

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvangt u de gezamenlijke reactie van de Havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam op de drie volgende onderdelen van de lagere regelgeving inzake de voorgenomen omvorming van ProRail tot ZBO.

Het momentum van de ZBO omvorming zou ook een start van een cultuurveranderingsproces kunnen zijn bij ProRail. Helaas moeten we vaststellen dat ProRail op het terrein van het goederenspoorvervoer (SGV) slecht presteert. Naast al het achterstallig onderhoud en de vergunningsproblemen in de haven, sluiten ook de interne processen van ProRail niet aan bij de dynamiek van het spoorgoederenvervoer. We pleiten voor een integrale goederenspoorvervoer-organisatie binnen ProRail met werkprocessen die aansluiten op de werkelijkheid van het goederenspoorvervoer!

Ons inhoudelijk commentaar op de drie onderdelen van de lagere regelgeving is de volgende:

1) Het concept Besluit taken ProRail

Onze eerste opmerking betreft het onderstaande artikel:

Artikel 4. Verkeersleidingproces

2. De beheerder draagt er zorg voor dat spoorwegondernemingen volledig en tijdig toegang krijgen tot relevante informatie in gevallen van storingen die hen betreffen. Indien de beheerder de spoorwegondernemingen verdere toegang verleent tot het proces van verkeersleiding doet hij dat op transparante en niet-discriminerende wijze.

Hoewel niet direct samenhangend met de ZBO omvorming, bepleiten we dat de informatieplicht van de beheerder zich niet beperkt tot de spoorwegondernemingen, maar ook tot de bij het proces van en rond het goederenspoorvervoer direct betrokken partijen als de railoperators, railterminals en havenbedrijven. In het verleden heeft ProRail zich namelijk wel eens verschuild achter hun wettelijke verplichting om alleen maar de spoorwegondernemingen te informeren, terwijl de verstoringen de hele keten raken!

2) Het concept Besluit tot wijziging van enkele algemene maatregelen van bestuur in verband met de wet publiekrechtelijke omvorming ProRail

Artikel 19a Kosten niet-afrekbare omzetbelasting

Omzetbelasting die de beheerder niet op grond van de artikelen 2 en 15 van de Wet op de omzetbelasting 1968 in aftrek kan brengen, wordt niet doorberekend in een vergoeding als bedoeld in artikel 19.

ProRail kan als ZBO voor spoorse werken geen BTW meer verrekenen. Net als lokale overheden zijn de havenbedrijven geregeld opdrachtgever van ProRail voor spoorse werken, zoals bijvoorbeeld nu het Theemswegtracé in Rotterdam en in de nabije toekomst de aanleg van emplacement Maasvlakte-Zuid. I&W heeft toegezegd dat opdrachtgevers zoals gemeentes, provincies en zeehavens zoals Rotterdam en Amsterdam, geheel gecompenseerd worden voor deze BTW problematiek. Voor de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam is het van groot belang dat deze garantie verankerd wordt in wetgeving of anderszins op zwart-op-wit gesteld wordt.

3) De concept Regeling sturing van en toezicht op ProRail

Artikel 4. Taken op andere spoorweginfrastructuur

1. De beheerder leidt het verkeer op een bijzondere spoorweg op verzoek van de spoorwegbeheerder van die bijzondere spoorweg indien wordt voldaan aan door de beheerder gehanteerde voorwaarden met betrekking tot communicatie en veiligheid.

Wat betreft taken op andere spoorweginfrastructuur, is het goed dat de taak verkeersleiding op verzoek door ProRail gedaan wordt. Wat in dit artikel ontbreekt echter is de calamiteiten- en incidentbestrijding wat op verzoek van de spoorwegbeheerder van het bijzondere spoor ook door ProRail gedaan zou moeten worden.

Spoorwegbeheerders van bijzonder spoor zijn doorgaans niet geëquipeerd om calamiteiten en incidenten te bestrijden!



Port of
Amsterdam



Port of
Rotterdam

Artikel 8. Uitwerking prestatiegebied aantrekkelijk product voor de goederen vervoerders en de verladers

Het is een goede zaak dat het prestatiegebied voor het goederenspoorvervoer apart benoemd is. Graag willen we als Havenbedrijven nauw betrokken worden bij de invulling van dit prestatiegebied. Ervaring met ProRail heeft geleerd dat de processen van ProRail bijvoorbeeld bij aanleg nieuwe infra ten behoeve van bedrijven in de haven, maar ook de wijze van planning van treinen niet aansluiten bij de dynamiek van het goederenvervoer. Heldere prestatieafspraken op dit gebied juichen we toe!

Artikel 11. Nadere regels tarieven werken voor derden

De uurtarieven die de beheerder op grond van artikel 9, vijfde lid, van de wet vaststelt zijn gebaseerd op de integrale apparaatskosten van de beheerder met betrekking tot werken voor een derde.

We zijn het niet eens met het feit dat de tarieven van ProRail gebaseerd worden op de integrale apparaatskosten. Kosten van bijvoorbeeld de verkeersleiding en capaciteitsmanagement hebben niets van doen met werken voor derden en zouden derhalve niet moeten meegenomen worden in de uurtarieven voor werken voor derden! De tarieven van ProRail zijn hierdoor niet marktconform en werpen onterecht een drempel op voor opdrachtgevers van ProRail.

Artikel 16. Meerjarenplan van de beheerder

4. De beheerder vraagt advies als bedoeld in artikel 15e, tweede lid, van de wet over de hoofdlijnen van het meerjarenplan die betrekking hebben op de voornemens van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot de uitvoering van de wettelijke taken.

5. De beheerder vraagt advies op een wijze en op een moment dat betrokken partijen wezenlijke invloed kunnen uitoefenen op de inhoud.

Omdat ProRail als ZBO onderdeel van het Ministerie wordt, bestaat de kans dat ze verder van de markt af komt te staan en zich meer met de politieke waan van de dag dient bezig te houden. Het lijkt ons goed om in de wetgeving te verankeren dat er een **Adviesraad Goederen** komt van marktpartijen, die ProRail gevraagd en ongevraagd van advies vanuit de markt kan voorzien. Wij stellen voor de bestaande Spoorgoederentafel om te zetten tot een adviesraad voor het SGV binnen ProRail.

Artikel 17. Bijstellingsdocument van de beheerder

In de huidige plannen wordt uitgegaan van een 4-jarige plancyclus, waar stakeholders middels een consultatie input op kunnen leveren. Op zich is een langere planperiode akkoord, maar jaarlijks dient er een begroting door ProRail te worden ingediend, waarbij nu geen consultatie van de stakeholders voorzien is. Consultatie zou ieder jaar plaats moeten vinden, zeker gezien de steeds snellere maatschappelijke veranderingen. Momenteel is dat wel geregeld middels het jaarlijkse beheerplan!

Artikel 18. Begroting van de beheerder

b. een financiële onderverdeling van de in onderdeel a genoemde kosten en (investerings-)uitgaven naar deelname aan ontwikkeling onderscheiden in planstudies en realisatie, exploitatie, onderhoud, vernieuwing en netwerk gebonden kosten;

Een voordeel van een eigen begroting voor ProRail zou kunnen zijn, dat ProRail jaarlijks geld aan zou kunnen vragen voor onderzoek en capaciteitsstudies. En niet meer zoals nu het geval is voor elke studie apart budget bij I&W hoeft aan te vragen en tevens voor gezamenlijke studies met de havenbedrijven uren in rekening hoeft te brengen bij ons, voor werkzaamheden die eigenlijk tot hun corebusiness behoren! Graag zouden we in artikel 18 lid b opgenomen zien worden, dat ProRail in zijn begrotingsvraag middelen aanvraagt voor onderzoek en capaciteitsstudies en niet alleen voor planstudies!

Directies Havenbedrijf Rotterdam en Amsterdam

Namens deze,

Met vriendelijke groet,



Ir. Maurits van Schuylenburg

Programmamanager Spoor
Havenbedrijf Rotterdam N.V.

T +31 (0)10 252 1674

F +31 (0)10 252 40 87

E M.Schuylenburg@portofrotterdam.com

World Port Center

Postbus 6622

3002 AP Rotterdam

www.portofrotterdam.com

