

34

Vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur

Aan de orde is het **VSO Ontwerpbesluit vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur (29984, nr. 716)**.

De **voorzitter**:

Ik geef als eerste het woord aan de heer Middendorp.



De heer **Middendorp** (VVD):

Voorzitter. Met betrekking tot het ontwerpbesluit vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur vindt de VVD het behoud van het gelijke speelveld en de bescherming van de Nederlandse belangen van groot belang. Daarom dien ik twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Duitse regering heeft aangekondigd de gebruiksvergoeding voor spoorvervoerders substantieel te verlagen;

overwegende dat dit consequenties kan hebben voor de positie van het spoor in de modal shift, evenals voor de concurrentiepositie van de Nederlandse havens ten opzichte van de Duitse;

van mening dat het marktonderzoek bij vaststelling van de hoogte van de extra heffing onvoldoende waarborgen biedt voor het daadwerkelijke behoud van een gelijk speelveld en de bescherming van de Nederlandse belangen dienaangaande;

verzoekt de regering, het behoud van een gelijk speelveld steviger te verankeren als voorwaarde voor het invoeren en vaststellen van de hoogte van de extra heffing in het ontwerpbesluit alvorens dit voor advies naar de Raad van State te sturen;

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Middendorp en Jetten. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 724 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met het ontwerpbesluit vergoeding gebruik spoorinfrastructuur aanvullende heffingen en regelingen worden ingevoerd;

van mening dat dubbele regelgeving en administratieve lasten voorkomen moeten worden en de concurrentiepositie van het Nederlandse spoor en de havens niet geschaad mag worden;

verzoekt de regering, het adviescollege regeldruk, Actal, een toets te laten uitvoeren op de regeldruk, inclusief beleidsbesluiten en administratieve lasten van het ontwerpbesluit, met extra aandacht voor de gevolgen van de concurrentiepositie van Nederlandse havens;

verzoekt de regering voorts, de Tweede Kamer over de uitkomsten van die toets te informeren alvorens het besluit voor advies naar de Raad van State te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Middendorp en Jetten. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 725 (29984).



De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter. In het verlengde van het vorige debat zeg ik dat wij het spoorgoederenvervoer graag willen stimuleren. Het is een veilige en duurzame manier van transport. Tegelijkertijd is de spoorgoederenmarkt een markt die niet aan de Nederlandse grens is gebonden; het is echt een Europese markt. Daarom moeten wij zorgen voor een zo gelijk mogelijk speelveld en voorkomen dat in Nederland de prijzen voor spoorgoederenvervoer hoger zijn dan in andere landen, want daarmee lopen wij het risico dat transportbedrijven voor andere modaliteiten gaan kiezen. Vandaar dat ik de zojuist door de heer Middendorp ingediende motie van harte ondersteun. Ik wil de staatssecretaris graag nog vragen hoe zij de ontwikkelingen in Duitsland beoordeelt en welke mogelijkheden zij ziet om, als de Duitsers daadwerkelijk kiezen voor een verlaging van de tarieven, daar in Nederland snel op te acteren, zodat Nederland blijft voor een gelijk speelveld op de Europese spoorgoederenmarkt.

De **voorzitter**:

Daarmee zijn wij gekomen aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. Ik schors tot de staatssecretaris beschikt over de tekst van de moties.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Staatssecretaris **Dijksma**:

Voorzitter. Ik moet eerlijk zeggen dat de indieners van de moties me in een lastig parket brengen met de wens die de heer Jetten als laatste uitspraak. Hij wil graag dat wij snel en ook goed kunnen inspelen op ontwikkelingen in andere landen. Hij vroeg mij ook specifiek naar bijvoorbeeld de tarieven in Duitsland. Met de herziening van de gebruiks-

vergoeding die voorligt, beoog ik juist meerjarige transparantie en stabiliteit van de tarieven, zoals dat in Duitsland op dit moment al aan de orde is. De herziene gebruiksvergoeding bestaat uit drie componenten. Dat is de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. Daar staat ProRail voor aan de lat en de ACM toetst dat. Dat is een heffing waarmee differentiatie per segment mogelijk is en dat zijn eventuele prijsprikkels, waaronder die voor het Basisnet. Over de laatste twee hebben we het vandaag, want de AMvB creëert de grondslag voor heffing en prijsprikkels. Ik ga over de vaststelling daarvan.

