

Vergaderjaar 2012–2013

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 426**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 september 2013

Hierbij informeer ik u over een van de concrete maatregelen waarmee ik invulling geef aan de betere benutting van het spoorstelsel. U ontvangt daarbij het rapport *Capaciteitsverdeling op het Spoor* met daarin de resultaten van het onderzoek dat daarvoor gedaan is<sup>1</sup>. Hiermee voldoe ik tevens aan mijn toezegging die ik bij het Notaoverleg eindrapport Parlementair onderzoek Onderhoud en Innovatie spoor van 26 november 2012<sup>2</sup> gedaan heb. Ook voldoe ik aan uw verzoek het rapport te mogen ontvangen voor het AO Spoor op 12 september a.s.

Hieronder ga ik eerst in op de betere benutting van het spoorstelsel. Vervolgens zal ik ingaan op twee maatregelen die mijns inziens zullen bijdragen aan een betere benutting van het spoorstelsel. Ten eerste het toepassen van prijsprikkels door de tarieven voor de gebruiksvergoeding te differentiëren. Ten tweede de verbetering van de capaciteitsverdeling bij het internationale personenvervoer door de prioriteitsregels aan te passen. Vervolgens zal ik aangeven op welke manier ik de capaciteitsverdeling verbind aan de verbetering van de samenwerking binnen de spoorsector. Tot slot informeer ik u over de kostendekkendheid van de gebruiksvergoeding en de consequenties daarvan voor de tarieven bij NS.

### *Betere benutting van het spoorstelsel*

Om de kwaliteit op het spoor te verbeteren moet onder meer ruimte geboden worden aan de groei van het reizigers- en goederenvervoer. Een betere benutting van het spoorstelsel is daarbij van groot belang. Eén van de manieren om het spoorstelsel beter te benutten is om het spoor op bepaalde tijdstippen, op bepaalde trajecten of onder bepaalde omstandigheden (on)aantrekkelijker te maken voor bepaalde vervoerders; het zogenoemde selectiviteitsbeleid. Dit kan door middel van een aantal

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 077, nr. 28

instrumenten, waaronder het toepassen van prijsprikkels door de tarieven voor de gebruiksvergoeding te differentiëren en door aanpassing van de prioriteitsregels bij capaciteitsverdeling. Hieronder geef ik daar concreet invulling aan.

#### *Prijsprikkels: differentiatie tarieven gebruiksvergoeding*

Om dit moment zijn de tarieven voor de gebruiksvergoeding nog redelijk hetzelfde. Die tarieven wil ik gaan differentiëren. Zodoende kan met prijsprikkels een bijdrage geleverd worden aan de betere benutting van het spoorstelsel. Die prijsprikkels kunnen gestalte krijgen in de vorm van heffingen, kortingen, prestatieregelingen of bonus- malusregelingen. Als uitwerking denk ik aan de volgende mogelijkheden:

- Heffing in geval van capaciteitsgebrek op spoorweginfrastructuur ten tijde van overbelasting;
- Heffingen voor kwalitatief hoogwaardige trajecten en kortingen voor trajecten met een lagere kwaliteit;
- Bonus- malusregeling bij verstoringen op het spoorwegnet of ter verbetering van prestaties;
- Heffing gebaseerd op de milieueffecten van de treinexploitatie;
- Heffing die mede strekt ter dekking van door een ander dan de beheerder gemaakte kosten voor de aanleg van infrastructuur;
- Bonus- malusregeling met betrekking tot de snelheid van een aangevraagd treinpad om de integriteit van het totale netwerk en de dienstregeling te optimaliseren;
- door differentiatie tussen het gemengde spoornetwerk en de Betuwe-route meer capaciteit voor het personenvervoer op het gemengde netwerk creëren.

Het rapport adviseert nadere regelgeving op te stellen voor de gebruiksvergoeding en voor de tariefdifferentiatie bij de gebruiksvergoeding. Mijn voornemen is dit langs de lijnen van mijn hierboven genoemde beleidsvoornemen nader uit te werken in een AMvB die gebaseerd is op artikel 62 van de Spoorwegwet. Hierbij betrek ik de resultaten van een nader onderzoek dat Andersson Elffers Felix op mijn verzoek doet naar de praktische uitwerking van tariefdifferentiatie bij de gebruiksvergoeding. Mijn streven is u medio 2014 een uitgewerkt ontwerp AMvB te kunnen toesturen.

#### *Aanpassen prioriteitsregels voor de capaciteitsverdeling*

Voor de betere benutting van het spoorstelsel wil ik ook het aanpassen van de prioriteitsregels voor de capaciteitsverdeling ter hand nemen. Dit is geregeld in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Daarin staat wie er prioriteit heeft als bij de capaciteitsverdeling hetzelfde treinpad aangevraagd wordt (capaciteitsconflict) en wie er voorrang heeft als twee treinen gelijktijdig bij hetzelfde traject aankomen (samenloop). In het rapport staat dat in de toekomst door de liberalisering te verwachten is dat er op het hoofdspoor net 1 of meer internationale personenvervoerders capaciteit zullen gaan aanvragen waardoor ook meer samenloop en mogelijke conflicten ontstaan. Voorts stelt het rapport dat het Besluit momenteel niet goed toegerust is op dergelijke conflicten, mochten die zich voordoen.

Voordat capaciteitsconflicten of samenloop zich ook daadwerkelijk gaan voordoen pas ik het Besluit aan. Hierbij wil ik de mogelijkheid onderzoeken verschillende prioriteitsregels voor verschillende netwerken op te stellen. Wellicht zijn er nog andere oplossingen te overwegen. Mijn streven is u medio 2014 een aangepast ontwerp Besluit te kunnen toesturen.

### *Verbeteren samenwerking in het kader van borging van de lange termijn ambities*

Alleen door betere samenwerking kan de spoorsector gebonden worden aan de ambities en doelstellingen van de LTSa. Het rapport geeft aan dat binnen de context van betere samenwerking het continueren van het bestaande overlegmodel voor capaciteitsverdeling past. Het rapport adviseert daarbij de vervoerconcessies beter op elkaar af te stemmen. Dit past ook in mijn visie op het verbeteren van de sturing op het spoor. Naar aanleiding van het manifest «Samen op reis: Op Stap naar een beter OV» is ook een initiatiefgroep bezig om te bezien hoe gekomen kan worden tot een betere afstemming in de OV-keten.

Ook adviseert het rapport de instelling van een orgaan of functionaris die de integrale visie van de LTSa en de uitwerking daarvan bewaakt. Eerder heb ik zelf aangegeven te onderzoeken hoe een «investeringscomité» kan bijdragen aan een integrale afweging omtrent het doen van investeringen in projecten en programma's. Aan dit alles zal ik als onderdeel van de uitwerking van de sturing op het spoor concreet invulling geven.

### *Kostendekkendheid gebruiksvergoeding*

Volgens de EU-richtlijn *tot instelling van één Europese spoorwegruimte* (2012/34/EU) moet de beheerder (i.c. ProRail) alle kosten die rechtstreeks voortvloeien uit het exploiteren van de treindienst doorberekenen in de tarieven voor de gebruiksvergoeding. Er is daarom geen sprake van meer (of minder) kostendekkendheid van deze kosten. Wel biedt de Richtlijn de mogelijkheid voor het toepassen van extra heffingen.

Naar aanleiding van kritiek van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) op de huidige methodiek die ProRail gebruikt voor de berekening van de tarieven voor de gebruiksvergoeding heeft ProRail die methodiek vernieuwd. Hierover heeft ACM een positief oordeel gegeven. Met de nieuwe methodiek voldoet ProRail ook aan de hierboven genoemde EU-richtlijn. De nieuwe berekeningsmethodiek leidt ook tot hogere tarieven voor de gebruiksvergoeding.

In het regeerakkoord van het vorige kabinet (Rutte I) staat dat per 2015 de gebruiksvergoeding met € 50 mln. verhoogd moet worden. Dit is stand beleid dat ook in de begrotingskaders van Infrastructuur en Milieu is opgenomen. ProRail heeft onlangs aangegeven dat de verhoging van de gebruiksvergoeding nu mogelijk op ca. € 30 mln. uitkomt. Ik ga er van uit dat ProRail hiervoor zo nodig in het kader van de meerjarenreeksen bij de subsidieaanvraag 2014 voor het beheer (voortuitlopend op de verhoging van de gebruiksvergoeding in 2015) een oplossing vindt.

### *Gebruiksvergoeding en tarieven NS*

In de huidige vervoerconcessie is opgenomen dat NS een verhoging van de gebruiksvergoeding resultaatneutraal in de tarieven kan doorberekenen. Met NS heb ik afgesproken dat de verhoging van de gebruiksvergoeding per 2015 niet ineens maar stapsgewijs, verdeeld over een aantal jaren vanaf 2014 doorberekend wordt in de tarieven van de treinkaartjes. Op deze manier worden reizigers niet geconfronteerd met een eenmalige prijsstijging die relatief groot is. De consumentenorganisaties heb ik hierover advies gevraagd en dat verwacht ik over enkele weken.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld