



Aan Staatssecretaris mw. S.A.M. Dijkma
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Postbus 20901, 2500 EX DEN HAAG

BOZ.SGV

Geachte mw. Dijkma,

Rotterdam, 7 juli 2017.

De in de Branche Organisatie Zeehavens (BOZ) samenwerkende zeehavenbeheerders van Amsterdam, Groningen, Moerdijk, Rotterdam en Zeeland vragen graag uw aandacht voor de positie van het Spoorgoederenvervoer.

Voor de ontsluiting van de Nederlandse zeehavens vormt het spoorgoederenvervoer (SGV) een belangrijke modaliteit. SGV maakt schoon, veilig en vlot transport mogelijk, biedt een connectie met belangrijke industriële gebieden en groei-regio's in Europa en draagt als zodanig bij aan de concurrentiepositie en het vestigingsklimaat van de Nederlandse zeehavens.

De Duitse Minister Dobrindt heeft op 23 juni 2017 een Masterplan Spoorgoederenvervoer gepresenteerd, met als doel de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Duitsland te versterken.

Aansluitend op dit Masterplan stelt de BOZ voor tijdig een passend pakket van strategische maatregelen te ontwikkelen en uit te voeren, dat bijdraagt aan een gelijk speelveld, aan modal split van weg naar spoor en aan het versterken van de positie van het SGV en de Nederlandse zeehavens. Dit strategisch Masterplan-SGV kan bestaan uit:

Prioriteit voor het SGV binnen ProRail

In de beleidsprioriteitenbrief van IenM aan ProRail zijn meer generieke prioriteiten benoemd (betrouwbaarheid, toekomstbestendig en efficiënt spooronderhoud, verduurzaming). Door deze veralgemenisering dreigt de noodzakelijke focus op de bijzondere positie van het SGV te verminderen.

- BOZ bepleit het SGV tot expliciete prioriteit in de beleidsbrief aan ProRail te benoemen.

Gelijk speelveld voor gebruiksvergoeding

Spoorgoederenvervoerders betalen een gebruiksvergoeding aan ProRail voor het gebruik van het spoornet. In Nederland staat voor 2019 een verhoging gepland, terwijl Duitsland in het Masterplan een verlaging met 47% vanaf 2018 heeft aangekondigd. In het recente AO-Spoor heeft u aangegeven bij een Duits besluit te willen kijken naar de voor Nederland geldende gebruiksvergoeding.

- BOZ bepleit een gelijk speelveld met de buurlanden en de andere modaliteiten.

Systeemkosten voor overheid

Het Nederlandse spoorstelsel brengt voor de vervoerders extra kosten met zich mee. Nederland loopt voorop bij de invoering van de ERTMS, dit levert hoge meerkosten voor aanpassingen aan de locomotief en voor opleiding en certificering van machinisten. ERTMS moet beheerst worden uitgerold om risico's op achterlandverbindingen te voorkomen, evenals vele eilanden met diverse treinbeveiligingssystemen.

- BOZ bepleit dat systeemgebonden meerkosten door de overheid worden gedragen.

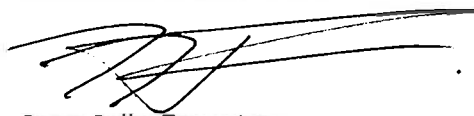
Grensoverschrijdend transport vergt EU-beleid

Nederland kent voor het vervoer van gevaarlijke stoffen het Basisnet. Deze nationale beleidsaanpak leidt tot langere en daardoor duurdere omleidingen, ook door de beperkte capaciteit op de Betuweroute vanwege de aanleg van het Derde Spoor. Nationale regelgeving past niet bij het grensoverschrijdend karakter van transport, evenmin bij het Europese TEN-T beleid. Duitsland erkent het Basisnet ook niet.

- BOZ bepleit het vervoer van gevaarlijke stoffen in Europese context te regelen.

BOZ stelt u voor om voor het SGV dezelfde ambitie als in Duitsland te hanteren en daarvoor tijdig maatregelen te ontwikkelen en uit te voeren, gericht op het versterken van een schone en veilige transportmodaliteit en het veilig stellen van de grensoverschrijdende ontsluiting van de Nederlandse zeehavens. Graag treden wij in overleg met IenM over de hier voorgestelde en verder te overwegen maatregelen. Een afschrift van deze brief zenden we aan de Tweede Kamercommissie voor IenM.

Met vriendelijke groet,



Jaap Jelle Feenstra,

Algemeen Secretaris BOZ.