

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over het Ontwerpbesluit houdende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur in verband met het versterken van de rol van de beheerder en aanpassing aan nieuwe ontwikkelingen (Kamerstuk 29 893, nr. 279).

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inhoudsopgave

Inleiding
PVV-fractie
VVD-fractie
NSC-fractie
D66-fractie
BBB-fractie
CDA-fractie

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van het Ontwerpbesluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (hierna: het Ontwerpbesluit) en willen de Staatssecretaris nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de documenten behorende bij het Ontwerpbesluit en hebben hierover nog de volgende opmerkingen en vragen aan de Staatssecretaris van IenW.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Ontwerpbesluit en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het Ontwerpbesluit en hebben nog enkele vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het Ontwerpbesluit en hebben nog een aantal vragen.

De leden van de CDA-fractie danken de Staatssecretaris voor het toezenden van Ontwerpbesluit. Zij hebben nog enkele vragen.

PVV-fractie

Allereerst merken de leden van de PVV-fractie op dat het verhogen van het minimumbedieningsniveau capaciteitsproblemen op het spoor kan veroorzaken. Deze leden stellen vast dat dit onder meer op het traject Amsterdam Centraal – Amsterdam Bijlmer Arena het geval is. Deze leden willen graag weten hoe het kan dat vaststelling van het verhoogde minimumbedieningsniveau mogelijk zal leiden tot capaciteitsproblemen op sommige trajecten.

De leden van de PVV-fractie constateren dat ProRail met deze wijziging de bevoegdheid toegewezen krijgt om consequenties te verbinden aan het niet opvolgen van een voorstel tot verschuivingen. Deze leden merken op dat vervoerders hun positie in de prioriteringsvolgorde kwijt kun raken. Zij vragen of deze consequentie ook voor de concessiehouder geldt en, zo ja, of dit niet zal schuren met de opgelegde verplichtingen vanuit de concessie.

De leden van de PVV-fractie lezen dat twee criteria, namelijk reistijd en geluid, voor de vaststelling van prioritering binnen een deelmarkt worden geschrapt. Deze leden willen weten hoe ProRail, na het schrappen van deze twee criteria, in de praktijk zal gaan prioriteren binnen deelmarkten.

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat de wijziging aan ProRail de mogelijkheid biedt om kaderovereenkomsten met vervoerders te sluiten. Deze leden zien ook dat er de komende jaren geen capaciteitsruimte voor dit soort overeenkomsten zal zijn. Deze leden willen weten wanneer verwacht wordt dat dit soort kaderovereenkomsten in de praktijk afgesloten kunnen gaan worden en waarom.

De leden van de PVV-fractie merken op dat een steeds groter deel van de spoorcapaciteit gebruikt zal worden voor militair spoorvervoer. Deze leden willen weten wat hiervan de gevolgen zijn, met name voor binnenlands concessievervoer en voor spoorgoederenvervoer.

VVD-fractie

Algemeen

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris hoe het Ontwerpbesluit zich tot de inzet van de Europese Commissie (EC) verhoudt. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe de EC aankijkt tegen het voorgenomen besluit? Kan de Staatssecretaris bevestigen dat de EC nog steeds, zoals geschetst in de beslisnota van oktober 2024, positief staat tegenover het voorgenomen besluit? Zo nee, kan de Staatssecretaris gedetailleerd uiteenzetten waarom niet en welke bedenkingen de EC heeft geuit tegen het voorgenomen besluit? Kan de Staatssecretaris daarbij in detail ingaan op de precieze verhouding tussen de voorgestelde capaciteitsregels en hun prioritering in relatie tot de bedoelingen van het Europese Vierde Spoorwegpakket?

De leden van de VVD-fractie vragen voorts om welke redenen delen van de beslisnota van 6 februari 2025 zijn gelakt.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de noodzakelijke oplossingen voor het militair transport in het voorgenomen besluit nog niet zijn verwerkt. Deze leden vragen de Staatssecretaris, gezien de urgentie van dit vraagstuk, welke oplossingen voor militair transport over het spoor momenteel worden verkend en op welke termijn de Staatssecretaris met een voorstel hierover zal komen.

Minimumbedieningsniveaus

De leden van de VVD-fractie lezen op pagina 5 van de beslisnota uit oktober 2024: «Omdat minimumbedieningsniveaus voorrang hebben, zou in het scenario dat iedereen de volledige capaciteit aanvraagt één trein van NS niet kunnen rijden in de uren waarin de situatie zich voordoet. Dit zou slecht zijn voor de relatie met NS, en eventueel nadelig voor de positie van IenW. IenW heeft NS er middels een brief immers stevig en nadrukkelijk op gewezen dat zij het volledige HRN-volume dient te rijden». Deze leden vragen waarom de NS hier niet het volledige HRN-volume rijdt en zij vragen om aan te geven om welke verbindingen dit gaat (lijnen en tijdvak). Kan de Staatssecretaris toelichten wat ermee bedoeld wordt dat het «slecht zou zijn voor de relatie met de NS» en waarom het «eventueel nadelig voor de positie van IenW» zou zijn?

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris toe te lichten hoe het in de praktijk werkt als een vervoerder open toegang aanvraagt op een traject dat nu deel uitmaakt van de HRN-concessie, maar waarop NS niet alle treinen per uur rijdt. Er is dan immers sprake van wel toegekende, maar toch onbenutte spoorcapaciteit. En hoe kunnen vervoerders met open toegang dan zekerheid krijgen voor de het benutten van de resterende capaciteit? Kan in een dergelijk geval een kaderovereenkomst

voor langjarige zekerheid worden gesloten? Of bestaat dan het risico dat NS alsnog opschaalt waardoor de vervoerder met open toegang dan alsnog zou moeten wijken voor de NS, gezien de prioriteitsregels? Hoe gaat ProRail hiermee om? Welke impact verwacht de Staatssecretaris dat dit heeft op de investeringszekerheid van vervoerders met open toegang? Hoe verhoudt deze situatie zich tot de inzet van de EC en tot de strafprocedure die de Staatssecretaris recent van de EC ontving? Kan de Staatssecretaris garanderen dat met de voorgenomen verhoging van het minimale niveau voor internationale treinpaden alle beperkingen voor het kunnen rijden van die internationale treinen zijn opgelost? Zo nee, welke verdere beperkingen zijn er dan nog en welke rol speelt het wel of niet beschikbaar zijn van kaderovereenkomsten daarin?

Kaderovereenkomsten

De leden van de VVD-fractie lezen in de beslisnota van oktober 2024 dat ProRail op dit moment geen kaderovereenkomsten aanbiedt, omdat het met de huidige prioriteringsregels niet kan garanderen dat een vervoerder meerdere jaren capaciteit kan krijgen. Waarom kan ProRail deze garantie niet geven? Welke beperkingen staan hier in de weg en hoe kunnen die worden weggenomen?

De leden van de VVD-fractie lezen in de nota van toelichting van het besluit dat de komende tijd wordt gezien hoe kaderovereenkomsten een plaats kunnen krijgen binnen de Nederlandse capaciteitsverdelingsinstrumenten. Is de Staatssecretaris ermee bekend dat kaderovereenkomsten in landen zoals Frankrijk en Spanje juist al op grote schaal worden gebruikt en effectief blijken? Waarom kunnen kaderovereenkomsten daar wel worden gebruikt en in Nederland niet? Kunnen de kaderovereenkomsten die in andere landen worden gebruikt als blauwdruk dienen in Nederland (en dus ook snel beschikbaar zijn)? Zo nee, waarom niet? Hoe kijkt de Staatssecretaris naar kaderovereenkomsten in het licht van het Vierde Spoorwegpakket en de opvattingen van de EC hierover?

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris hoe het feit dat in Nederland niet gewerkt wordt met kaderovereenkomsten zich verhoudt tot de passage in het Hoofdlijnenakkoord «Internationaal spoorvervoer wordt bevorderd door barrières voor nieuwe toetreders weg te nemen»? Kan de Staatssecretaris toelichten hoe zonder kaderovereenkomsten kan worden verzekerd dat de internationale spoorverbindingen die zowel zijn ministerie als de Kamer willen stimuleren, in de praktijk ook tot stand kunnen komen op basis van open toegang? Hoe denkt de Staatssecretaris dat een internationale vervoerder kan investeren in treinstellen, als de toegang tot het spoor om die treinstellen op te laten rijden niet langjarig verzekerd is? Wat gaat de Staatssecretaris doen om zulke onzekerheden weg te nemen?

De leden van de VVD-fractie lezen in de beslisnota dat op korte termijn het gesprek gevoerd moet worden over de brede toepassing van kaderovereenkomsten. Waarom heeft de Staatssecretaris besloten hier geen prioriteit aan te geven en de consequenties ervan direct mee te nemen in het besluit? Per wanneer kan in Nederland gebruik worden gemaakt van kaderovereenkomsten? Hoe en wanneer gaat de Staatssecretaris hierover in gesprek met de vervoerders die dit nodig hebben voor hun investeringszekerheid, zodat de ambities van het kabinet en de Kamer op het gebied van internationaal vervoer spoedig tot stand komen?

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie lezen dat er in de wijziging van artikel 4c van het Ontwerpbesluit een schuifruimte wordt geïntroduceerd van maximaal drie minuten bij het voorstellen van een afwijkende capaciteit, als er concurrerende capaciteitsaanvragen gedaan worden. Hierbij dient naast het doelmatig capaciteitsgebruik ook rekening gehouden worden met het algemene reizigers- en verladersbelang. Deze leden vragen wat de Staatssecretaris precies verstaat onder het algemene reizigers- en verladersbelang, naast de in de nota van toelichting genoemde reistijd en aansluitingen. Zouden deze criteria niet nader gespecificeerd en geconcretiseerd moeten worden, zoals in de goede spreiding van treinen over het uur of het behoud van overstapmogelijkheden?

Het valt de leden van de NSC-fractie op dat er in artikel 8 lid 1 sub d 3° een nieuwe minimale bedieningsfrequentie voor het internationale hogesnelheidspersonenvervoer op de HSL wordt ingesteld van 32 treinpaden per richting per dag gemiddeld over het dienstregelingsjaar, met een maximum van twee treinpaden per richting per uur. Voor de toekenning van deze treinpaden is ProRail echter niet verplicht om een minimumaantal treinpaden toe te kennen aan het internationale hogesnelheidsvervoer tijdens uren met een hoge vervoersvraag, zoals tijdens de ochtend- en avondspits. Deze leden vragen of de kans hierdoor niet groot is dat het internationale hogesnelheidspersonenvervoer nog steeds «misgrijpt» bij een capaciteitsaanvraag tijdens de ochtend- en avondspits ten opzichte van het binnenlandse HRM-vervoer. Ook willen deze leden graag weten in hoeverre er voldoende behandel- en opstelreinen beschikbaar zijn in de regio Amsterdam voor de extra hogesnelheidstreinen die gereden kunnen worden door internationale personenvervoerders onder het nieuwe minimumbedieningsniveau. Deze leden constateren daarnaast dat er op sommige trajecten onvoldoende capaciteit is om te voldoen aan de cumulatieve minimumbedieningsniveaus van goederenvervoer, internationaal personenvervoer en HRN-vervoer, waardoor het mogelijk is dat de NS niet het volume kan rijden dat is afgesproken in de concessie. Hoe verklaart de Staatssecretaris dit verschil? In hoeverre wordt er rekening gehouden met capaciteit bij het vaststellen van de minimumbedieningsniveaus?

De leden van de NSC-fractie merken tot slot op dat het criterium voor geluid bij de prioritering bij deelmarkten geschrapt wordt, daar dit leidt tot het prioriteren van stillere, maar kortere treinen ten opzichte van luidere, langere treinen. Ook het criterium reistijd zal geschrapt worden. Deze leden vragen welke criteria ProRail voornemens is te hanteren bij de prioritering van deelmarkten. Ook willen deze leden graag weten in hoeverre het schrappen van het geluidscriterium naar verwachting zal leiden tot een toename van geluidshinder en overlast.

D66-fractie

De leden van de D66-fractie constateren dat het Ministerie van Defensie aandringt op garanties voor militair spoorvervoer. Deze leden vragen de Staatssecretaris welke oplossingen hij verkent op dit moment voor het militair transport over het spoor. Daarnaast vragen deze leden op welke termijn de Staatssecretaris verwacht met een voorstel voor het militair spoorvervoer te komen.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie lezen dat het minimumbedieningsniveau voor internationale hogesnelheidstreinen (300 km/u) op de HSL-Zuid en de lijn Amsterdam-Oldenzaal verhoogd wordt, terwijl tegelijkertijd het aantal internationale treinen dat per uur prioriteit krijgt, wordt gelimiteerd. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe deze schijnbare contradictie rijmt met de beoogde zekerheid voor internationale vervoerders om hun diensten betrouwbaar uit te voeren (Ontwerpbesluit artikel 8.1)? Kan de Staatssecretaris aangeven of dit niet alsnog leidt tot onnodige onzekerheid en een suboptimale benutting van de beschikbare capaciteit voor grensoverschrijdend snel treinverkeer, in het licht van de doelstelling om meer ruimte te bieden aan internationale treindiensten in open toegang?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de Staatssecretaris het advies van de Autoriteit Consument & Markt (ACM) om het minimumaantal treinpaden voor internationale hogesnelheidstreinen op de HSL-Zuid te verhogen van twee naar vier per uur per richting, niet heeft overgenomen, met het argument dat de capaciteit nodig is voor binnenlands vervoer en dat uitwijken naar de Oude Lijn geen oplossing biedt.

De leden van de BBB-fractie lezen in het Ontwerpbesluit (pagina 11) dat uitbreiding op de HSL-Zuid op lange termijn zou vragen om meer perroncapaciteit in Amsterdam en oplossingen voor knelpunten in tunnels, wat suggereert dat de capaciteit op de HSL-Zuid zelf mogelijk niet de acute beperkende factor is. Waarom weegt de Staatssecretaris de mogelijk beschikbare capaciteit op de HSL-Zuid zwaarder dan de potentie voor meer internationaal hogesnelheidsvervoer, een ontwikkeling die door de wijziging beoogd wordt? Welke concrete analyse ligt ten grondslag aan de conclusie dat de capaciteit op de HSL-Zuid onvoldoende is voor een verhoging van het minimumbedieningsniveau voor internationale hogesnelheidstreinen, rekening houdend met de genoemde knelpunten elders in de infrastructuur?

De leden van de BBB-fractie lezen dat met de introductie van de zogenaamde «schuifruimte» de Staatssecretaris ProRail de bevoegdheid geeft om treinpaden met maximaal drie minuten te verschuiven voor personenvervoer, met consequenties voor vervoerders die niet meewerken. Hoe waarborgt de Staatssecretaris, hoewel dit beoogd is om de capaciteit doelmatiger te benutten, dat deze bevoegdheid niet disproportioneel nadelig uitpakt voor met name het goederenvervoer, waarbij verschuivingen van slechts drie minuten aan de grens vaak irrelevant zijn? Welke concrete richtlijnen zal ProRail hanteren in de «netverklaring» om ervoor te zorgen dat de «redelijke grenzen» van deze schuifruimte, rekening houdend met het algemene reizigers- en verladersbelang, daadwerkelijk worden nageleefd, in het bijzonder voor goederenvervoer en verkeer zonder vervoersfunctie en hoe zal de ACM hierop specifiek toezien?

De leden van de BBB-fractie lezen hoe in artikel 8, onder a, de minimale bedieningsfrequenties voor «stadsgewestelijk, nationaal en streekgewestelijk openbaar vervoer» worden gespecificeerd. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe hij waarborgt dat de voorgenomen verhoging van de minimumbedieningsniveaus voor internationaal (hogesnelheids)personenvervoer op diverse trajecten niet ten koste gaat van de beschikbare capaciteit, en daarmee de frequentie en betrouwbaarheid van het regionale openbaar vervoer op dezelfde baanvakken negatief beïnvloedt? Welke concrete analyses zijn uitgevoerd om dit potentiële verdringings-effect in kaart te brengen en welke mechanismen zijn voorzien om de belangen van regionale reizigers te beschermen?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de introductie van de «schuifruimte» voor de beheerder stelt dat deze bevoegdheid wordt ingezet «met het oog op het doelmatig gebruik van de capaciteit en rekening houdend met het algemene reizigers- en verladersbelang». Kan de Staatssecretaris aangeven hoe hij het «algemene reizigersbelang» definieert, specifiek in relatie tot regionaal openbaar vervoer, waarbij aansluitingen tussen verschillende vervoerders (trein, bus, tram) en de totale reistijd van groot belang zijn? Op welke wijze zal ProRail in de «netverklaring» concrete invulling geven aan deze afweging om te voorkomen dat regionale reizigers onevenredig benadeeld worden door verschuivingen die primair gericht zijn op het inpassen van (internationale) langeafstandstreinen?

CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vragen hoe de bediening van eindstations ingrijpt op het voorgenomen Ontwerpbesluit. Deze leden wijzen in dit verband op de motie-Krul c.s. over dit onderwerp (Kamerstuk 29 984, nr. 1136). Zij vragen ook om voor alle eindstations in kaart te brengen hoe vaak deze bediend worden, in het bijzonder in de avond. Deze leden vragen om alle mogelijke belemmeringen voor het tweemaal bedienen per uur, ook in de (late) avond, van alle eindstations in kaart te brengen.

De leden van de CDA-fractie vragen ook hoe de mogelijkheid tot zogenaamde «samenloop» op het spoor ingrijpt op dit Ontwerpbesluit. Op welke wijze en waar blijft dit mogelijk? Deze leden wijzen op de aangenomen motie-Van der Molen c.s. (Kamerstuk 35 925-A, nr. 89) over samenloop op de verbinding Eindhoven-Aken. Deze leden vragen de Staatssecretaris om op een rij te zetten wat de belangrijkste stappen of fases zijn om op een specifiek stuk spoor te komen tot samenloop. Zij vragen ook om inzicht te verschaffen in hoe in een dergelijk proces op een stuk spoor de voor- en nadelen en risico's en kansen van samenloop in kaart worden gebracht, en hoe afwegingen worden gemaakt.

De leden van de CDA-fractie vragen naar de status van de bereikbaarheidsdoelen die het ministerie heeft laten opstellen. Wat gaat de Staatssecretaris hiermee doen en voor wanneer worden deze ingevoerd? Deze leden vragen ook naar een analyse hoe de bereikbaarheidsdoelen zichtbaar zijn in de keuzes die zijn gemaakt om te komen tot deze capaciteitsverdeling, en de afwegingen die hieraan ten grondslag liggen.