

2017Z03786

Vragen van de leden **Remco Dijkstra** en **De Boer** (beiden VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *een gesprek met stakeholders uit de spoorsector d.d. 13 maart 2017* (Ingezonden 17 maart 2017).

Vraag 1

Klopt het dat er een nieuwe methode in ontwikkeling is voor de berekening van de gebruiksvergoeding van ProRail aan gebruikers op het spoor en, zo ja, in welke wetgeving krijgt deze nieuwe berekeningsmethode een basis?

Vraag 2

Wordt de nieuwe methode voor gebruiksvergoeding op het spoor ook besproken met de stakeholders uit de sector? Zo nee, waarom niet en bent u bereid dit alsnog te doen? Zo ja, met wie wordt de nieuwe methode besproken?

Vraag 3

Klopt het dat er sprake is van een extra heffing conform het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte? Zo ja, hoe ziet die eruit en waarom is hier sprake van?

Vraag 4

Houden de nieuwe methode voor berekening van de gebruiksvergoeding van ProRail en de beleidsmatige invulling van de eventuele extra heffing conform het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU rekening met de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer en de Nederlandse havens en industrie? Zo ja, hoe?

Vraag 5

Hoe wordt voorkomen dat het zogenaamde feeding en short-line vervoer in de Rotterdamse haven en van de industrie en railterminals naar de verzamelpunten voor de vooral internationale goederentreinen zwaar onder druk komt te staan? Klopt het dat dat nu naar ieders tevredenheid geregeld is? Wat is het verschil tussen de wijze waarop het nu geregeld is en de wijze waarop dit zou gaan veranderen? Waarom moet het veranderen? Klopt het dat Duitsland het huidige Nederlandse beleid ook hanteert? Zo ja, hoe luidt dit?

Vraag 6

Hoe gaat u voorkomen dat goederenvervoerders en hun klanten, de verladers, niet onnodig benadeeld worden ten opzichte van andere modaliteiten? Waarom gelden voor het spoor landelijk dekkende parkeertarieven en voor andere modaliteiten niet?

Vraag 7

Hoe verhouden zich de kosten van beheer, onderhoud en vernieuwing van ProRail tot die van DB Netze? Zijn de kosten in Nederland hoger dan in Duitsland? Hoe hoog zijn de verschillen?

Vraag 8

Hoe bent u voornemens om de spoorbeheerder aan te sturen op efficiency om de kosten van ProRail die uit de algemene middelen en de gebruiksvergoeding worden gefinancierd te reduceren? Worden de synergiemogelijkheden van internationale samenwerking in de Rail Freight Corridors en die tussen ProRail en DB Netze en Infrabel voldoende benut? Kan er concreet inzicht gegeven worden in de efficiencydoelstellingen en de realisatie hiervan door ProRail, in het bijzonder in relatie tot de kosten die in de vergoeding minimum toegangspakket (VMT) zitten?

Vraag 9

Klopt het dat Duitsland voornemens is de gebruiksvergoedingen voor het spoorgoederenvervoer met 30% tot 50% te verlagen? Zo ja, komt de concurrentiepositie van de Nederlandse havens dan niet op achterstand ten opzichte van de Duitse zeehavens en wat gaat u hieraan doen? Zo nee, kunt u dat toelichten?

Vraag 10

Wat zijn uw voornemens met betrekking tot eventuele milieuheffingen, zoals de dieseltaks? Wat is de reden om een eventuele dieseltaks in te voeren? Deelt u de mening dat een dieseltaks op het spoor het level playing field/gelijke marktspeelveld ten opzichte van andere modaliteiten verstoort en slecht is voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven en Nederland? Zo nee, waarom niet? Welke gevolgen heeft een dieseltaks op het spoor voor respectievelijk het goederenvervoer en het reizigersvervoer op het spoor die gebruikmaken van diesel? Hoe zit het met de uitvoerbaarheid van een dieseltaks?

Vraag 11

Hoe gaat u voorkomen dat een eventuele extra heffing (mark-up) op het spoorvervoer niet leidt tot vraaguitval, een verslechtering van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer in Nederland en negatieve economische effecten voor Nederland? Hoeveel budget moet er volgens planning uit de extra heffing worden opgehaald in 2019 en verder?

Vraag 12

Wordt er, net als in Duitsland en andere Europese landen, meerjarige (vijf jaar) duidelijkheid gegeven over de tarieven van de gebruiksvergoeding? Zo nee, waarom niet?

Vraag 13

Hoe gaat u de extra kosten voor het spoorgoederenvervoer op korte en middellange termijn terugbrengen?

Vraag 14

Klopt het dat Duitsland één beveiligingssysteem kent voor treinen en Nederland vier? Weet u hoeveel extra geld goederenvervoerders kwijt zijn aan kosten voor een loc met extra Nederlandse treinbeveiligingssystemen en machinisten?