren die zij sinds de opening van de Betuweroute uitvoert.

In deze overgangperiode kunnen de partijen al wel toewerken naar de versterking van de ketenregie. De Havenbedrijven, ProRail en Keyrail willen graag zo snel mogelijk voortgang maken met de gewenste verbeteringen voor de spoorgoederensector. De invulling van de ketenregiefunctie vormt namelijk een belangrijk onderdeel van de maatregelen uit het Aanvalsplan Goederenvervoer. Ik zal de partijen vragen om alleen die verbeteringen te implementeren die los staan van de uiteindelijke structuurkeuze. Te denken valt dan aan het gezamenlijk optrekken van ProRail en Keyrail bij het opstellen van de netverklaring, het afsluiten van de toegangsovereenkomst en het voeren van overleggen.

Planning nieuwe opdracht aan Keyrail

Op hoofdlijnen is de planning van het proces voor een nieuwe opdracht aan Keyrail als volgt.

Activiteit	Gereed
Verlenging overeenkomst Staat-aandeelhouders Keyrail van 1 september 2013 tot 1 januari 2015	1 juni 2013
Voortgangsbrief Lange Termijn Spoor Agenda met analyse implicaties ordening spoorsector gevolgd door orderingsdiscussie	Najaar 2013
Herijken positionering Keyrail n.a.v. orderingsdiscussie	December 2013
Concept-beheerconcessie en mogelijk opdracht aan Keyrail gereed voor voorhang bij Tweede Kamer	Voorjaar 2014
Inrichten en aanpassen takenpakket Keyrail en ProRail	Najaar 2014
Beheerconcessie en opdracht aan Keyrail in werking	1 januari 2015

Volgens deze planning worden onomkeerbare besluiten over de ordening met betrekking tot Keyrail pas vastgelegd nadat ik met u over de ordening van de spoorsector heb gesproken in het kader van de Lange Termijn

Spoor Agenda. Daarnaast kan ik met de aandeelhouders van Keyrail en ProRail en Keyrail zelf voortvarend aan de slag om de voorbereidingen te treffen voor de verbeterde ketenregie en de 1 loketfunctie.

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