

KNV Spoorgoederenvervoer
Bezuidenhoutseweg 12
2594 AV Den Haag
070 349 09 21



29 januari 2018

Aan de leden van de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat

Position paper ten behoeve van rondetafelgesprek woensdag 31 januari 2018 - 'Spoorordening'

In een eerder stadium heeft KNV SGV aangegeven geen voorstander te zijn van ZBO.

Belangrijkste motivatie:

- ✓ Het is KNV SGV nog steeds niet duidelijk voor welk probleem de omvorming van de huidige juridische structuur naar een ZBO een oplossing zou moeten zijn. Daarenboven leidt iedere herstructurering hoe dan ook de aandacht van bestuurders af van de primaire bedrijfsprocessen.
- ✓ ProRail verkeert in een fase van gestructureerde opbouw onder leiding van een nieuwe directie na een lange periode van stilstand.
- ✓ Daarbij heeft ProRail aangegeven de belangen van het spoorgoederenvervoer met hernieuwd elan op te willen pakken. De integratie van Keyrail in ProRail vergt daarbij juist nu veel managementaandacht.
- ✓ Hogere kosten: in een eerdere fase is uitvoerig stilgestaan bij mogelijk kostenverhogende effecten van een ZBO (pensioenen, verrekening BTW).
- ✓ De ZBO discussie zal veel tijd vergen. KNV SGV is dan ook bezorgd dat de invoering van een nieuw aansturingmodel zodanig van aard zal zijn dat die zoveel aandacht van het topmanagement vergt, dat daarmee de aandacht voor de kwaliteit van de dagelijkse operatie in gevaar komt.
- ✓ Wij vrezen dat de reeds bestaande onduidelijkheden inzake allocatie van budgetten tussen ministerie en ProRail nog groter wordt.

KNV SGV is daarom nog steeds de mening toegedaan dat een ZBO op dit moment niet de meest wenselijke situatie is.

Desalniettemin: Aangezien er uit hoofde van het regeerakkoord sprake lijkt te zijn van een niet omkeerbare situatie kan KNV SGV zich vinden in een ZBO mits er voldoende voorwaarden worden ingebouwd om bovenstaande zorgen weg te nemen.

Overgangssituatie:

- Feitelijk verkeren we al zolang deze discussie leeft, in een overgangssituatie waaruit we lering moeten trekken.
- Deze situatie leidt nu al tot niet bevredigende discussies.
- Dit komt met name tot uiting bij de behandeling van onderwerpen met een financieel karakter, zoals de infrabijdrage.
- De spoorgoederensector (vervoerders, verladers, havens en ProRail) werken intensief samen aan een masterplan waarbij het ministerie een faciliterende rol heeft. Tijdens het schrijven van dit plan is het de spoorgoederensector manifest geworden dat er geen heldere afspraken zijn tussen ProRail en het ministerie ten aanzien van bevoegdheden, wanneer het gaat over financiële middelen. Dit bedreigt de spoorgoederensector, die moet opereren in een sterk concurrerende omgeving en derhalve tijdig scherp moet kunnen calculeren. Zowel de doelstellingen die ProRail heeft ten aanzien van het bevorderen van het spoorgoederenvervoer als ook doelstellingen zoals geformuleerd in het regeerakkoord (we stimuleren het spoorgoederenvervoer door de gebruiksvergoeding in de pas te laten lopen met die in de buurlanden) lijken daarmee nu al geschaad te worden door de ZBO discussie.
- De reductie van de nagestreefde CO2 footprint, waar het spoor een belangrijke bijdrage aan kan leveren, komt hierdoor nu al onder druk te staan.

Eindconclusie:

- ✓ Vooruitlopend op én tijdens het proces van omvorming naar een ZBO dienen heldere afspraken over bevoegdheden tussen ProRail en ministerie te worden gemaakt.
- ✓ Het belang hiervan wordt nog versterkt door recente ontwikkelingen waarbij het gebruik van het spoor nog intensiever wordt en er belangrijke ontwikkelingen op het gebied van Automated Train Operations, internationale verkeersstromen, ERTMS, 3 KV, etc. op de agenda staan.
- ✓ Goederenvervoerders willen weten welke escalatieniveaus er zijn en niet het gevoel krijgen van het kastje naar de muur te worden gestuurd.
- ✓ En last but not least: ZBO mag niet kostenverhogend zijn.

Contactgegevens:

Dhr. Aart Klompe, voorzitter KNV SGV: 06 52 607 061 / a.klompe@knv.nl

Ir. Hubert Andela, directeur KNV: 06 51 578 311 / h.andela@knv.nl