

Vergaderjaar 2007–2008

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 71

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juli 2008

In het AO van 19 maart over moties en toezeggingen heb ik toegezegd dat u een brief zal ontvangen inzake de mogelijkheden tot het doorberekenen van reserveringskosten als instrument om het onnodig aanvragen van treinpaden te voorkomen (Motie Roemer, 29 893, nr. 57).

In aanvulling op mijn brief over de gemaakte afspraken gebruiksvergoeding van 11 februari 2008 (29 893, nr. 66), waarin ook is ingegaan op de motie Roemer, ga ik in deze brief expliciet in op de reserveringsvergoeding als instrument.

In mijn brief van 11 februari 2008 heb ik aangegeven dat goederenvervoerders en ProRail/Keyrail een voortvarende start hebben gemaakt met het introduceren van prijsprikkels om de capaciteit efficiënt te benutten. Zo moeten zowel op de Betuweroute als op het gemengde net annuleringskosten betaald gaan worden voor treinpaden, die worden aangevraagd, maar uiteindelijk niet worden benut. Als op tijd wordt geannuleerd zijn hier echter geen kosten aan verbonden. Voor het gemengde net geldt bijvoorbeeld dat er geen kosten verbonden zijn aan het annuleren als dit meer dan 36 uur van tevoren plaats vindt. Ook moet een toeslag worden betaald als in de laatste 36 uur een nieuwe trein wordt ingelegd. Er is dus een goed begin gemaakt, maar verdere uitbreiding van deze prestatieafspraken is mijns inziens mogelijk en wenselijk.

Ik ben geen partij bij de totstandkoming van prestatieregelingen tussen inframanager en vervoerders. Het is primair aan deze partijen om de meest geëigende maatregelen te treffen. Wel wil ik partijen aanmoedigen om in onderlinge afspraken ook serieus te kijken naar reserveringsvergoedingen. Ik sta in beginsel positief tegenover het doorberekenen van reserveringskosten, omdat het in potentie een goed instrument is om vervoerders te prikkelen om de spoorcapaciteit beter te benutten. ProRail heeft mij overigens gemeld dat onbenutte treinpaden momenteel nog niet tot capaciteitsproblemen leiden. Met de verdere groei van het spoorvervoer wordt de druk op het netwerk echter groter en zal een pakket van maatregelen ingezet moeten worden om deze groei ook capa-

citair mogelijk te kunnen maken. De spoorsector werkt in dit verband momenteel aan een actie- en investeringsprogramma, waarbij ook wordt gekeken naar nieuwe oplossingsrichtingen om de spoorcapaciteit beter te benutten. Reserveringsvergoedingen kunnen ook een bijdrage leveren aan het oplossen van knelpunten. Ik wil partijen daarom aanmoedigen in het actie- en investeringsprogramma serieus te kijken naar uitbreiding van de huidige afspraken over reserveren/annuleren naar de fase van de capaciteitsverdeling voor de jaardienstregeling.

Een belangrijk aandachtspunt is dat de capaciteit in de jaardienstregeling 1 à 1,5 jaar van tevoren moet worden aangevraagd. Goederenvervoerders kunnen dan nog niet voorzien welke paden precies nodig zijn. De goederenmarkt is immers een vraaggedreven markt die ook op de meer korte termijn flexibel moet kunnen inspelen op vraagveranderingen. Dit in tegenstelling tot het aanbodgedreven reizigersvervoer, dat met een vaste dienstregeling werkt. Doordat de goederenvervoermarkt minder voorspelbaar is, is enige flexibiliteit in het aanvragen van paden nodig. Willen reserveringsvergoedingen in deze fase succesvol ingezet kunnen worden dan is het van belang dat hiermee rekening wordt gehouden.

Ik vertrouw er op dat partijen, vanuit een gezamenlijk belang om de capaciteit zo efficiënt mogelijk te benutten, goed samenwerken en tot effectieve maatregelen komen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings