

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2107

Vragen van het lid **Schutz** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *motie Veltman (Kamerstuk 36 563, nr. 11)* (ingezonden 8 mei 2026).

Antwoord van Staatssecretaris **Bertram** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 juni 2026).

Vraag 1

Bent u bekend met motie-Veltman over het aanpassen van het Besluit capaciteitsverdeling om juridisch bindende kaderovereenkomsten mogelijk te maken die spoorvervoerders meerjarige zekerheid bieden, voor nationale én internationale treinverbindingen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van deze motie? Welke concrete stappen zijn inmiddels gezet richting ProRail en wanneer verwacht u uitgewerkte voorstellen en een concreet tijdpad met de Kamer te kunnen delen?

Antwoord 2

ProRail heeft een onderzoek uitgevoerd waarin zij enkele aanbevelingen doet om juridisch bindende kaderovereenkomsten mogelijk te maken. Het onderzoeksrapport is half mei opgeleverd en 2 juni aan de Tweede Kamer verstuurd. ProRail is, zoals zij in het rapport stelt, reeds aan de slag gegaan met de uitkomsten van het rapport. IenW is in gesprek met ProRail over de vervolgstappen die samen gezet kunnen worden.

Vraag 3

Welke mogelijkheden bestaan binnen de huidige Nederlandse regelgeving om spoorvervoerders meerjarige zekerheid te bieden over toegang tot capaciteit op het spoor? Acht u deze mogelijkheden toereikend voor investeringen in nationale én internationale treinverbindingen?

¹ Kamerstuk 36 563, nr. 11

Antwoord 3

Er bestaan binnen de huidige Nederlandse wet- en regelgeving mogelijkheden om spoorvervoerders meerjarige zekerheid te bieden over toegang tot capaciteit op het spoor, voornamelijk voor internationaal personenvervoer. Het is echter aan geldverstrekkers om te beoordelen of de zekerheid over toegang tot capaciteit toereikend is voor investeringen. Ook bedrijfseconomische aspecten, vervoersprognoses of macro-economische omstandigheden kunnen meespelen bij het al dan niet doen van een investering.

Vraag 4

Deelt u de opvatting dat meerjarige zekerheid over spoorcapaciteit van groot belang is voor investeringen in (inter)nationaal spoorvervoer, mede gezien de lange levertijden van nieuw treinmaterieel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Ja.

Vraag 5

In hoeverre klopt het dat in andere Europese landen, waaronder Frankrijk, reeds wordt gewerkt met zogenoemde *framework agreements* of vergelijkbare meerjarige capaciteitsafspraken? Welke lessen kunnen daaruit worden getrokken voor Nederland?

Antwoord 5

Meerdere Europese infrastructuurbeheerders werken met *framework agreements* of meerjarige capaciteitsafspraken. Lessen die daaruit getrokken kunnen worden voor Nederland heeft ProRail in haar rapport opgenomen. In het algemeen geldt dat de karakteristieken van het Nederlandse spoornet ertoe leiden dat de Nederlandse situatie niet een-op-een te vergelijken is met een land als Spanje, Frankrijk of Duitsland. Desalniettemin kan geleerd worden van onder meer de manier waarop de kaderovereenkomsten vormgegeven worden en hoe de overeenkomsten in de markt worden gezet. Ook kan geleerd worden van de manier hoe wordt toegezien op de naleving van de overeenkomsten.

Vraag 6

Hoe beoordeelt u het huidige systeem van capaciteitsverdeling als het gaat om het bieden van voldoende zekerheid aan nieuwe toetreders en private aanbieders van (inter)nationale treinverbindingen? Waar zitten volgens u de belangrijkste knelpunten?

Antwoord 6

ProRail doet in haar rapport enkele constatering en aanbevelingen op het gebied van capaciteitsverdeling. Deze aanbevelingen worden meegenomen bij de implementatie van de verordening spoorweginfrastructuurcapaciteit en het opstellen van de nationale beleidssturing («strategic guidance») die onder die verordening aan ProRail kan worden gegeven.

Vraag 7

In hoeverre kunnen kaderovereenkomsten bijdragen aan een beter gebruik van bestaande infrastructuur, waaronder de HSL-Zuid (hogesnelheidslijn), en aan het versterken van internationale treinverbindingen als alternatief voor kortere afstandsvluchten?

Antwoord 7

Kaderovereenkomsten kunnen op internationale verbindingen een positieve bijdrage leveren aan een beter gebruik van bestaande infrastructuur en het versterken van internationale treinverbindingen als alternatief voor kortere afstandsvluchten.

Vraag 8

Hoe verhoudt de ontwikkeling van kaderovereenkomsten zich tot de ambitie om ruimte te bieden aan innovatieve en nieuwe aanbieders op het spoor?

Antwoord 8

Kaderovereenkomsten zouden voor innovatieve en nieuwe aanbieders mogelijk een positieve bijdrage kunnen leveren in het verkrijgen van financiering en het afdekken van een deel van het bedrijfsrisico.

Vraag 9

Deelt u de opvatting dat verdere Europese harmonisatie van capaciteitsverdeling kan bijdragen aan betrouwbaardere en eenvoudiger te organiseren internationale treinverbindingen? Welke inzet kiest Nederland hierin richting Europa?

Antwoord 9

Ja, die opvatting deel ik. In Europa pleit Nederland voor een harmonisering van wet- en regelgeving aangaande internationale kaderovereenkomsten. Dit gebeurt onder andere in de EU SERAF-werkgroep aangaande kaderovereenkomsten en in gesprekken met mijn buitenlandse collega's. Ook wordt met de verordening capaciteitsmanagement de harmonisering van capaciteitsverdelingsregels beoogd. Hierover is de Kamer 2 juni per brief geïnformeerd.

Vraag 10

Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan het commissiedebat Spoor van 3 juni 2026?

Antwoord 10

Ja.