

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 893, nr. 176) en de gebruiksvergoeding op het spoor.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd van Dekken

De adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding	2
Aanleiding en noodzaak	3
Optimalisatie	3
<i>Verstevigen rol beheerder</i>	3
Actualisatie	4
<i>Internationaal personenvervoer</i>	4
<i>Goederenvervoer</i>	5
<i>Bouw derde spoor Duitsland</i>	6
Leefomgeving	7
Gevolgen voor de regeldruk en handhaving	7
Overig	8
Gebruiksvergoeding	8
<i>Besparingen ProRail</i>	9
<i>Doorberekening in treinkaartje</i>	9
<i>Segmenten en non-discriminatie</i>	9
<i>Gewicht treinen</i>	11
<i>Advies ACM</i>	11
<i>Openbaarheid rekenmodel</i>	12
<i>Betrokkenheid regionale partijen</i>	13
<i>Verhouding hoofdrailnet – regionaal openbaar vervoer</i>	13
<i>Overig</i>	14

Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Deze leden lezen in het ontwerpbesluit en de toelichting daarop veel zaken waarin zij zich kunnen vinden. Tegelijkertijd hebben de aan het woord zijnde leden nog enkele vragen aan de Staatssecretaris.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en kunnen zich hier grotendeels in vinden, vooral omdat het deels aansluit bij wensen vanuit de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) en de concessies voor het hoofdrailnet voor 2015–2025. Deze leden zien daarom ook het voordeel van een snelle inwerkingtreding en vragen een toelichting op wat de gevolgen zouden zijn wanneer het gewijzigde besluit niet tijdig in werking treedt om te kunnen dienen als basis voor de capaciteitsverdelingsprocedure voor het dienstregelingsjaar 2016.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

Aanleiding en noodzaak

De leden van de VVD-fractie lezen dat de schaarste op het spoor ertoe leidt dat de beschikbare capaciteit zo goed mogelijk verdeeld moet worden. Om dit te kunnen borgen worden de regels met betrekking tot de capaciteitsverdeling aangepast. Deze leden erkennen de noodzaak en herkennen zich in de voorbeelden die door de Staatssecretaris worden genoemd, zoals tijdelijk verminderde capaciteit op de Betuweroute. De leden van de VVD-fractie hebben de volgende vragen en opmerkingen. Op basis waarvan is de prioriteitsstelling tot stand gekomen en hoe verhouden artikelen 9 en 10 zich tot elkaar? Goederenvervoer heeft in artikel 10 een lage prioritering, maar zet artikel 9 artikel 10 terzijde?

Optimalisatie

De leden van de PvdA-fractie zijn bekend met het feit dat het Nederlandse spoor druk bereden is en ondersteunen daarom ook de inzet om de bestaande capaciteit maximaal te benutten. Deze leden zijn dan ook zeer benieuwd naar de verwachting van de Staatssecretaris van de toename van de (absolute en relatieve) aantallen treinen op het spoor als gevolg van het nu voorliggende besluit.

Verstevigen rol beheerder

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 12 van de nota van toelichting: «De beheerder heeft de bevoegdheid gekregen om een capaciteitsaanvraag voor internationaal personenvervoer af te wijzen en in te trekken. De beheerder mag hiertoe overgaan zodra beheerders in buurlanden de corresponderende capaciteit op hun net definitief niet hebben toegekend.» Zijn er voorbeelden te noemen waarin deze situatie zich de afgelopen twee jaar heeft voorgedaan? En hoe is er destijds omgegaan met deze problematiek, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de beheerder voorheen capaciteit pas kon intrekken wanneer bewezen was dat deze onbenut bleef. In verband hiermee vragen deze leden om hoeveel procent van de toegekende capaciteit het hier ging en hoeveel van deze wel toegekende maar in het verleden niet benutte capaciteit met de nu voorgestelde wijziging wel benut zal gaan worden. Ook vragen deze leden of dit vraagstuk alleen voor personenvervoer speelt, of ook voor goederenvervoer.

De leden van de SP-fractie vragen zich af hoe groot het probleem is van de zogenaamde onbenutte spoorcapaciteit, nu met dit besluit wordt ingezet op het terugdringen daarvan. Deze leden vragen hoeveel procent van de spoorcapaciteit gemiddeld onbenut blijft en hoever dit met het gewijzigde Besluit zal worden teruggedrongen. Ook vragen deze leden of het probleem van onbenutte spoorcapaciteit vooral voorkomt bij goederenvervoer of dat dit ook geldt voor personenvervoer.

De leden van de D66-fractie lezen dat de beheerder de bevoegdheid heeft gekregen om een capaciteitsaanvraag voor internationaal personenvervoer af te wijzen en in te trekken. Deze leden vragen of dit alleen kan in het geval van afwijzing van toekenning van capaciteit in buurlanden of ook in andere gevallen. En als het laatste het geval is, in welke andere gevallen dan?

De leden van de D66-fractie vragen voorts of er ook aanpassingen worden gedaan in de hoeveelheid momenten waarop capaciteit kan worden aangevraagd en verdeeld, zodat processen kunnen worden versneld om zo flexibeler te kunnen zijn bij noodzakelijke aanpassingen in de dienstregeling.

Actualisatie

De leden van de ChristenUnie-fractie zien dat in artikel 10 een nieuwe prioriteitsvolgorde gegeven wordt in geval van overbelaste infrastructuur. Hierbij staan eerst zes vormen van openbaar vervoer (stadsgewestelijk, nationaal, internationaal, nationaal hogesnelheids-, internationaal hogesnelheids- en streekgewestelijk vervoer), vervolgens standaard goederenvervoer en vervolgens overig personenvervoer. Genoemde leden hebben hierover een aantal vragen. Allereerst vragen zij waarom er nog steeds onderscheid wordt gemaakt tussen stadsgewestelijk en streekgewestelijk openbaar vervoer. Zij wijzen er op dat NS dit onderscheid al jaren niet meer maakt en beide treinen «sprinters» noemt. Waarom wordt dan in de kaart bij het ontwerpbesluit dit onderscheid nog gemaakt? Genoemde leden wijzen bijvoorbeeld op de sprinter Hoorn-Schiphol die volgens de kaart tussen Hoorn en Zaandam streekgewestelijk is en tussen Zaandam en Schiphol stadsgewestelijk. Volgens genoemde leden heeft een dergelijk onderscheid in de praktijk geen zin en kan het zelfs leiden tot uitvoeringsproblemen. Moet de genoemde trein nu wel of geen prioriteit krijgen op nationaal openbaar vervoer, zo vragen genoemde leden.

Internationaal personenvervoer

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 22 van de nota van toelichting dat binnenlandse concessiehouders voorrang hebben op internationale corridors. Ingevolge Europese regelgeving is internationaal reizigersvervoer geliberaliseerd. Deze leden vragen of Nederland concessiehouder NS met hogesnelheidsvervoer in de concessie dan voorrang mag geven boven andere aanbieders van internationaal reizigersvervoer. In hoeverre is dat in het belang van de reiziger? Moet niet worden gekeken naar een objectieve verdeelstaf tussen de concessiehouder en andere internationale vervoerders zodanig dat de reiziger het beste aanbod krijgt? Zo nee, waarom niet? Wat vindt de Europese Commissie hiervan en wat vindt de Autoriteit Consument en Markt (ACM) hiervan? De leden van de VVD-fractie vinden dat het belang van de reiziger voorop moet staan en dat reizigers geen hinder mogen ondervinden indien de concessiehouder een voorrangspositie heeft.

De leden van de PvdA-fractie begrijpen dat de concessiehouder in geval van overbelasting van het spoor voorrang krijgt boven andere deelmarkten. Hoe verhoudt deze voorrang zich tot het voornemen om te komen tot goede paden voor internationaal personenvervoer, zo vragen deze leden. In het verlengde hiervan vragen de aan het woord zijnde leden op welke trajecten naar verwachting de meeste overbelasting plaats zal vinden en welke maatregelen de Staatssecretaris hiertegen op voorhand neemt.

De leden van de SP-fractie zien met deze wijziging van het Besluit mogelijk problemen ontstaan met het personenvervoer op het hoofd-railnet. Deze leden hebben zorgen over de liberalisering van het internationale personenvervoer wanneer dit kan leiden tot kannibalisatie van het hoofd-railnet. Deze leden vragen een nadere toelichting op hoe dit besluit nu voorkomt dat een andere vervoerder dan NS die capaciteit aanvraagt voor internationaal personenvervoer. Het ontwerpbesluit is nu tegen-

strijdig volgens deze leden: er wordt gesteld dat de concessiehouder voorrang kan krijgen, maar tegelijkertijd is het niet onmogelijk voor een buitenlandse vervoerder om capaciteit te krijgen voor internationaal spoorvervoer. In welke gevallen is dit dan wel mogelijk en wordt dat wenselijk geacht?

Goederenvervoer

De leden van de VVD-fractie constateren dat, naast over het belang van het reizigersvervoer, geschreven wordt over het belang van het internationale goederenvervoer (85% van het goederenvervoer) om de concurrentiepositie van de havens van Rotterdam en Amsterdam te borgen. Deze leden vragen hoeveel ruimte er nog is voor groei op het spoor voor goederenvervoer. En wat zijn de consequenties voor het binnenlandse goederenvervoer? Binnenlands goederenvervoer lijkt volgens deze leden onderaan de prioriteitenlijst uit te komen. Deelt de Staatssecretaris de opvatting van de leden van de VVD-fractie dat het echter voor de Nederlandse industrie, en daarmee ook voor de Nederlandse economie, van groot belang is dat de maakindustrie per spoor bereikbaar is? En hoe verhoudt zich dat tot de volgende passage op pagina 16–17 van de nota van toelichting: «In de huidige situatie geniet goederenvervoer voorts prioriteit boven streekgewestelijk personenvervoer. Een gevolg van deze prioriteitsstelling is dat de vertrektijden van reizigerstreinen in de dienstregeling op sommige trajecten gedurende de dag kunnen variëren. Dergelijke inconsistenties in de dienstregeling voor personenvervoer zijn ongewenst»? De leden van de VVD-fractie horen graag op welke wijze de afnemers en aanbieders van binnenlands goederenvervoer per spoor de consequenties van het nieuwe beleid zullen gaan merken.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris de voorrang die het personenvervoer heeft op pagina 13 van de nota van toelichting benadrukt. Reizigers hebben liever geen last van wisselende treintijden. Deze leden snappen dat dit zoveel mogelijk voorkomen moet worden. Toch vragen zij in hoeverre goederentreinen moeten wijken voor reizigerstreinen. Hoeveel vertraging mogen goederentreinen maximaal oplopen of hoe vaak moeten zij wijken voor reizigerstreinen? Kan het voorkomen dat een goederentrein lange tijd moet wachten op een treinpad of dat een treinpad eenvoudigweg niet voorhanden is? Hoe wordt dit dan toch opgelost? Worden hier procesafspraken over gemaakt voor tijden dat de Betuweroute niet volledig beschikbaar is? Is het een idee om een crisisteam paraat te hebben dat de mogelijkheden voor goederentreinen bekijkt? Zo nee, waarom niet?

De leden van de PvdA-fractie vragen voor welke regio's de verhoging van de prioriteit van streekgewestelijk personenvervoer en de verlaging van de prioriteit van goederenvervoer gevolgen heeft. Is het juist dat dit voor de kleinere vervoerders leidt tot consistentere dienstverlening in regionaal personenvervoer, zo vragen deze leden.

De leden van de D66-fractie merken op dat personenvervoer en goederenvervoer capaciteit en prioriteit in voorliggend besluit krijgen toebedeeld, maar vragen of – en hoe – vervoer van gevaarlijke stoffen ook een plaats heeft in deze capaciteitsverdeling. Hoe is de wisselwerking tussen voorliggend besluit en het basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, zo willen deze leden weten.

Bouw derde spoor Duitsland

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris op pagina 17 van de nota van toelichting schrijft over de hinder in Nederland als gevolg van de aanleg van het derde spoor in Duitsland, ofwel de afgenomen capaciteit op de Betuweroute tot 2022. De Staatssecretaris schrijft dat overleg met decentrale overheden en bewoners soelaas moet bieden. Deze leden vragen wat er gebeurt als het overleg op niets uitloopt. Moet dit niet onderdeel uitmaken van het eerder door deze leden genoemde overleg binnen een crisisteam dat de belangen van goederenvervoerders en ook van gemeenten constant uitbalanceert? Welke bevoegdheden zijn er voor decentrale overheden om een beslissing tegen te kunnen houden? En waar kunnen bewoners met klachten terecht? Deelt de Staatssecretaris de opvatting van de leden van de VVD-fractie dat bewoners bij één aanspreekpunt eventuele vragen en klachten zouden moeten kunnen melden?

De leden van de PvdA-fractie lezen dat de bouw van het derde spoor in Duitsland (Emmerich-Oberhausen) tot capaciteitsvermindering leidt op de Betuweroute. Als gevolg hiervan dient het goederenvervoer uit te wijken via Brabant en Gelderland-Overijssel. Deze leden lezen dat voor de Brabantroute vier keer zoveel treinen worden toegestaan en voor het traject Deventer-Oldenzaal twee keer zoveel. Deze leden gaan er vanuit dat dit maximaal aantal treinen per uur zijn en dat niet benutte capaciteit in andere weken niet mag worden toegevoegd aan capaciteit in weken dat aan het Duitse spoor gewerkt wordt. Is dit terecht, zo vragen deze leden. In het verlengde hiervan vragen de leden van de PvdA-fractie of het overleg met omwonenden inmiddels heeft plaatsgevonden en wat de resultaten van dit overleg zijn. De aan het woord zijnde leden hebben ook een vraag over de gevolgen van een eventuele uitloop van de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. Dient het nu voorliggende besluit gewijzigd te worden in geval de werkzaamheden niet op 31 december 2022 zijn afgerond, zo vragen deze leden de Staatssecretaris.

De leden van de SP-fractie maken zich zorgen over de extra belasting van de Brabantroute, iets dat met dit ontwerpbesluit mogelijk gemaakt wordt. Klopt het dat dit ontwerpbesluit de grenzen opzoekt van wat de Brabantroute aan kan? Hoe wordt voorkomen dat gevaarlijke stoffen door dichtbevolkt gebied worden vervoerd?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen wat betreft het goederenvervoer hoe er bij de bouw van het derde spoor voor de Betuweroute in Duitsland bij capaciteitsproblemen in Nederland wordt omgegaan met goederentreinen voor de chemische sector die binnen een bepaald tijdframe moeten aankomen om te garanderen dat industriële processen niet moeten worden stilgelegd. Deelt de Staatssecretaris de mening dat als hiervoor onvoldoende garanties worden gegeven dit ertoe kan leiden dat belangrijke industrieën hun productie verplaatsen naar het buitenland? Welke maatregelen neemt de Staatssecretaris om dit te voorkomen? Is het voor deze periode niet gewenst om bovenop de reeds genomen maatregelen zoals meer capaciteit op de Brabantroute ook een aankomstgarantie te geven voor dit beperkte deel transporten, waarbij vertraging grote economische consequenties heeft, en bijvoorbeeld in artikel 10 een tijdelijk extra categorie voor deze vorm van goederenvervoer te introduceren?

Leefomgeving

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 18 van de nota van toelichting: «In het besluit stonden nog geen bepalingen die het mogelijk maakten om rekening te houden met het geluid dat door een spoorvervoerder wordt geproduceerd. Het besluit is zo gewijzigd dat de beheerder bij de verdeling van capaciteit rekening houdt met de leefomgeving. In het geval van een conflict binnen een deelmarkt dient de beheerder prioriteit toe te kennen aan het vervoer dat het minste geluid produceert. Het is hierdoor mogelijk dat omwonenden minder geluidsoverlast van het spoorvervoer zullen ondervinden. Beide gevolgen zijn in lijn met de doelstellingen zoals verwoord in de LTSA.» Deze leden vragen of het hier gaat om een benchmark tussen goederen- en goederentreinen of tussen goederen- en passagierstreinen? Oftewel, is het zo dat bij een overschrijding van geluidsnormen de voorkeur gegeven kan worden aan passagierstreinen in plaats van goederentreinen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat in het nieuwe Besluit voor het eerst mogelijkheden worden gecreëerd om bij de toekenning van paden de geluidsproductie van een trein mee te wegen. Zij vernemen van de Staatssecretaris graag een nadere toelichting op de volgende zin uit de nota van toelichting: «In het geval van een conflict binnen een deelmarkt dient de beheerder prioriteit toe te kennen aan het vervoer dat het minste geluid produceert.» Betekent dit, zo vragen deze leden, dat de meest stille trein voorrang krijgt boven een minder stille trein in geval twee (goederen)treinen concurreren om op een bepaalde tijd over een bepaald traject te mogen rijden? De aan het woord zijnde leden steunen de Staatssecretaris in haar zoektocht naar prikkels om treinen zo geluidsarm mogelijk te maken en vragen in dat kader of er nog andere prikkels onderzocht en overwogen zijn of worden waarmee dat doel dichterbij kan worden gebracht.

Met genoegen hebben de leden van de PvdA-fractie kennisgenomen van het voornemen van de Staatssecretaris om goederenvervoer zoveel mogelijk over de daarvoor bestemde goederencorridors te leiden. Op welke enkelsporige lijnen zal deze wijziging tot (aanzienlijk) minder goederentreinen leiden, zo vragen de aan het woord zijnde leden. Ook vragen deze leden de verwachte reductie op deze lijnen te kwantificeren (in aantallen en relatief).

De leden van de D66-fractie vinden het positief dat er een mogelijkheid komt om in de capaciteitsverdeling rekening te houden met geluidsproductie. Zij vragen of dit alleen in het geval van een conflict geldt, of dat het ook bij de initiële capaciteitsverdeling kan worden toegepast, bijvoorbeeld bij trajecten in dichtbevolkte gebieden of daar waar het spoor dicht tegen woningen aan ligt. Kan men ook rekening houden met trillingshinder, zo vragen deze leden voorts.

Gevolgen voor de regeldruk en handhaving

De leden van de VVD-fractie lezen dat de bedrijfseffecten van het Besluit niet zullen veranderen. Deze leden vragen of de Staatssecretaris dit kan onderbouwen. Zeker gezien de opmerking op pagina 20–21 van de nota van toelichting dat internationale capaciteitsverdeling vooraf gaat aan Nederlandse capaciteitsverdeling. Wordt dit bijvoorbeeld gecompenseerd door een grotere flexibiliteit in ad hoc aanvragen zoals op pagina 22 van de nota van toelichting is beschreven? En wat zijn hiervan de gevolgen voor de aanbieders van nationaal goederenvervoer en hun afnemers? De leden van de VVD-fractie ontvangen graag een toelichting. Ook horen

deze leden graag wanneer de op pagina 19 van de nota van toelichting aangekondigde evaluatie naar de Kamer wordt gestuurd.

De leden van de D66-fractie vragen of het naar aanleiding van de opmerkingen van ProRail en de ACM gewijzigde ontwerpbesluit aan beide partijen is voorgelegd en welke van hun kritiekpunten zijn blijven staan of terzijde zijn gelegd.

Overig

De leden van de PvdA-fractie vragen wanneer het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur voor het laatst gewijzigd is. In het verlengde hiervan vragen deze leden hoe lang de nu voorliggende wijziging van het Besluit – naar verwachting – zal gelden.

De leden van de D66-fractie vragen of de Staatssecretaris kan aangeven op welke wijze het voornemen om 's nachts langer door te rijden een plaats heeft in voorliggend ontwerpbesluit, alsmede de toezegging om te onderzoeken om deze laatste treinen verder door te laten rijden dan het eerste station buiten de Randstad.

Gebruiksvergoeding

De leden van de VVD-fractie hebben nog enkele vragen over de rol van regionale vervoerders en de verhouding tussen hen en ProRail. Deze vragen hebben vooral betrekking op de gebruiksvergoeding. In hoeverre en op welke wijze is efficiëntie verzekerd bij de door ProRail toegepaste kostenverhoging met 50 miljoen euro en het nieuwe model voor het vaststellen van de gebruiksvergoeding? Hoe is zeker gesteld dat ProRail niet meer kosten berekent dan noodzakelijk zou zijn als het efficiënter zou werken? Hoe is verzekerd dat de kostenstijging niet groter is dan de kleinste noodzakelijke stijging, zodat de sector niet meer betaalt dan strikt noodzakelijk is en een efficiënte vergoeding dus gewaarborgd is?

