

Aan de voorzitter van de Spoorgoederentafel, dhr. S. Lak.

Beste Steven,

Rotterdam, 23 feb 2018
BOZ.BR-MSGV

Namens de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) wil ik je graag bedanken voor je inzet bij de totstandkoming van het Masterplan Spoorgoederenvervoer. Met de leden van de Spoorgoederentafel onderschrijft de BOZ de noodzaak en de urgentie om dit plan op te stellen. Het Spoorgoederenvervoer (SGV) vergt een gerichte impuls om onze zeehavens te ontsluiten en het vestigingsklimaat en onze concurrentiepositie te versterken. Voor de verdere ontwikkeling van de Nederlandse haven- en industriegebieden is een efficiënt en concurrerend, aantrekkelijk en klantgericht spoorgoederenproduct onontbeerlijk. Daarnaast draagt het versterken van het SGV bij aan het realiseren van modalshift en aan de klimaatdoelstellingen.

Van onze klanten vernemen we regelmatig dat het spoorproduct van en naar onze havens te duur, te inefficiënt, te weinig klantgericht en te weinig betrouwbaar is. Hierdoor lopen we het risico dat ladingstromen naar andere havens verschuiven. Het SGV van en naar Nederland laat momenteel zelfs een daling zien. Dit kan en mag zich niet verder doorzetten! Zeker nu Duitsland een Masterplan Schienengüterverkehr opstelt, is in Nederland ten minste een vergelijkbare, extra en versnelde impuls noodzakelijk ter versterking van de positie van het SGV.

In algemene zin onderschrijft de BOZ de analyse en voorstellen uit het Masterplan Spoorgoederenvervoer (M-SGV). De betrokken actoren moeten nu

gericht en versneld in actie komen. Dat betreft alle partijen in de keten, dus zowel de verladers, spoorvervoerders, infrabeheerders, havenbedrijven en nadrukkelijk ook de Rijksoverheid. Alleen met een gezamenlijke en gerichte inzet van ieders mogelijkheden en verantwoordelijkheden kunnen we succesvol en toekomstgericht een bijdrage leveren aan de versterking van de concurrentiepositie van het spoorproduct.

De BOZ acht de genoemde korte termijn acties dan ook als een eerste start onontbeerlijk, waarna andere, hierop aansluitende acties kunnen volgen. Van essentieel belang hierbij is dat de kosten van het spoorgoederenproduct omlaag gaan, dat betreft zowel de gebruiksvergoeding als de ERTMS-gerelateerde kosten. Het eerste punt sluit aan op het Regeerakkoord, waarin is opgenomen: " We stimuleren het spoorgoederenvervoer door de gebruiksvergoeding in de pas te laten lopen met de ons omringende landen". En het tweede punt sluit aan bij de BOZ-brief van 7 juli 2017 aan de staatssecretaris van IenM, waarin bepleit wordt dat de overheid deze systeemkosten (waaronder aanpassing materieel, opleiding personeel e.d.) dient te dragen. Als deze meerkosten bij marktpartijen worden neergelegd, gaat dit ten koste van de concurrentiepositie van het Nederlandse spoorgoederenproduct. Tevens dient de invoering van ERTMS qua techniek en tempo aan te sluiten bij de praktijk in de ons omringende landen.

De BOZ acht een zekere regie onontbeerlijk om in de gehele keten gericht te werken aan kostenverlaging, efficiëntieverbetering, ketensamenwerking, informatie-uitwisseling en digitalisering, teneinde de positie van het Nederlandse spoorgoederenproduct te versterken. Daarbij past het faciliteren van langere treinen en daarbij mogen nationale beleidsmaatregelen zoals het Basisnet geen extra hindernissen opwerpen.

Het beleid voor het grensoverschrijdend SGV moet de Europese beleidskaders volgen en ten minste aansluiten op de praktijk in onze buurlanden. Op de belangrijkste Nederlandse corridors moet voor de spoorsector en de zeehavens voldoende capaciteit beschikbaar zijn voor het benutten van economische kansen en het realiseren van de groeipotentie van het SGV.

In het Masterplan wordt gesproken over maatwerk op de last mile infrastructuur voor infra, tractie en operaties op bedrijfsaansluitingen en de toeleidende sporen

naar emplacementen. Dit vormt een goede stap, waarbij voorkomen moet worden dat bedrijven voor de uitvoering meerdere aanspreekpunten nodig hebben en daardoor met hogere kosten worden geconfronteerd.

BOZ is er van overtuigd dat er bovenal NU moet worden begonnen met het verbeteren van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer.

Zonder de in het Masterplan bepleitte sector-brede aanpak en een gerichte inzet vanuit de Rijksoverheid dreigt het Nederlandse spoorgoederenproduct verder op achterstand te raken en zal dit zijn weerslag hebben op de positie van de Nederlandse zeehavens en de bijdrage van industrie en transportsector in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

Tegen deze achtergrond onderschrijft BOZ het Masterplan en de voorgestelde maatregelen en zijn we bereid bij te dragen aan een voortvarende uitvoering en het creëren van een draagvlak voor het belang van het spoorgoederenvervoer.

Met vriendelijke groet,

Ronald Paul
Voorzitter BOZ.