Ik zou willen zeggen dat een herziening echt in het belang van de vervoerders is. De AMvB stelt mij juist in staat om bij de vaststelling van een heffing rekening te houden met de concurrentiepositie van de Nederlandse goederensector. En dat kan ik nu niet. In beide moties worden eigenlijk twee dingen gevraagd. Er wordt gevraagd om een aanpassing van datgene wat nu voorligt en er wordt vervolgens nog om een toets gevraagd. Als we dat allemaal gaan doen, dan lopen we echt een behoorlijke vertraging op. Dan zijn we gewoon maanden verder. Ik weet niet of dat in het belang is van de vervoerders. Ik zal zo reageren op datgene wat gevraagd wordt in de motie, maar dat is naar mijn smaak al geborgd in het voorstel zoals dat nu voorligt.

De indieners gaan dus eigenlijk iets extra borgen. Dat kost heel veel tijd. En vervolgens is dat van invloed op de souplesse die wij nodig hebben om iets misschien ook snel te kunnen aanpassen. En dat willen de indieners nou juist! Het kan niet allemaal tegelijk. Dat is nu eenmaal in het leven zo. Het is mijn taak, hoe vervelend ook, om dat iedereen elke keer maar weer duidelijk te maken.

Voordat ik de twee moties bij de kop pak, wil ik iets zeggen over het masterplan voor Duitsland. Dat is voor de periode 2018-2022. Op zich is het goed voor het internationale spoorgoederenvervoer als de prijs naar beneden gaat. Dat sluit ook aan op onze agenda, met innovatie, digitalisering en langere treinen. Maar het is nog wel een voornemen. De nieuwe regering, dus dat is de regering die na de verkiezingen aantreedt, neemt uiteindelijk een definitief besluit. Er zit inderdaad een forse verlaging in het masterplan. Dat lijkt gunstig, ook voor het goederenvervoer van en naar Nederland. Als dat wordt doorgezet, zullen wij inderdaad moeten onderzoeken wat precies het effect is, ook voor de Nederlandse havens. Ik betrek de uitkomsten daarvan bij een uitwerking van een Nederlands masterplan, waar de heer Middendorp volgens mij ook een voorstander van is. Als de Kamer mij nu mandaat geeft, dan kan ik dat ook betrekken bij de vaststelling van de tarieven. Het is up to you! O, dat mag niet van de heer Elias. "Het is aan u", zeggen we dan.

In de motie op stuk nr. 724 van de heren Middendorp en Jetten staat dat er een gelijk speelveld moet zijn.

De voorzitter:

Uw advies over de motie op stuk nr. 724 is?

Staatssecretaris Dijkma:

Daar kom ik nu mee. Ik doe eerst even een inleidinkje. Heel kort hoor! Ik voel me nu al bezwaard. Ik zal maar meteen het ergste vertellen: ik ontraad beide moties. En waarom? De heren Middendorp en Jetten zeggen dat een gelijk

speelveld steviger verankerd moet worden als voorwaarde voor het invoeren en vaststellen van de hoogte van de extra heffing, en dat dus het hele ontwerpbesluit — nieuwe ronde, nieuwe kansen — moet worden aangepast en naar de Raad van State moet worden gestuurd. Wat in de motie wordt gevraagd, is gewoon al geborgd in het marktonderzoek. Het thema van het gelijke speelveld is de toetssteen binnen dat marktonderzoek. Maar uit onderzoek moet wel blijken dat dat ook echt iets is wat in het geding is. Een rechtstreekse verankering daarvan nu al in de heffing kost én heel veel tijd én is ook niet nodig. Dat onderzoek doen we nu juist om bij de tariefvaststelling straks te bepalen of we verstandige tarieven voor ogen hebben. De indieners willen bijna een extra soort zekerheid creëren, namelijk de zekerheid dat er niet een staatssecretaris is die denkt: ach, weet je wat, ik ga een enorm hoog tarief voorstellen. Maar in het hele proces is dit al verankerd. Ik zou het echt niet verstandig vinden om in de vertraging te komen.

Hetzelfde geldt voor de andere motie van de leden Middendorp en Jetten. Prijsprikkels en heffingen komen uiteindelijk ten goede aan de sector. De meeste prijsprikkels worden al toegepast. ProRail en de vervoerders geven uitvoering daaraan en kunnen daarmee ook de administratieve lasten en de regeldruk bewaken. Kennelijk heet Actal tegenwoordig het Adviescollege toetsing regeldruk, oftewel ATR. Het ATR kijkt op zich niet naar de positie op het punt van concurrentie. Als we dit opnieuw moeten gaan doen, lopen we straks enorm achter. Dan mist mijn opvolger dus de mogelijkheid om in te spelen op datgene wat zich wellicht na september in het buurland zal voordoen. Dat lijkt mij niet verstandig.

De heer Jetten (D66):

Ik snap het niet helemaal goed meer na de beantwoording. De staatssecretaris zei dat zij door mijn vraag in de problemen kwam omdat ik vroeg om er flexibel op in te spelen.

Staatssecretaris Dijkma:

Ja.

De heer Jetten (D66):

De staatssecretaris heeft gezegd dat zij voor meer jaren rust en stabiliteit gaat creëren. Maar vervolgens gaat zij in haar verdere uitgebreide inleiding en in de toelichting op beide moties vooral vertellen hoe zij erop wil kunnen inspelen. Kan zij met het voorstel dat voorligt beter inspelen op marktontwikkelingen en daarmee zorgen voor een gelijk speelveld in Europa of niet? Dat is nogal cruciaal voor de twee moties die wij hebben ingediend.

Staatssecretaris Dijkma:

Het antwoord is dus ja. Die mogelijkheid creëer ik juist.

De heer Jetten (D66):

Maar mijn vraag was: hoe snel kan de staatssecretaris straks inspelen op ontwikkelingen zoals die zijn aangekondigd in Duitsland? Het antwoord op die vraag was dat ik een onmogelijke vraag stelde omdat ik daarmee vroeg om flexibiliteit van de staatssecretaris.

Staatssecretaris Dijksma:

Nee, nee, nee. Dit is een typische "laatstedagverwarring". De herziening van de gebruiksvergoeding geeft ons meer ruimte om in te spelen op het type ontwikkelingen zoals die in Duitsland plaatsvinden. Dat willen de indieners van de motie ook, want zij vinden een gelijk speelveld, snel kunnen schakelen et cetera belangrijk. Dat wordt juist met de voorliggende regelgeving mogelijk. Als de heer Jetten en de heer Middendorp mij vervolgens met allemaal toeters en bellen die naar mijn smaak overbodig zijn, in de verdraging helpen, rijden zij niet alleen zichzelf in de wielen maar vooral ook de goederenvervoerders waar zij dit ongetwijfeld voor doen. Daarmee heb in één zin samengevat wat er aan de hand is. Het lijkt mij niet zo slim.

De heer Middendorp (VVD):

Dank voor het antwoord. Als er veel goeds aan het voorstel is, is het niet zo dat er niet ook iets kan zijn wat beter kan. Als we heel veel haast hebben om het beter te maken, wil dat nog niet zeggen dat we niet de tijd hebben om even te bekijken of iets nog beter kan. De staatssecretaris heeft in haar beantwoording de twee moties tegelijkertijd besproken, maar dat is volgens mij niet helemaal correct. Ik kan er een eind in meegaan dat hetgeen wordt gevraagd in de motie op stuk nr. 724 best ingewikkeld is. Anderzijds is er ook wel wat te winnen zonder dat alles op z'n kop moet. Ik geef een voorbeeld. Er wordt gezegd dat de ACM een en ander moet meenemen. Dat kan steviger verankerd worden en steviger ingezet worden. Andere voorbeelden zijn er ook.

De voorzitter:

Kunt u tot de vraag komen?

De heer Middendorp (VVD):

De vraag is of de staatssecretaris mogelijkheden ziet om de motie op stuk nr. 724 uit te voeren zonder dat het heel lang gaat duren en alles op z'n kop moet.

De motie op stuk nr. 725 betreft een heel ander soort oproep. De vraag is of we Actal er wel of niet naar laten kijken.

Staatssecretaris Dijksma:

Ik lees gewoon wat er in de motie staat. U verzoekt mij, de hele regelgeving die nu voorligt, terug te nemen, aan te passen en dan helemaal te laten accorderen door de ministerraad. Dan moet die ook opnieuw naar de Raad van State. Ik kan er niets aan doen; u hebt het zelf opgeschreven. Dan moet u mij niet vragen daar een beetje overheen te lezen. Dan had u het er niet in moeten opschrijven. Het is vrij overzichtelijk. De heer Jetten zegt: wij willen snel kunnen inspelen op marktontwikkelingen, want dat is belangrijk voor de spoorgoederensector. Ik ben het daar van A tot Z mee eens. Ik ben het er ook mee eens dat wij rekening moeten houden met wat er in Duitsland gebeurt. Ik heb overigens niet zomaar 350 miljoen euro in mijn achterzak, en u misschien ook niet. Desalniettemin zeg ik: als wij rekening willen kunnen houden met ontwikkelingen, moeten wij deze gebruiksvergoeding herzien. Dat ligt nu voor. Als u mij nu opdracht geeft om de regeling terug te nemen, aan te scherpen en deze nog langs het ATR te laten gaan,

dan ga ik er nu niet flexibel op inspelen. Dan moet ik het doen met wat ik nu heb. Dat vind ik eigenlijk niet zo verstandig. Het blijft een keuze. Als u zegt "het maakt mij niet uit, doe er maar een halfjaar over en dan doen wij het daarna wel, want wij kunnen wel even wachten", moet u mij niet ook nog diezelfde vraag van flexibiliteit stellen. Want dan is het: nee, wij vinden uiteindelijk de regels zo belangrijk dat wij er nog een keer helemaal opnieuw over gaan praten. Dan moeten de regels worden aangescherpt. Dan moeten we weer naar de ministerraad en naar de Raad van State. Daarna hebt u uw geweldige perfectie, en dan zitten wij waarschijnlijk al een halfjaar te debatteren over wat er in Duitsland gebeurt. Dan moet ik alsmaar tegen u zeggen: u hebt er zelf voor gekozen dat ik er nu nog niets aan kan doen. Althans, dat zegt iemand anders dan tegen u, maar ongetwijfeld met net zo veel passie.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Middendorp, voor een korte reactie. Het zijn korte VAO's.

De heer Middendorp (VVD):

Ik zou aan de staatssecretaris willen vragen of zij de oproep in de motie op stuk nr. 724 wel begrijpt en of zij de oproep in de motie op stuk nr. 725 wel begrijpt, of dat zij daar sympathie voor heeft en de motie wil overnemen.

Staatssecretaris Dijksma:

Ik begrijp heel goed dat wij flexibel moeten zijn, dat wij een gelijk speelveld moeten bewerkstelligen, dat wij onnodige regeldruk moeten voorkomen en dat wij het voor onze spoorgoederenvervoerders zo goed mogelijk moeten regelen. Als u dat van mij wilt horen ... Ik heb het gezegd. Dat vind ik. Dat is mijn intentie. Als u dit allemaal opnieuw, met allemaal bijsluiters, nog verder wilt verankeren in de regelgeving die nu voorligt, zeg ik: u spant het paard achter de wagen. Dat is aan u. Ik heb de moties ontraden, maar als de Kamer een ander besluit neemt, hoor ik het wel.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over de ingediende moties zal vanavond aan het eind van de vergadering worden gestemd.