Ook de leden van de D66-fractie hebben nog enkele vragen over de gebruiksvergoeding. In het regeerakkoord van het kabinet-Rutte I (bijlage bij Kamerstuk 32 417, nr. 15) stond een bezuiniging op spoor van 50 miljoen euro. Tijdens het algemeen overleg Spoor op 12 september 2013 (Kamerstuk 29984, nr. 436) heeft de Staatssecretaris aangegeven dat hiervan 30 miljoen euro via de gebruiksvergoeding aan vervoerders en reizigers zou worden doorbelast, en dat voor 20 miljoen euro nog een oplossing zou worden gevonden door ProRail. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe het hiermee staat en of ProRail nu een oplossing heeft gevonden voor de resterende 20 miljoen euro? En zo ja, welke? Wat zijn de consequenties voor reizigers en goederenvervoerders? Kan ProRail de gebruiksvergoeding onbeperkt verhogen of zijn hier regels aan gebonden, zo willen deze leden weten.

De leden van de ChristenUnie-fractie herinneren zich dat in het regeerakkoord van het kabinet-Rutte 1 in de begroting een extra opbrengst van 50 miljoen euro op de gebruiksvergoeding is opgenomen (30 miljoen euro in 2015, oplopend tot 50 miljoen euro in 2016). Dit leidt het komende jaar tot stijgende vergoedingen voor de vervoerders. Tevens is de methodiek van berekening van de tarieven op instigatie van de ACM aangepast. Het resultaat is een circa 20% tarief voor alle vervoersegmenten berekend over de diensten treinpaden, bovenleiding, transfer en opstellen. Genoemde leden hebben hierover een aantal vragen.

Besparingen ProRail

De leden van de VVD-fractie realiseren zich dat de kostenverhoging is goedgekeurd door de Kamer, maar dat laat volgens deze leden onverlet dat gestreefd moet worden naar een efficiënte organisatie van overheidsbedrijven. Zij vragen of er ook gekeken is naar mogelijke besparingen binnen ProRail zelf, die de verhoging van de gebruiksvergoeding met 50 miljoen euro zouden kunnen mitigeren, zodat een lagere kostenstijging voor de spoorgebruikers mogelijk zou zijn. Zo ja, kan de Staatssecretaris de uitkomsten van dat onderzoek toelichten en aan de Kamer toesturen?

De leden van de CDA-fractie vragen ook of er gekeken is naar mogelijke besparingen binnen ProRail zelf, die het bedrag van 50 miljoen euro zouden kunnen mitigeren, zodat een lagere kostenstijging voor de spoorgebruikers mogelijk zou zijn. Zo nee, is de staatsecretaris bereid om die mogelijkheid alsnog te onderzoeken en is de staatsecretaris ook bereid om daarbij de spoorsector te betrekken voor input, creativiteit en ideeën, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of, voordat de nieuwe methode van kracht werd of opgesteld is en ongeacht de eerdere instemming van de Kamer met verhoging van de gebruiksvergoeding, nog gekeken is naar de mogelijkheid om te bezuinigen binnen ProRail zelf en zo de stijging van de gebruiksvergoeding te beperken. Als dit het geval is, kan de Staatssecretaris dan de uitkomsten van dat onderzoek aan de Kamer doen toekomen? Als dit niet onderzocht is, is de Staatssecretaris dan bereid om die mogelijkheid alsnog te onderzoeken? Is de Staatssecretaris tevens bereid om daarbij de sector te betrekken voor input, creativiteit en ideeën?

Doorberekening in treinkaartje

De leden van de CDA-fractie vragen of de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet NS de mogelijkheid biedt om de kostenverhoging van ProRail via het treinkaartje bij de reiziger neer te leggen. Zo ja, is NS voornemens om van die mogelijkheid gebruik te maken? Zo ja, wanneer en op welke wijze? Zo nee, hoe hard is de garantie dat dit niet zal gebeuren, zo vragen deze leden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de stijging van de gebruiksvergoeding doorberekend wordt in de prijs voor het treinkaartje of dat dat uitgesloten is. Hoe verhoudt dit zich met de afspraken over tariefstijgingen in de verschillende concessies? Ook vragen genoemde leden welke uitgangspunten van de Europese richtlijn hierbij relevant zijn en op welke wijze die wel of niet zijn meegenomen in de nieuwe verdelingsmethodiek van ProRail. Zijn er daarbij elementen achterwege gelaten en zo ja, welke zijn dat en waarom zijn die achterwege gebleven?

Segmenten en non-discriminatie

De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre en op welke wijze non-discriminatie tussen vervoerders en sectoren verzekerd is bij de toegepaste kostenverhoging. Dragen zij relatief gezien allemaal net zoveel bij in de kostenverhoging, of zijn er verschillen. En in het laatste geval, welke zijn dat? Hoe zit het rekenmodel op dit punt in elkaar?

De leden van de CDA-fractie constateren dat het kostenmodel drie segmenten onderscheidt, blijkens antwoorden van de Staatssecretaris van 26 november 2014 op vragen van het lid De Boer (VVD) (Aanhangsel handelingen II 2014/15, nr. 692): NS, regionaal vervoer en goederen-

vervoer. Deze leden zijn benieuwd of het mogelijk is om meer segmenten dan deze drie te onderscheiden en waarom is gekozen voor deze specifieke segmentatie. Wat waren de alternatieve segmenten en waarom zijn die afgevallen? De leden van de CDA-fractie vragen verder hoe non-discriminatie verzekerd is bij de nieuwe gebruikskostenmethode, zowel tussen de drie categorieën onderling, als tussen de partijen die binnen die categorieën actief zijn. Kan de staatsecretaris dit gedetailleerd toelichten?

De leden van de CDA-fractie vragen of de regionale diensten van NS in het segment «NS» of in het segment «regionaal vervoer» vallen. Ook vragen zij hoe dit gaat bij de toekomstige verwerving van regionale concessies door NS of dochterondernemingen van NS.

De leden van de CDA-fractie vragen tevens in welk van de segmenten de Hogesnelheidslijn (HSL)-verbinding van NS valt: valt die in het segment NS? Zo ja, wordt de HSL-verbinding van NS dan op gelijke voet met bijvoorbeeld de Thalys-, de Eurostar- of de InterCityExpress (ICE)-trein behandeld? Als dat niet zo is, kan de staatsecretaris dan gedetailleerd uitleggen hoe het wel zit?

De leden van de CDA-fractie vragen hoe te controleren is of ProRail non-discriminatoire omgaat met de van het spoor afhankelijke gebruikers. Kunnen individuele partijen ook nagaan welke vergoeding andere individuele partijen en gebruikers betalen, zodat zij kunnen vaststellen of sprake is van non-discriminatie, zo vragen zij. Als dat niet het geval is, waarom is dit niet mogelijk en werkt dat niet een gebrek aan transparantie en het risico op discriminatie in de hand?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de gelijkmatige verdeling over de vervoersegmenten ook een gelijkmatige verdeling over de reizigerskilometers betekent. Zij vragen dit omdat de reisafstanden op het hoofdrailnet over het algemeen groter zijn en het aantal reizigers groter. Als er een verschil is tussen het aandeel van de gebruikersvergoeding in de totale kosten tussen de verschillende vervoersegmenten dan kan volgens deze leden de impact ondanks de gelijkmatige verdeling toch verschillen. Zij vragen daarom of er een berekening is gemaakt van de impact op de kosten per reizigerskilometer per segment van de stijging van de gebruiksvergoeding.

Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie hoe de wijziging van de gebruikersvergoeding wordt doorgevoerd op de regionale diensten die NS bijvoorbeeld in Overijssel uitvoert (de lijn Zwolle-Kampen). Vallen die binnen het segment «regionale vervoerders» of binnen het segment «NS»? Kan de Staatssecretaris het verschil in dit geval en soortgelijke gevallen uitleggen? In het kostenmodel worden goederenvervoer, regionaal openbaar vervoer en NS onderscheiden. Wat gebeurt er als dochters van NS zich in het regionale openbaar vervoer begeven, dus als bijvoorbeeld Abellio de aanbesteding van het regionale openbaar vervoer in Limburg zou winnen: valt Abellio dan binnen het segment «regionale vervoerders», of binnen het segment «NS» en waar is die keuze op gebaseerd?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens wat er gebeurt met de kosten van een regionale vervoerder als er een lijn toegevoegd wordt aan diens segment, zoals het regionaliseren van de Limburgse lijnen? Dalen dan de kosten voor de partijen in het segment, of blijven die gelijk? En wat bedraagt dan de vergoeding voor de partij die de aan het segment toegevoegde lijn exploiteert?

Gewicht treinen

De leden van de VVD-fractie vragen of het juist is, dat sprake is van een gestaffeld model waarbij de eerste trap pas begint op 160 ton? Hoe beoordeelt de Staatssecretaris het bezwaar van de regionale vervoerders, dat daarmee teveel uitmiddeling plaatsvindt van lichtere treinen die veelal in de regio rijden en de zwaardere treinen, die veelal elders in het land (bijvoorbeeld op het hoofdrailnet) rijden?

De leden van de CDA-fractie vragen de staatsecretaris wat haar visie is op het pleidooi van de regionale vervoerders om binnen de nieuwe systematiek een lagere instaptrede in te voeren van bijvoorbeeld 100 of 120 ton. Klopt het dat dat beter aansluit op de treinstellen die de regionale vervoerders exploiteren? Is de staatsecretaris bereid om hierover met ProRail en de vervoerders in overleg te treden om zo alsnog op korte termijn tot een akkoord te komen? Zo nee, waarom niet, zo vragen zij.

De berekening maakt gebruik van zes gewichtsklassen, zodat lichter materieel minder betaalt voor de dienst «treinpad» dan zwaarder materieel. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen een tabel met de verschillende gewichtsklassen, hoe het materieel dat op dit moment in Nederland rondrijdt binnen de verschillende segmenten is verdeeld over deze gewichtsklassen en wat het feitelijke gewicht is van dit materieel. Klopt het dat de laagste gewichtsklasse zo ruim is dat de vervoerders die de afgelopen jaren hebben geïnvesteerd in lichter materieel, dat minder impact heeft op de infrastructuur, niet worden beloond, zo vragen deze leden. De regionale vervoerders en de regionale opdrachtgevers zijn van mening dat de nieuwe systematiek onevenredig uitpakt en een onjuiste instaptrede stelt, op een treingewicht van 160 ton. Het merendeel van de regionale treinen wordt ingezet met een treingewicht onder de 120 ton. Alleen in de spits komen treinen zwaarder dan 160 ton voor. Een redelijke verdeling op basis van de gewichtsklasse zou daarom volgens deze partijen het toevoegen van een extra eerste stap tot 120 ton zijn zowel voor het hoofdrailnet als de regionale lijnen. Zo zou efficiënte inzet worden beloond en daarmee het milieu gespaard. Hoe beoordeelt de Staatssecretaris dat argument? Is dit bezwaar onderzocht voorafgaand aan de vaststelling van het nieuwe kostenmodel? Zo nee, waarom niet? Zo ja, waarom is afgezien van de toepassing daarvan en is de Staatssecretaris bereid om deze mogelijkheid alsnog te onderzoeken? Is het juist dat regionale vervoerders veelal lichtere treinen inzetten, maar door de hogere instaptrede bijdragen in de kosten van zwaardere treinstellen die in hetzelfde segment vallen?

Advies ACM

De leden van de CDA-fractie hebben verschillende vragen over de ACM. Zij zien dat de Staatssecretaris op 26 november 2014 in het antwoord op genoemde vragen van het lid De Boer (VVD) schrijft dat ProRail vernieuwingen in de methodiek voor de toerekening van de kosten heeft verwerkt «op instigatie van de ACM en conform de EU-richtlijn». Graag vernemen deze leden welke aanpassingen «op instigatie van» de ACM zijn gedaan: wat vond de ACM van de methodiek en wanneer is dat advies gegeven. Ook vragen deze leden of het akkoord van de ACM geldt voor zowel de bezuiniging van 50 miljoen euro die ProRail doorberekent aan de gebruikers, als voor de kostenmethodiek die ProRail ontwikkeld heeft. Is de ACM wettelijk bevoegd om zowel het model als de uitkomst te beoordelen? De leden van de CDA-fractie vernemen graag of het oordeel van de ACM op alle punten positief was. Is het advies of de aanwijzing van de ACM op alle punten volledig gevolgd of zijn er ook onderdelen niet opgevolgd? En in het laatste geval, welke zijn dat?

De leden van de CDA-fractie vragen voorts of de ACM onderzoek heeft gedaan naar de wijze waarop transparantie, efficiëntie, non-discriminatie, draagkracht en kwaliteit door ProRail zijn toegepast binnen de verdelingsmethodiek. Zo ja, wat was haar oordeel op die punten? Voorts vragen deze leden of de staatsecretaris de adviezen van de ACM inzake de gebruiksvergoeding aan de Kamer kan toesturen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of alle aanwijzingen van de ACM verwerkt zijn in de nieuwe methodiek. Zo nee, welke aanwijzingen zijn niet overgenomen en waarom niet? Zijn er door de ACM nog opmerkingen gemaakt over de nieuwe methodiek, zo ja, welke?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens hoe het oordeel van de ACM, waaraan de Staatssecretaris refereert in genoemde antwoorden op vragen van het De Boer (VVD), zich verhoudt tot de ACM Spoormonitor 2013. De ACM suggereert in de Spoormonitor 2013 immers dat prijsdifferentiatie naar kosten, kwaliteit of benutting, en prestatieregelingen passen in het streven van de ACM naar maximaal efficiënt gebruik van deze capaciteit, waarbij volgens de ACM rekening gehouden wordt met de draagkracht van de markt. Is een dergelijke draagkrachtmeting uitgevoerd? Zo ja, wat was daarvan de uitkomst en kan de Staatssecretaris deze draagkrachtmeting naar de Kamer sturen? Zo nee, waarom is daar van afgezien, is de ACM geraadpleegd voorafgaand aan de beslissing om daar van af te zien en is de Staatssecretaris bereid om de draagkrachtmeting alsnog te doen uitvoeren? Zo nee, waarom niet?

Openbaarheid rekenmodel

De leden van de CDA-fractie vragen of het rekenmodel van ProRail openbaar is en wel op zodanige wijze dat gebruikers in staat zijn om zelf na te gaan of de rekensom die ProRail heeft gemaakt voor hun individuele gebruiksvergoeding correct is, maar ook wat de andere gebruikers betalen. Is dat met inbegrip van de gebruikte kostenposten en de omvang van die gebruikte kosten, de parameters en de gehanteerde verdeelsleutels, zo vragen deze leden.

De leden van de CDA-fractie stellen dat als het model en de inputgegevens niet openbaar zijn, die informatie alsnog openbaar gemaakt zou moeten worden. Is de staatsecretaris daartoe bereid? Zo nee, waarom niet en hoe zijn partijen dan in staat de juistheid en redelijkheid van de hen aangerekende vergoedingen te beoordelen? Deelt de Staatssecretaris de mening dat daarmee geen sprake is van de transparantie die wel van een staatsbedrijf zoals ProRail verwacht mag worden, zo vragen deze leden. De leden van de CDA-fractie vragen in het verlengde daarvan of als het rekenmodel niet openbaar gemaakt kan worden, de Staatssecretaris de mening deelt dat daarmee een risico op bevoordeling of benadeling van individuele partijen en discriminatie van vervoerders onderling ontstaat. Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat de staatsecretaris daartegen ondernemen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de rekenformules en parameters waarop het gebruikskostenmodel gebaseerd is openbaar zijn en of de uitkomsten per vervoerder ook zichtbaar zijn voor andere partijen zodat vervoerders kunnen controleren of zij hetzelfde betalen als andere partijen? Kan de Staatssecretaris voor de regionale lijnen een overzicht verstrekken van de vergoedingen die NS per lijn voldoet aan ProRail?

Betrokkenheid regionale partijen

De leden van de VVD-fractie vinden het van belang dat er goed overleg is tussen ProRail en de regionale vervoerders. Als ProRail overleg mag weigeren of gewoon weigert, wat is dan de weg die vervoerders moeten bewandelen als zij het niet met het kostenmodel eens zijn? Kan de Staatssecretaris hierin een rol vervullen, of de ACM? Welke rol heeft de Staatssecretaris tot nu toe genomen in dit dossier?

De leden van de CDA-fractie vragen op welke wijze de van het spoor afhankelijke gebruikers betrokken zijn bij de voorbereiding van de nieuwe gebruikskostenmethodiek en wat er met hun commentaren gedaan is, zo die zijn gegeven.

Ook vernemen deze leden graag op welke wijze de regionale overheden betrokken zijn bij de voorbereiding van de nieuwe gebruikskostenmethodiek en wat er met hun commentaren gedaan is, zo die zijn gegeven.

De leden van de CDA-fractie vragen tevens of het juist is dat ProRail weigert om met de regionale vervoerders in overleg te treden over het nieuwe kostenmodel en/of de uitkomsten daarvan. Zo ja, waarom is ProRail daartoe niet bereid en hoe beoordeelt de staatssecretaris dit in het licht van de machtspositie die ProRail vervult op het spoor en waarvan de vervoerders afhankelijk zijn? Is dit vanuit mededingingsrechtelijk oogpunt bezien wel in de haak, zo vragen zij.

Verhouding hoofdrailnet – regionaal openbaar vervoer

De leden van de CDA-fractie hebben vernomen dat de regionale bestuurders zich onlangs beklaagden over de manier waarop zij vinden dat met de regionale openbare vervoersbelangen wordt omgegaan. Daarbij gaat het om zaken als een beweerde toename van stringen onder de verantwoordelijkheid van ProRail, maar bijvoorbeeld ook om vraagstukken rondom elektrificatie of de invoering van de kwartiersdienst op regionale lijnen. Voor een beoordeling van die klachten is het van belang inzicht te hebben in de verhouding tussen kosten en baten voor het regionale openbaar vervoer versus die op het hoofdrailnet.

In het licht daarvan hebben de leden van de CDA-fractie de volgende vragen. Hoe verhoudt de kostenstijging op het hoofdrailnet zich tot de kostenstijging in het regionale openbaar vervoer, als dat wordt afgezet tegen de investeringen die in het hoofdrailnet, respectievelijk in het regionale openbaar vervoer gedaan worden? Is de verhouding gelijk en betalen de regionale overheden en regionale vervoerders dus relatief net zoveel als zij terugkrijgen uit de investeringen in het openbaar vervoer, wanneer dat vergeleken wordt met de kosten en baten op het hoofdrailnet?

De leden van de CDA-fractie vragen ook hoe deze verhouding ligt, zowel kwalitatief als kwantitatief beschouwd. Deze leden vragen tevens of de staatssecretaris bereid is om daar nader onderzoek naar te doen, in samenspraak met de regionale vervoerders en de regionale overheden.

Voorts vragen de leden van de CDA-fractie of het beeld klopt, dat het merendeel van de investeringen ten gunste van het hoofdrailnet gedaan wordt (bijvoorbeeld investeringen in het European Rail Traffic Management System (ERTMS) of het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)), terwijl de kosten wel (min of meer) gelijkelijk verdeeld worden over het land en niet naar rato van de investeringsvoordelen worden toegerekend. Is de balans tussen kosten en baten voor het hoofdrailnet dus niet scheef ten opzichte van die voor de verschillende regionale openbaar vervoersverbindingen, zo vragen deze leden.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de financiële druk op het regionale openbaar vervoer niet onevenredig toeneemt, doordat regio's ook merendeels de afschaffing van de rode diesel moet dragen omdat daar de minste lijnen geëlektrificeerd zijn. Is de cumulatieve kostenstijging per treinkilometer en per reizigerskilometer als gevolg van de diverse maatregelen voor zowel regionaal openbaar vervoer als hoofdrailnet onderzocht?

Overig

Ten slotte vragen de leden van de CDA-fractie of de staatsecretaris hun vragen elk apart wil beantwoorden en dus niet wil bundelen in de beantwoording.

In artikel 29 van richtlijn 2012/34/EU¹ staat dat lidstaten een heffingskader bij wet dienen vast te stellen. Klopt het, zo vragen de leden van de ChristenUnie-fractie, dat Nederland dit nooit heeft gedaan? Zo ja, wat is daarvan de reden en leidt dit tot het risico dat vervoerders succesvol bezwaar kunnen indienen tegen de voorgestelde tariefverhoging? In het eerder genoemde antwoord op schriftelijke vragen van het lid De Boer schrijft de Staatssecretaris op 26 november 2014 dat ProRail vernieuwingen in de methodiek van de gebruikskosten heeft verwerkt «op instigatie van de ACM en conform de EU-richtlijn». Kan de Staatssecretaris verzekeren dat het opleggen van de taakstelling danwel bezuiniging van 50 miljoen euro als kostenverhoging via de gebruiksvergoeding volgens de Europese regels is toegestaan?

¹ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte