

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om aanvullende 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 en het verslag van schriftelijk overleg dat daar al over gehouden is (Kamerstuk 29 893, nr. 183).

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
Optimalisatie	2
Actualisatie	2
<i>Goederenvervoer</i>	2
<i>Bouw derde spoor Duitsland</i>	3
Leefomgeving	5
Overig	5
Gebruiksvergoeding	5
<i>Besparingen ProRail</i>	5
<i>Doorberekening in treinkaartje</i>	6
<i>Segmenten en non-discriminatie</i>	7
<i>Gewicht treinen</i>	8
<i>Betrokkenheid regionale partijen</i>	9
<i>Verhouding hoofdrailnet – regionaal openbaar vervoer</i>	9
Overig	11

### Inleiding

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het verslag van het schriftelijk overleg over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: het verslag) en hebben hierover nog enkele aanvullende vragen.

De leden van de PvdA-fractie danken de Staatssecretaris voor de antwoorden op de door de commissie gestelde vragen over het ontwerpbesluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Zij kunnen zich vinden in de gegeven antwoorden, maar hebben wel nog enkele aanvullende vragen, waaronder vragen over de prioriteitstelling van goederentreinen uit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen ten opzichte van die uit Antwerpen.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van het verslag. Zij hebben nog een vraag over de Brabantroute.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het verslag. Zij willen aanvullend op de eerder gestelde vragen nog enkele aspecten naar voren brengen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van het verslag. Zij hebben naar aanleiding hiervan nog enkele vragen over de gebruiksvergoeding op het spoor.

### Optimalisatie

De rol van de verkeersleiding van ProRail neemt toe, zo lezen de leden van de VVD-fractie op pagina 22 van het verslag. Deze leden vragen of de verkeersleiding voldoende is toegerust voor deze taak.

### Actualisatie

#### *Goederenvervoer*

Voor het indienen van capaciteitsaanvragen gaat een lang proces vooraf, wat kan leiden tot geschillen. Zo lezen de leden van de VVD-fractie op pagina 15 van het verslag dat het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces

begint met de programmatiefase waarin vervoerders de mogelijkheid krijgen tot het indienen van capaciteitsaanvragen. Het kan voorkomen dat vervoerders geheel of gedeeltelijk dezelfde capaciteit aanvragen. Als dat gebeurt, doet ProRail tijdens de coördinatiefase (die op de programmatiefase volgt) een voorstel om de capaciteitsaanvragen passend te maken. Op die manier worden jaarlijks enkele duizenden capaciteitsconflicten opgelost. Het staat een vervoerder evenwel vrij een voorstel van ProRail niet te accepteren. Op dat moment verklaart ProRail de infrastructuur overbelast.

Tijdens de coördinatiefase komen vervoerders veelal tot overeenstemming, omdat zij vooraf al rekening houden met de prioriteitsregels van de regeling. Vervoerders kiezen daarbij voor duidelijkheid over hun dienstregeling in plaats van onzekerheid over de tijdsduur en afloop van een traject van een overbelastverklaring. Hoe wordt in dit proces de kwaliteit van de rijmogelijkheden voor het goederenvervoer door ProRail geborgd en hoe wordt vermeden dat er moet worden omgereden of wachttijden ontstaan, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 18 van het verslag dat de Staatssecretaris in haar antwoorden aangeeft hoe het percentage niet benutte treinpaden voor het goederenvervoer kan worden teruggedrongen. Deze leden vragen of de Staatssecretaris kan toelichten hoe de drie genoemde maatregelen er toe bijdragen dat het aantal niet benutte treinpaden wordt teruggedrongen. Of dienen deze maatregelen (ook) andere doelen?

De leden van de VVD-fractie vragen tevens of ProRail rekening houdt met het feit dat treinen vanuit Duitsland zich aan de oostgrens van Nederland aandienen met een onzeker en onnauwkeurig tijdstip van aankomst. Zo ja, hoe? Immers, de dienstregeling in Duitsland is gebaseerd op andere principes dan de Nederlandse dienstregeling, die wordt bepaald door de cadans van de reizigerstreinen.

De leden van de PvdA-fractie lezen dat ten minste tien procent van de voor goederenvervoer vastgelegde minimumbedieningsniveaus voorbehouden is voor ad hoc aanvragen voor goederenvervoer. Zij vragen de Staatssecretaris te onderbouwen waar deze tien procent op gebaseerd is.

#### *Bouw derde spoor Duitsland*

De leden van de VVD-fractie hebben vernomen dat, op grond van artikel 12 van het ontwerpbesluit, internationale goederentreinen die vanuit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen over de Brabantroute (het gemengde net) rijden een lagere prioriteit hebben dan andere internationale goederentreinen die over de Brabantroute rijden (bijvoorbeeld van Antwerpen naar Duitsland). Deze prioriteitsvolgorde is bedoeld als stimulans om deze Nederlandse treinen zoveel mogelijk over de Betuweroute te laten rijden. Genoemde leden constateren ook dat deze Nederlandse goederentreinen tijdens de bouwperiode van het derde spoor in Duitsland niet of minder van deze voorkeursroute over de Betuweroute gebruik kunnen maken en via het gemengde net, met name de Brabantroute, naar Duitsland moeten rijden, maar dan bij capaciteitsproblemen voorrang moeten verlenen aan andere internationale goederentreinen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat tijdens de bouwperiode van het derde spoor de internationale goederentreinen vanuit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen op het gemengde net geen lagere prioriteit krijgen dan andere internationale goederentreinen, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de PvdA-fractie hebben begin februari een brief van het Havenbedrijf Rotterdam ontvangen over het voorliggende besluit. Het Havenbedrijf stelt in deze brief onder andere het volgende: «In artikel 12 van deze AMvB [het Ontwerpbesluit] krijgt het spoorgoederenvervoer dat begint of eindigt in de mainport Rotterdam-Rijnmond of in de havenindustriële complexen van Amsterdam-IJmond en Vlissingen-Sloe op het gemengde spoorwegnet een lagere prioriteit dan internationale goederentreinen vanuit Antwerpen naar Duitsland en nationale treinen tussen Rotterdam en Chemelot en vice versa. Dit artikel [artikel 12] beoogt om het spoorvervoer zoveel als mogelijk via de voorkeursroute over de Betuweroute te geleiden. Wij [het Havenbedrijf] delen deze prioriteitsstelling ten gunste van het maximeren van het spoorvervoer over de Betuweroute. Echter tijdens de bouw van het derde spoor in Duitsland biedt de Betuweroute gedurende bepaalde perioden minder capaciteit. Dat [kan] betekenen dat dan de internationale goederentreinen vanuit Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen via het gemengde net op het baanvak van/naar Dordrecht via Venlo naar/van Duitse grens moeten rijden, waar ze op basis van de huidige AMvB-regels dan een lagere prioriteit krijgen dan de internationale treinen vanuit Antwerpen.» De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris hierop te reageren en vragen expliciet of het juist is dat treinen van Rotterdam, Amsterdam en Vlissingen in de genoemde casus inderdaad een lagere prioriteit krijgen dan de internationale treinen vanuit Antwerpen. Indien dat het geval is vragen deze leden de Staatssecretaris uiteen te zetten waarom dit volgens haar te rechtvaardigen is.

In het vervolg van genoemde brief schrijft het Havenbedrijf Rotterdam: «Deze onvoorziene en ongewenste situatie brengt als risico met zich mee dat tijdens de bouwperiode van het derde spoor op basis van een strikte toepassing van bestaande regelgeving treinen uit Antwerpen de treinen uit Rotterdam en Chemelot van de Brabantroute zouden kunnen wegdrücken. Wij stellen uw Kamer daarom voor om de AMvB Capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in uw commissie te agenderen en bij die gelegenheid onderstaand amendement in te dienen: gedurende de bouwfase 3de spoor Oberhausen-Emmerich aan Duitse zijde zal de Netverklaring capaciteitsverdeling tussen betrokken partijen gelden als uitgangspunt en daarmee voorrang hebben boven de prioriteitsstelling zoals benoemd in artikel 12.» Ook op deze passage van de brief zouden de leden van de PvdA-fractie graag een reactie krijgen van de Staatssecretaris. Indien de Staatssecretaris de bezwaren van het Havenbedrijf deelt, vragen deze leden of de Staatssecretaris zich kan vinden in de genoemde oplossing van het Havenbedrijf en of zij bereid is het voorliggende ontwerpbesluit in die geest aan te passen.

