



Aan de Leden van Tweede Kamer,  
Commissie I&M,  
tav de woordvoerders spoorbeleid.

2500 EA Den Haag

Onderwerp: Spoorgoederenvervoer ProRail/Keyrail

16 april 2013

Geachte Leden,

De positie van het spoorgoederenvervoer in Nederland moet versterkt worden. Daarvoor hebben de drie aandeelhouders van Keyrail, te weten de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam en ProRail in overleg met I&M een onderzoek uitgevoerd en een voorstel opgesteld.

Doel van deze notitie is om vragen en opvattingen daarover uit het Tweede Kamerdebat over spoorvervoer van 2 april 2013 nader toe te lichten; waarom is dit voorstel opgesteld, hoe ziet de rolverdeling tussen ProRail en Keyrail eruit en hoe kunnen we de groei-doelstellingen en beleidsdoelstellingen voor het spoorgoederenvervoer tot een succes maken.

#### Waarom is gekozen voor deze organisatievorm?

1. Goederen vragen om een andere benadering dan reizigers bij het vervoer over het spoor. Goederen worden immers vaak overgeslagen van de ene modaliteit naar de andere. Bijvoorbeeld: een container komt per schip aan op een terminal en gaat per trein naar een achterlandbestemming. Deze hele keten moet een "naadloze" aansluiting kennen. Daarvoor is een overstijgende ketenregie nodig, om in een sterk concurrerende markt dit logistieke proces zo optimaal mogelijk te laten verlopen. Slechte verbindingen en vertragingen kosten veel geld en verlagen de kwaliteit, hierdoor dreigt het vervoer dan "eenvoudigweg" te worden overgeheveld naar het wegtransport. En dat is bij de nagestreefde modalsplit juist niet de bedoeling, vinden zowel marktpartijen en havenbeheerders als ook Haagsche beleidsmakers.
2. De noodzakelijke ketenregie is een specifieke taak die niet bij de infra-beheerder ProRail thuis hoort. ProRail moet zich concentreren op haar kerntaken, te weten het



# Port of Amsterdam



zeeland  
seaports



GRONINGEN SEAPORTS



beheer en onderhoud van het gehele spoorwegnet in Nederland. En op het borgen van de spoorveiligheid, de verkeersleiding en de verdeling van de capaciteit op het gemengde net voor zowel het reizigers- als het goederenvervoer. In het voorstel krijgt ProRail als dé spoorinfra-beheerder in Nederland dan ook de volledige verantwoordelijkheid voor deze taken, waarvoor ook het beheer en onderhoud van de Betuweroute van Keyrail naar Prorail wordt overgedragen. Deze taaktoedeling past bij het ook door de Tweede Kamer gewenste EU-beleid.

3. Keyrail heeft in de afgelopen zeven jaar bewezen dat het de spoorgoederenmarkt kent. Keyrail heeft op de Betuweroute de ketenregie-functie met succes ontwikkeld en kan deze –met haar aandeelhouders- verder uitbouwen voor zowel de Betuweroute als voor het spoorvervoer op het gemengde net. Immers, in de dagelijkse praktijk maakt de helft van het spoorvervoer zowel gebruik van de Betuweroute als óók van het gemengde net. En ook de spoorvervoerders geven aan dat het de hoogste tijd is dat de spoormarkt eenduidig wordt georganiseerd. Wij menen dat Keyrail hiervoor de aangewezen organisatie is: never change a winning team!

#### De rolverdeling.

1. Het is een misverstand om te denken dat er twee regisseurs en twee loketten voor het spoor komen. In de nieuwe constructie wordt het aantal loketten voor het spoorgoederenvervoer juist terug gebracht van twee naar één. Zoals is aangegeven in de brieven van de staatssecretaris van I&M krijgt Keyrail via de beheersconcessie aan ProRail specifieke taken (zoals bundelen van capaciteitsaanvragen voor het gemengde net en het capaciteitsmanagement voor de Betuweroute) en aanvullend vanuit I&M de opdracht tot ketenregie om de verdere ontwikkeling van het spoorvervoer te kunnen organiseren. Doordat het beheer en onderhoud van de Betuweroute van Keyrail naar ProRail overgaat, kan Keyrail zich geheel op ketenregie en marktontwikkeling concentreren, inclusief de planning en de monitoring van het grensoverschrijdend spoorvervoer. Daarmee wordt Prorail dé spoorinfra-beheerder en krijgt op deze infra Keyrail dé taak voor de noodzakelijke ketenregie en marktontwikkeling van het spoorgoederenvervoer.

2. Deze heldere taaktoedeling maakt het tevens voor ProRail mogelijk om naast haar hoofdtaak als infrabeheerder ook als enige instantie op te treden om de capaciteit op het gemengde Nederlandse spoorwegnetwerk te verdelen voor reizigers- en goederenspoorvervoer. En juist ten behoeve van deze capaciteitsverdeling door ProRail reikt Keyrail vanuit haar spoorgoederenmarkt-expertise tijdig aan Prorail een voorstel aan voor de benodigde spoorgoederencapaciteit. Hierbij is coördinatie en bundeling via Keyrail gewenst, omdat er momenteel 16 afzonderlijke, private spoorvervoerders op het Nederlandse spoor werkzaam zijn.

3. De diverse taken en afspraken worden vastgelegd in service level agreements (SLA's), zodat de verantwoordelijkheden voor alle partijen duidelijk zijn. Hierdoor kan er zo nodig worden ingegrepen, indien één van de partijen zich niet aan de afspraken houdt. Daarbij vinden de aandeelhouders een eindverantwoordelijkheid en dus een rechtstreekse rapportagelijijn van Keyrail naar I&M van belang, zodat bij problemen de mogelijkheid bestaat dat voor escalatie I&M tijdig kan ingrijpen.





# Port of Amsterdam



zeeland  
seaports



GRONINGEN SEAPORTS



## Groei- en beleidsdoelstellingen.

1. Bij het nieuwe voorstel krijgt Keyrail namens I&M de exclusieve opdracht *om niet alleen voor de Betuweroute maar voor het hele Nederlandse spoorwegnetwerk* de kaders aan te geven die noodzakelijk zijn om de logistieke vereisten voor het spoorgoederenvervoer te kunnen realiseren. Zoals aangegeven, is deze verbreding vanuit de spoormarkt noodzakelijk omdat de helft van het spoorvervoer behalve de Betuweroute óók het gemengde net gebruikt. Deze verbreding is beleidsmatig noodzakelijk om het spoorvervoer een duidelijke groei- impuls te geven, passend bij de beleidsdoelen voor duurzaamheid, veiligheid en economische ontwikkeling en in lijn de doelstellingen die Kabinet en Kamer hebben geformuleerd in het "Programma Hoogfrequent Spoorvervoer" (PHS), de "Lange Termijn Spooragenda" en de "Structuurvisie Infrastructuur & Ruimte" .
2. De één loket rol voor Keyrail neemt veel werk uit handen van de afzonderlijke, private spoorvervoerders. Nu moeten veel spoorvervoerders zich melden bij Keyrail voor een vergunning en een spoorpad op de Betuweroute en bij Prorail voor een vergunning en aansluitend spoorpad op het gemengde net; met het nieuwe voorstel volstaat één melding bij Keyrail.

## Voorwaarde voor succes.

Bij het vastleggen van resultaatgerichte afspraken (de SLA's) voor Prorail en voor Keyrail is een directe rapportage- en escalatielijn naar I&M essentieel. Deze SLA's worden momenteel door de drie aandeelhouders, samen met Keyrail, uitgewerkt en gedurende het proces bij de vervoerders getoetst. Het moet resulteren in transparante en uitvoerbare afspraken tussen Keyrail en ProRail en de havenbeheerders. Daarmee worden sterke punten versterkt, namelijk die van ProRail als neutrale infrastructuurmanager voor het gehele reizigers- en goederenspoorwegnet én voor Keyrail als dé ketenregisseur voor het spoorvervoer.

Voor vragen en toelichting kunt u nader contact opnemen.

Mede namens het Havenbedrijf Rotterdam, Havenbedrijf Amsterdam, Zeeland Seaports, Groningen Seaports en het Havenschap Moerdijk,

Hoogachtend,

Jaap Jelle Feenstra  
Algemeen secretaris BOZ