De leden van de PvdA-fractie lezen in het verslag dat de Staatssecretaris naar aanleiding van een vraag van deze fractie – over mogelijke uitloop van werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland – het ontwerpbesluit aanpast. Bij de antwoorden op de door de commissie gestelde vragen vinden de aan het woord zijnde leden echter geen gewijzigd ontwerpbesluit. Wanneer kan de Kamer het gewijzigde ontwerpbesluit alsnog verwachten, zo vragen deze leden de Staatssecretaris.

De leden van de SP-fractie willen naar aanleiding van het verslag graag weten op welke wijze de gemeenten en omwonenden van de Brabantroute betrokken worden. Deze leden kunnen zich goed voorstellen dat omwonenden zich zorgen maken over het feit dat het spoor nabij hun gemeente straks drukker bereden zal worden en vragen hoe er met deze mogelijke zorgen wordt omgegaan.

## **Leefomgeving**

De leden van de VVD-fractie vragen wat de ervaringen in andere landen zijn met prijsprikkels op het spoor om stiller materieel te stimuleren. Deze leden vragen ook of de Staatssecretaris bereid is om een impactanalyse te maken van prijsprikkels en boetes om stiller materieel te stimuleren, voordat we in Nederland gaan experimenteren met dergelijke prijsprikkels.

## **Overig**

De leden van de PvdA-fractie lezen in het verslag dat het ontwerpbesluit vóór de tweede maandag van april van 2015 in werking moet zijn getreden om als juridische basis te kunnen dienen voor het capaciteitsverdelingsproces voor het dienstregelingsjaar 2016. Ligt de parlementaire behandeling vooralsnog op koers, zo vragen deze leden de Staatssecretaris, én wanneer moet de Kamer uiterlijk akkoord gaan met het voorliggende besluit wil de deadline van 13 april 2015 nog gehaald kunnen worden?

## **Gebruiksvergoeding**

### *Besparingen ProRail*

De leden van de VVD-fractie realiseren zich dat ProRail al een forse bezuiniging heeft moeten doorvoeren, maar willen toch graag helderheid over de vraag of er mogelijkheden bestaan tot verdere bezuiniging binnen ProRail zelf of via prestatiegericht onderhoud (PGO), en zo ja welke, waardoor de stijging van de gebruiksvergoeding voor de sector beperkt kan worden. Is dat onderzocht en zo ja, kunnen die onderzoeken naar de Kamer gestuurd worden? Als het niet onderzocht is, waarom niet, en is de Staatssecretaris hiertoe alsnog bereid? Zo nee, waarom niet?

Ook de leden van de CDA-fractie herhalen de vraag of er onderzoek gedaan is naar aanvullende besparingen die mogelijk zijn binnen ProRail zelf. De Staatssecretaris geeft hierover in hun ogen geen helder antwoord, anders dan dat er een besparing van 58 miljoen euro is geboekt op de apparaatskosten van ProRail. Dat geeft volgens deze leden echter geen zekerheid over of dit de best haalbare besparing is, of dat verdere besparing mogelijk is, bijvoorbeeld door nog efficiënter te gaan werken. Daarmee zou de stijging van de gebruikskosten immers alsnog gemitigeerd kunnen worden, zoals oorspronkelijk ook beoogd was. Dat is ook in het belang van de reiziger, omdat de stijging van het treinkaartje alsnog minder zal zijn. De leden van de CDA fractie lezen op pagina 31 van het verslag dat de verhoging van de gebruiksvergoeding op 30 miljoen euro zou uitkomen, en dat het uitgangspunt was dat ProRail invulling zou geven aan de resterende 20 miljoen euro, maar welke invulling daaraan gegeven is, blijft verder onbesproken.

De leden van de CDA-fractie vragen of die 20 miljoen euro bijgeteld is bij de 30 miljoen euro die al als verhoogde gebruiksvergoeding zou worden doorbelast. Deze leden vragen ook of de Staatssecretaris onderzoek gedaan heeft naar de mogelijkheid voor ProRail om die 20 miljoen euro voor eigen rekening te nemen (snijden in eigen vlees) en zo ja, of de Kamer een kopie van dat onderzoek kan ontvangen.

Als dat onderzoek niet gedaan is, waarom heeft de Staatssecretaris daarvan afgezien? Graag ontvangen de leden van de CDA-fractie een gedetailleerd antwoord op deze vraag.

De leden van de ChristenUnie-fractie herinneren zich dat in de brief van de Staatssecretaris van 6 september 2013<sup>1</sup> staat dat ProRail had aangegeven 30 miljoen euro via de gebruiksvergoeding aan vervoerders en reizigers door te belasten en dat het uitgangspunt was dat ProRail invulling zou geven aan de resterende 20 miljoen euro. Deze leden lezen nu op pagina 31 van het verslag dat ProRail toch 50 miljoen euro via de gebruiksvergoeding gaat doorberekenen aan alle vervoerders. Klopt het dat ProRail daarmee anders dan eerder toegezegd zelf geen invulling geeft aan de genoemde 20 miljoen euro? Genoemde leden vragen wat de reden is dat ProRail het eerdere uitgangspunt heeft losgelaten. In het verslag is in antwoord op vragen over eventuele extra bezuinigingen binnen ProRail om zo de stijging van de gebruiksvergoeding te beperken verwezen naar antwoorden op vergelijkbare vragen van de leden van de VVD-fractie. Deze antwoorden beschrijven echter alleen het totaalpakket van de taakstelling op het spoor van het kabinet Rutte I, waar de stijging van de gebruiksvergoeding onderdeel van uitmaakt. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of bovenop deze reeds voorgenomen bezuinigingen uit de taakstelling op het spoor 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?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen tevens of de Staatssecretaris van mening is dat het – gezien het feit dat de hoogte van de gebruiksvergoeding direct gekoppeld is aan de exploitatiekosten van het spoor – niet billijk is dat de taakstelling van 50 miljoen euro direct wordt doorbelast in een verhoging van de gebruiksvergoeding met ruim 20 procent (ten opzichte van 2013), terwijl de exploitatiekosten niet met eenzelfde percentage gestegen zijn.

#### *Doorberekening in treinkaartje*

De leden van de CDA-fractie zien dat de Staatssecretaris in het verslag schrijft dat de prijsstijging van NS kan worden doorbelast via het treinkaartje en dat dit leidt tot een prijsstijging van ongeveer vier procent. Deze leden vragen of de prijs van de regionale treinkaartjes ook zal stijgen met vier procent, of dat dit meer zal zijn. Voorts vragen zij of de Staatssecretaris de prijsstijging van het treinkaartje per regionale lijn, of voor ten minste vijf regionale lijnen, kan kwantificeren en presenteren.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen op pagina 31 van het verslag een analyse van de doorberekening van de gebruiksvergoeding in de tarieven bij NS. Volgens deze analyse betekent dit een extra tariefstijging van circa vier procent. Deze leden vragen wat de verhoging van de gebruiksvergoeding met 25 procent betekent voor de tarieven danwel het voorzieningenniveau op de regionale lijnen. Is dat effect vergelijkbaar met de tariefstijging bij NS? Kan de Staatssecretaris voor een aantal grote regionale lijnen schetsen hoe de tariefstijging uitpakt?

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen er op dat in tegenstelling tot het hoofdrailnet de regionale lijnen niet altijd kostendekkend zijn. Genoemde leden constateren daarom dat als de stijging van de gebruiksvergoeding moet worden gedekt door een tariefstijging, dat er dan op regionale lijnen een hogere tariefstijging nodig is dan op het hoofdrailnet. Klopt deze analyse, zo vragen genoemde leden. Genoemde leden wijzen

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 426

er in dit verband op dat een groot deel van de dekking van de kosten van de gebruiksvergoeding afhankelijk is van subsidiëring door provincies uit de middelen van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) en dat deze middelen niet stijgen. Klopt het, zo vragen zij, dat het gemiddeld gaat om de helft van de dekking van de gebruiksvergoeding op regionale lijnen terwijl op het hoofdrailnet ongeveer honderd procent van de kosten wordt teruggewonnen uit de kaartverkoop? Klopt het, zo vragen deze leden, dat de stijging van de gebruiksvergoeding daarom voor de tarieven van losse kaartjes en abonnementen op het regionaal spoor veel zwaarder zal uitvallen dan op het hoofdrailnet? Is dit niet strijdig met artikel 29, lid 3 van richtlijn 2012/34/EU<sup>2</sup>, dat stelt dat de infrastructuurbeheerders moeten zorgen dat de toepassing van de heffingsregeling resulteert in gelijkwaardige en niet-discriminerende rechten voor verschillende spoorwegondernemingen in gelijkwaardige markten?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Staatssecretaris van mening is dat er een ongelijkheid mag ontstaan tussen de reiziger op de regionale lijnen en de reiziger op NS-lijnen. Wordt de verhoging van de gebruiksvergoeding evenredig over alle reizigers verdeeld? Hoe verhoudt de verhoging van de gebruiksvergoeding zich tot het motto «de reiziger op één, twee en drie»?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen verder welke mogelijkheden de Staatssecretaris ziet om te komen tot een eerlijkere verdeling van de effecten van de bezuiniging. Is de Staatssecretaris bereid met de betrokkenen op zoek te gaan naar uitwerkingsvarianten die recht doen aan een eerlijke verdeling voor de reiziger van de bezuiniging?

#### *Segmenten en non-discriminatie*

De leden van de CDA-fractie wijzen erop dat de Staatssecretaris op meerdere plaatsen in het verslag schrijft dat sprake is van non-discriminatie omdat de kosten per eenheid gelijk zijn voor alle gebruikers. Maar elders lezen deze leden dat de kosten van de Hogesnelheidslijn (HSL)-Zuid verwerkt zijn in het cluster NS (pagina 23). Begrijpen de leden van de CDA-fractie de beantwoording correct, als zij veronderstellen dat de kosten van de HSL-Zuid bij de totale kosten voor beheer en onderhoud worden bijgeteld en vervolgens via de prijs per eenheid worden verdeeld over de overige gebruikers? Geldt dit ook voor de kosten voor gebruik en onderhoud van andere voorzieningen, zoals het European Rail Traffic Management System (ERTMS) of de meerkosten die het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) veroorzaakt op het gebied van onderhoud en beheer? Zo ja, deelt de Staatssecretaris de mening dat daarmee in de regio wordt betaald voor zaken, waarvan de regio geen gebruik maakt, zoals HSL-Zuid of ERTMS, zo vragen zij. De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag hoe zich dit verhoudt tot het «gelijkwaardig gebruik» dat richtlijn 2012/34/EU als eis stelt voor non-discriminatoire vergoedingen. Kan het gebruik van het HSL-Zuidspoor gelijkwaardig worden geacht aan het gebruik van de doorgaans eenvoudiger regionale spoorlijnen?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de infrastructuurbeheerders volgens art 29, lid 3 van richtlijn 2012/34/EU moeten zorgen dat de toepassing van de heffingsregeling resulteert in gelijkwaardige en niet-discriminerende rechten voor verschillende spoorwegondernemingen in gelijkwaardige markten. Deze leden vragen of het doorberekenen van

---

<sup>2</sup> Richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruiimte

de verhoging van de gebruiksvergoeding toegestaan is volgens voornoemd artikel in de richtlijn.

### *Gewicht treinen*

De leden van de VVD-fractie en de CDA-fractie lezen dat de Staatssecretaris suggereert dat de regionale vervoerders ingestemd hebben met de stijging van de gebruiksvergoeding. De regionale vervoerders betwisten dat, zo hebben deze leden gehoord, en stellen alleen akkoord te zijn gegaan met een lineair tarief, maar niet te hebben ingestemd met een staffel die begint op 160 ton of met de tariefstijging die zich nu voordoet tot gevolg. Klopt dat? De regionale vervoerders stellen daarbij volgens de leden van de VVD-fractie ook dat door voorbij te gaan aan hun wens om een extra trede op 100 of 120 ton in te voeren, de efficiëntie van de door de regionale vervoerders veelal gebruikte, lichtere treinstellen teniet wordt gedaan. De Staatssecretaris schrijft op pagina 36 van het verslag dat de invoering van een extra trede op 100 of 120 ton zou leiden tot een verhoging van de kosten die de goederenvervoerders en NS betalen. De leden van de VVD-fractie stellen de volgende vragen over hoe de verdeling in kosten er uit zou zien als die trede ingevoerd zou worden:

- Met hoeveel procent daalt de kostenstijging voor de regionale vervoerders?
- Met hoeveel procent stijgt de kostenstijging voor NS?
- Betalen de regionale vervoerders met deze staffel nu meer dan voorheen of is de kostenverdeling nagenoeg hetzelfde?
- Hoe pakt dat procentueel uit voor de stijging van de kosten voor de reiziger: blijft de kostenstijging voor een treinkaartje bij NS vier procent, of neemt dat percentage toe?
- Met hoeveel procent stijgt de prijs van het treinkaartje van de regionale vervoerders ingeval de extra trede niet, respectievelijk wel zou worden ingevoerd?

Is het ook mogelijk om, gezien het gegeven dat regionale vervoerders lichter materieel hebben, speciaal voor vervoerders van reizigers een lichtere staffel in te voeren, en niet voor goederenvervoerders, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de CDA-fractie vragen of het klopt dat de regionale vervoerders weliswaar een overeenkomst met ProRail hebben gesloten, maar dat onder voorbehoud van de goedkeuring door Autoriteit Consument en Markt (ACM) hebben gedaan. Zo ja, dan vragen de leden van de CDA-fractie waarom dat niet ook in de beantwoording vermeld is, nu evident geen sprake is van volledige instemming door de regionale vervoerders. Deelt de Staatssecretaris de opvatting dat dit een belangrijk voorbehoud is dat vermeld had moeten worden in de antwoorden die de Staatssecretaris aan de Kamer heeft gestuurd, omdat het laat zien dat er – anders dan de antwoorden van de Staatssecretaris suggereren – dan geen sprake is van volledige instemming?

De leden van de ChristenUnie-fractie vroegen de Staatssecretaris in het schriftelijk overleg:

- Hoe zij het argument van de regionale vervoerders beoordeelt, dat door de eerste trede van de gewichtsklassen te stellen op 160 ton, de kosten voor de regionale vervoerders toenemen en de efficiëntie van de lichtere treinstellen die zij veelal gebruiken teloor gaat;
- Of dit bezwaar voorafgaand aan het nieuwe kostenmodel is onderzocht en als dat niet zo is, waarom dat niet gebeurt is; Waarom, als het wel onderzocht is, toch is afgezien van toepassing daarvan;



- Of de Staatssecretaris bereid is om de mogelijkheid daartoe alsnog te onderzoeken, en of het juist is dat regionale vervoerders veelal lichtere treinen inzetten, maar door de hogere instaptrede bijdragen in de kosten van zwaardere treinstellen die in hetzelfde segment vallen.

De Staatssecretaris heeft helaas geen antwoord gegeven op deze vragen (pagina 26 van het verslag). De Staatssecretaris stelt in het verslag alleen dat de regionale vervoerders ingestemd hebben met de overstap van een lineair tarief naar een tarief per gewichtsklasse. Voor zover de leden van de ChristenUnie-fractie bekend is, is dat op zichzelf wel juist, maar hebben de regionale vervoerders geen instemming verleend aan het nieuwe kostenmodel of de uitkomst daarvan en hebben zij juist steeds gevraagd om aanpassing van de staffel. Ook is de Toegangsovereenkomst met ProRail wel getekend, maar voor zover deze leden begrijpen, is dat gedaan onder voorbehoud. Genoemde leden vragen of dit klopt. Van instemming door de regionale vervoerders lijkt volgens genoemde leden geen sprake te zijn. Daarmee constateren de leden van de ChristenUnie-fractie dat de eerder gestelde vragen nog steeds relevant zijn en verzoeken zij de Staatssecretaris om die alsnog, elk afzonderlijk, te beantwoorden.

#### *Betrokkenheid regionale partijen*

De leden van de VVD-fractie en de ChristenUnie-fractie lezen op pagina 32 van het verslag dat de decentrale overheden voor regionale concessies aparte afspraken hebben gemaakt met regionale vervoerders. Deze leden vragen wat de inhoud is van deze afspraken als het gaat om de verhoging van de gebruiksvergoeding. Zij vragen ook of regionale vervoerders en overheden er daadwerkelijk mee hebben ingestemd of er enkel bij betrokken zijn geweest. In hoeverre is de klacht die de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) bij de ACM heeft ingediend hierbij van invloed? De leden van de VVD-fractie vragen tevens of de Staatssecretaris inzicht kan geven in de mogelijke gevolgen van een eventueel toekennen van de klacht van de FMN voor de overige vervoerders.

#### *Verhouding hoofdrailnet – regionaal openbaar vervoer*

De leden van de CDA-fractie constateren dat inmiddels Abellio de openbaarvervoerconcessie in Limburg heeft verworven. Nu kan de Staatssecretaris dus alsnog antwoord geven op de vraag van deze leden, of de kosten van Abellio vallen in de cluster NS of in de cluster regionaal vervoer.

De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd naar het antwoord. Daarbij is ook van belang of de Staatssecretaris de mening deelt dat als de kosten van Abellio in de cluster van NS zouden vallen, daarmee het gelijke speelveld bij regionale aanbestedingen verstoord kan worden, omdat de kosten van Abellio daarmee worden verdeeld over veel grotere afstanden en trajecten dan bij andere regionale vervoerders het geval is. Wat heeft dat voor effect op het gelijke speelveld bij aanbestedingen in de regio, zo vragen de leden van de CDA-fractie.

De leden van de CDA-fractie lezen op pagina 31 dat NS de kostenverhoging resultaatneutraal in haar tarieven mag doorberekenen. Daarom vragen zij of de concessies voor de regionale overheden ook dergelijke clausules bevatten.

Zo nee, deelt de Staatssecretaris dan de mening dat dit een verstoring van het gelijke speelveld tussen NS en de andere vervoerders veroorzaakt, omdat die andere vervoerders een deel van de kosten mogelijk geheel of gedeeltelijk voor eigen rekening zullen moeten nemen, terwijl NS de kosten over de schutting van de reiziger mag gooien? Is de Staatssecre-

taris bereid om de concessie van NS op dit punt alsnog aan te passen en gelijk te stellen aan die van de regionale vervoerders? En zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie zien dat de Staatssecretaris helaas niet ingaat op de vragen van deze leden naar een vergelijking van baten en lasten tussen het openbaar vervoer in de Randstad en in de regio, zoals die geformuleerd zijn op pagina's 13 en 14 van het verslag. Genoemde leden kunnen niet volgen waarom de Staatssecretaris die vergelijking niet kan maken. Zij wensen inzicht te krijgen in de verhouding tussen de investeringen in het hoofdrailnet tegenover dat in de regio's en inzicht in de verhouding in de bijdrage die de vervoerders in de regio leveren aan de gebruikskosten en de bijdrage die NS daarin levert. Zo wordt ERTMS alleen uitgerold op het hoofdrailnet en niet in de regio en geldt PHS ook voor het hoofdrailnet, maar worden de gebruikskosten van het hoofdrailnet – naar het zich laat aanzien – mede door de regio gedragen via de gelijke prijs per eenheid. Dat voedt het beeld dat de leden van de CDA-fractie hebben, dat het hoofdrailnet vooral profijt heeft van de investeringen, terwijl de kosten wel gelijkmatig verdeeld worden over het hoofdrailnet en de regio. Deze leden hebben met hun vraag dan ook beoogd om helder te krijgen of de regio en de Randstad in gelijke mate profiteren van de met publieke middelen gedane investeringen, respectievelijk of de regio en de Randstad in gelijke mate bijdragen aan de kosten die voor het spoor gemaakt worden. Op dat punt vroegen zij om een kwalitatieve en kwantitatieve analyse. De mededeling van de Staatssecretaris, dat alle partijen naar verhouding een gelijkwaardige stijging van de gebruikskosten ervaren (twintig procent) geeft niet het gevraagde inzicht, omdat NS haar kosten over veel grotere afstanden lijkt te kunnen uitsmeren dan bij de regionale vervoerders het geval is en omdat NS de kosten resultaatneutraal kan afwentelen op de reiziger. Dat het onderwerp volgens de Staatssecretaris besproken zal worden bij de Landelijke OV- en Spoortafel is volgens de leden van de CDA-fractie evenmin een antwoord op hun verzoek om een analyse, noch is dat antwoord relevant omdat het hier gaat om parlementaire controle van het handelen van de Staatssecretaris en de betrokken staatsbedrijven en de wijze waarop beleidsmatig wordt omgegaan met de verhouding tussen het hoofdrailnet en het regionale spoor. De leden van de CDA-fractie herhalen daarom hun verzoek aan de Staatssecretaris om die analyse alsnog en in kwalitatieve en kwantitatieve zin te maken zodat de Kamer kan controleren welke baten en lasten de regio heeft en welke baten en lasten het hoofdrailnet (met name Randstedelijk) heeft, om na te gaan of die in balans zijn. Is de Staatssecretaris daartoe bereid? Zo nee, waarom niet? De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag of de Staatssecretaris tevens bereid is om in dit verband het overleg op te zoeken met de regionale vervoerders en hun opdrachtgevers, zodat zeker gesteld is dat als de analyse straks gepresenteerd wordt, dat een door de gehele markt gedragen analyse is. Zo nee, waarom niet?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de Staatssecretaris de verhoging van de gebruiksvergoeding ziet in de context van de bredere discussie omtrent de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. De betaalbaarheid van het regionale openbaar vervoer wordt immers ook negatief beïnvloed door:

- het afschaffen van het accijnsvoordeel op rode diesel. Hoewel deze maatregel genomen is vanwege de noodzakelijke vergroening van het belastingstelsel vragen genoemde leden wel aandacht voor de gevolgen van de betaalbaarheid van het openbaar vervoer. Zij constateren dat enkele lijnen met steun van het Rijk worden geëlektrificeerd. Voor andere lijnen in met name Gelderland, Groningen en Fryslân geldt dit echter vooralsnog niet. Genoemde leden vragen

- wanneer de Staatssecretaris met een bredere visie komt op mogelijkheden van verduurzaming van deze lijnen door bijvoorbeeld elektrificatie;
- het marginaliseren van de BDU-index die de regio's van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu ontvangen om de exploitatie te subsidiëren. Doordat de kostenontwikkeling van het openbaar vervoer hoger is dan de BDU-index, ontstaat een financieringstekort dat cumulatief toeneemt;
  - het voornemen om regionale overheden een groter aandeel van de beheer-, onderhouds- en vervangingskosten van de hoofdspoorweginfrastructuur te laten betalen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Staatssecretaris bereid is inzicht te geven in de effecten van de stapeling van de bezuinigingen op de betaalbaarheid van het regionale openbaar vervoer, zowel voor de reiziger als voor decentrale overheden.

#### *Overig*

Wat betreft extern toezicht geeft de Staatssecretaris op pagina 30 aan dat een accountant jaarlijks toezicht houdt. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de externe toezichthouder over een zeer grote mate van spoordeskundigheid moet beschikken om de cijfers van een spoorinfrastructuurbeheerder te analyseren en daar vervolgens toezicht op te houden. Dat is geen gewone accountantstaak. Deze leden vragen hoe hierin is voorzien. Beschikt de Staatssecretaris over vergelijksmateriaal met tarieven in andere Europese lidstaten? Stel dat blijkt dat de kosten van spoorvervoer in Nederland door externe factoren hoger zijn dan in andere Europese lidstaten, welke mogelijkheden heeft Nederland dan om deze nadelige positie te corrigeren?

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris of zij bereid is om na een jaar te evalueren wat de gevolgen van de tariefstijging zijn en om afhankelijk van de uitkomsten daarvan alsnog te komen tot een bijstelling van de gebruiksvergoeding als daar nu niet toe wordt besloten. Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie constateren dat in het verslag niet al haar vragen volledig zijn beantwoord. Zij verzoeken de Staatssecretaris daarom hun vragen elk afzonderlijk te beantwoorden.