

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over zijn brief van 27 augustus 2021 inzake de Tarifiering gebruiksvergoeding spoor vanaf 2023 (Kamerstuk 29 984, nr. 941).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Nr	Vraag
1	Waarom moeten gebruikers van het spoor die géén gebruikmaken van de rangeerheuvel op Kijfhoek en de dienst «opstellen van treinen» betalen voor de gebruikers die hier wel gebruik van maken?
2	Voor hoeveel bedrijven is er sprake van een lastenverhoging en voor hoeveel bedrijven is er een lastenverlaging?
3	Had deze (gedeeltelijke) prijsverhoging voorkomen kunnen worden?
4	Wat is het effect van de tarifiering van de gebruiksvergoeding op de economie?
5	Heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) inspraak gehad in de manier waarop de tarifiering tot stand is gekomen?
6	Heeft ProRail – naast het advies om een tijdelijke subsidie in te richten – nog andere mitigerende maatregelen voorgesteld?
7	Wat is de reden dat er gekozen is voor een subsidie met een tijdelijk karakter?
8	Dekken de subsidieregeling, heffing en de daarbij behorende kasschuif ten aanzien van beheer en onderhoud de volledige lastenverhoging voor alle spoorgebruikers die lastenverhoging ondervinden als gevolg van de nieuwe tarifiering?
9	Klopt het dat de totale tariefsverhoging voor goederenvervoer wordt becijferd op 21,9% of meer?
10	Hoe is de tariefverhoging van 21,9% tot stand gekomen?
11	Klopt het dat de NS van alle spoorgebruikers het meeste profijt van de wijzigingen zal hebben?
12	Is het een expliciete beleidskeuze geweest om personenvervoer te laten profiteren van de wijzigingen in tarifiering? Zo ja, waarom is daarvoor gekozen?
13	Welk effect op de zo gewenste modal shift wordt verwacht na deze tariefverhoging?
14	Klopt het dat de nieuwe tarieven niet in pas lopen met andere Europese landen? Zo ja, welke verschillen zijn er? Zo nee, waarom niet?
15	Hoe ligt op dit moment de verhouding tussen de infraheffingen/ gebruiksvergoedingen van spoorgoederenvervoer en andere modaliteiten?
16	Hoe gaat deze verhouding veranderen na invoering van nieuwe tarieven vanaf 2023?
17	Klopt het dat de Betuweroute niet prijstechnisch is gestimuleerd ten opzichte van de parallelle route van/naar Rotterdam via Brabant?
18	Waarom is de betalingsstructuur voor het spoor op deze manier opgebouwd?
19	Is er expliciet voor gekozen om personenvervoer goedkoper en goederenvervoer duurder te maken? Zo ja, waarom?
20	Klopt het dat, zelfs zonder subsidies, spooeraanbieders in andere landen van de Europese Unie (EU) goedkoper zijn dan ProRail?
21	Hoe verhoudt de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van het Nederlandse spoornet zich tot de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van spoornetwerken in andere EU-landen?
22	Klopt het dat de kilometerheffing op het spoor in Nederland per 2023, exclusief inflatiecorrectie, wordt verlaagd met 57%?
23	Wat is de reden dat voorheen werd gesteld dat de kilometerheffing op het spoor niet verlaagd kon worden en deze nu per 2023 wel wordt verlaagd?
24	Wat is de reden dat de gebruikerstarieven voor het opstellen en rangeren duurder worden?

- 25 Waarom wordt de voorgenomen mitigerende maatregel (budget-neutrale subsidie gefinancierd met een extra heffing) alleen voor de jaren 2023, 2024 en 2025 voorgesteld?
- 26 Klopt het dat ProRail in 2023 een gebruiksvergoeding hanteert voor de treinpaden voor treinen van minder dan 600 ton treingewicht, waarmee het personenvervoer rijdt en het spoorgoederenvervoer slechts beperkt rijdt, met tarieven die 34% tot 70% lager zijn dan die van de Duitse spoorbeheerder DB Netze, terwijl de tarieven voor driekwart van de goederentreinen, die zwaarder zijn, tussen 1% tot 21% lager zijn dan die van DB Netze? Zo ja, waarom is hiervoor gekozen?
- 27 Waarom is in Duitsland de extra heffing voor het personenvervoer nu en in 2022 vele malen hoger dan in Nederland?
- 28 In welke mate wordt het principe «de gebruiker betaalt» bij andere modaliteiten en het spoorvervoer toegepast en hoe wordt het level playing field daarbij geborgd door de regering?
- 29 Is het principe «de vervuiler betaalt» een criterium bij infraheffingen/gebruiksvergoedingen? Zo ja, op welke manier is dit ingepast en is dat bij alle modaliteiten aan de orde?
- 30 Is de door ProRail gekozen «ingroei» gebaseerd op het gegeven dat de door het Ministerie van IenW geëiste budgetdekking van ProRail uit gebruiksvergoedingen lager is dan bij toerekening van de integrale kosten? Of is hier sprake van een ingroeieregeling om te voorkomen dat verladers het spoor vaarwel zeggen wegens te hoge kosten van spoor ten opzichte van andere vervoerwijzen en logistieke spoorketens via andere landen (havens, terminals)? In het geval van dat laatste, kan er inzicht worden gegeven in de optimalisatie van de «beleidsknop» ingroei van hogere gebruiksvergoedingstarieven ten opzichte van goederenvervoervolumes per spoor?
- 31 Op welke juridische grondslag is de ingroeieregeling gebaseerd en is deze getoetst en goedgekeurd door de Autoriteit Consument & Markt (ACM)?
- 32 Klopt het dat 14 miljoen euro budget in 2023 nog beschikbaar is voor de subsidieregeling stimuleren spoorgoederenvervoer, die loopt van januari 2019 tot en met december 2023? Zo nee, hoeveel budget is er in 2023 voor deze subsidieregeling beschikbaar?
- 33 Waarom is vanuit het oogpunt van de doelstellingen en beleidsmaatregelen in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer uit juni 2018 het beleidsmatige uitgangspunt gekozen om de gebruiksvergoeding voor het opstellen van goederentreinen en de rangeerheuvel op Kijfhoek te baseren op de totale, integrale kosten van ProRail?
- 34 Worden vervoerders in 2023 en daarna gecompenseerd voor achterblijvende prestaties van ProRail?
- 35 Was budgettair door ProRail en u vooraf voorzien dat de substantiële verlaging van de vergoeding minimumtoegangspakket plus het afschaffen van de extra heffing in combinatie met het grote volume treinkilometers van NS een groot gat in de begroting van ProRail zou slaan?
- 36 Hoe groot is het budget dat ProRail verschuift van zijn nieuwe vergoeding minimumtoegangspakket voor treinpaden naar de nieuwe vergoeding voor het gebruik van de opstel- en rangeerspooren? En hoe is dat verdeeld tussen goederenvervoer, NS en regionaal personenvervoer?

- 37 Is door u de afweging gemaakt dat enerzijds vanaf 2024 de subsidieregeling «stimuleren spoorgoederenvervoer» ten einde is en anderzijds dat, ondanks een beduidende verlaging van de vergoeding minimumtoegangspakket per 2023, via de nu voorgenomen beduidende verhoging van de gebruiksvergoedingen voor het opstellen en rangeren van ongeveer 19 miljoen euro de kosten voor het spoorgoederenvervoer per saldo fors omhoog gaan in plaats van naar beneden?
- 38 Heeft ProRail voor het marktsegment spoorgoederenvervoer bij het vaststellen van de hoogte van de extra heffing goed onderzocht of het marktsegment spoorgoederenvervoer deze extra heffing kan dragen op basis van de meest actuele informatie en inzichten?
- 39 Waarom hebben u en ProRail een tarifieringssysteem uitgewerkt in de afgelopen jaren die voor het spoorgoederenvervoer leidt tot een zeer substantiële kostenstijging op middellange termijn, terwijl de gebruiksvergoeding (ook op middellange termijn) zou worden verlaagd volgens het vigerende regeringsbeleid dat is vastgelegd in de brief maatregelenpakket spoorgoederenvervoer van 19 juni 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 782)?
- 40 Is onderzocht en zijn belanghebbenden in de spoorgoederensector geconsulteerd of de maatregel om de gebruiksvergoedingen voor het gebruik van opstel- en rangeersporen te baseren op de totale, integrale kosten van ProRail, bijdraagt aan de doelstelling van het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer om de kosten van het goederenvervoer per spoor te verlagen teneinde het toenemend goederenvervoer over de weg te beperken en verladere te verleiden meer gebruik te maken van het spoor, en daarmee groei van het spoorgoederenvolume te realiseren?
- 41 Is de inbreng van de belanghebbenden in de spoorgoederensector (spoorgoederenvervoerders, intermodale operatoren, railexpediteurs en verladere) meegenomen bij de totstandkoming van deze nieuwe gebruiksvergoeding voor het opstellen en rangeren op sporen die worden beheerd door ProRail?
- 42 Is er bij de beleidskeuze voor infraheffingen met een tariefstructuur die beter aansluit bij de daadwerkelijke kosten van het spoorgebruik, rekening gehouden met het level playing field (gelijk marktspeelveld op het gebied van infraheffingen/ gebruiksvergoedingen) voor het spoorgoederenvervoer ten opzichte van de vrachtwagen en de binnenvaart en ook met omliggende landen? Kan daarbij worden aangegeven in hoeverre de gebruiksvergoedingen voor het opstellen en rangeren van goederentreinen zich verhouden tot die voor het wegtransport en de binnenvaart? Zijn de effecten van deze beleidskeuze op de concurrentiepositie en bedrijfseconomische gezondheid van het spoorgoederenvervoer in Nederland betrokken bij deze beleidskeuze? In hoeverre is er sprake van gelijkgerichtheid van beleid?
- 43 Waarop is de beleidskeuze gebaseerd om de gebruiksvergoeding voor het opstellen van materieel, ICT en de rangeerheuvel op Kijfhoek te baseren op de totale, integrale kosten in plaats van op de variabele of directe kosten, zoals afgelopen decennium steeds gangbaar was? Is deze beleidskeuze in lijn met het vigerende regeringsbeleid zoals verwoord in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer?

- 44 Waarom is vanuit het oogpunt van de doelstellingen en beleidsmaatregelen in het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer, namelijk verlaging van de kosten van het spoorgoederenvervoer en daarmee verbetering van het level playing field met de vrachtwagen en binnenvaart en ook omringende landen, het beleidsmatige uitgangspunt gekozen om de gebruiksvergoeding voor het opstellen van materieel, ICT en de rangeerheuvel op Kijfhoek te baseren op de totale, integrale kosten van ProRail?
- 45 Is voor het tarief voor het treinpad de vergelijking met de tarifiering in de buurlanden gemaakt?
- 46 Hoe groot is het budget dat ProRail verschuift van zijn nieuwe vergoeding minimum toegangspakket voor treinpaden naar de nieuwe vergoeding voor het gebruik van de opstel- en rangeersporen? En hoe is dat verdeeld tussen goederenvervoer, NS en regionaal personenvervoer?
- 47 Tot hoeveel hoger dan 21,9% kan de tariefsverhoging oplopen?
- 48 Klopt het dat ProRail een significant hoger aandeel van de kosten toerekent aan het segment spoorgoederenvervoer dan internationaal gangbaar?
- 49 Wat is de geprojecteerde groei van spoorgoederenvervoer met de invoering van nieuwe tarieven vanaf 2023?
- 50 Wat is de geprojecteerde groei van spoorgoederenvervoer onder de huidige tarieven?
- 51 Is vooraf onderzocht wat het effect van substantieel hogere gebruiksvergoedingen voor het gebruik van de opstel- en rangeersporen is op de kosten van de first en last mile van het spoorgoederenvervoer en het gebruik van private sporen op terminals en bedrijfsterreinen? Is onderzocht wat het effect is op de capaciteit, doorstroming en concurrentiepositie van de railterminals? Is te verwachten dat goederentreinen en wagensets langer op private sporen op terminals en bedrijfsterreinen gaan worden opgesteld omdat dit goedkoper is voor vervoerders en intermodale operatoren?
- 52 Kunt u de Kamer nader en concreet informeren over de analyse en afwegingen inzake de mogelijkheden om binnen de nieuwe methodiek van ProRail voor tarifiering van categorie 2-diensten (gebruik van opstel- en rangeersporen) de negatieve effecten voor de spoorgoederenvervoerders zo veel mogelijk te mitigeren?
- 53 Kunt u de Kamer informeren over de wensen en behoeften die de belanghebbenden in het spoorgoederenvervoer hebben ingebracht en in hoeverre daarmee in de totstandkoming van de nieuwe methodiek voor tarifiering van het gebruik van de opstel- en rangeersporen rekening is gehouden?
- 54 Kunt u de Kamer nader inzicht geven waarop het door ProRail becijferde budget van 10 miljoen euro tot 14 miljoen euro per jaar voor reductie van de gebruiksvergoedingen voor opstellen en rangeren is gebaseerd?
- 55 Hoeveel dragen andere (personen-, maar ook enkele goederen-)vervoerders bij aan een reductie van de voorgenomen door ProRail toegerekende integrale kosten van ProRail voor het beheer, onderhoud en de vernieuwing van de opstel- en rangeersporen door goederenvervoer?
- 56 Kunt u verduidelijken wat precies wordt bedoeld met «laat een vermindering toe van mijn jaarlijkse subsidie voor beheer, onderhoud en vervanging aan ProRail»? Kunt u hiervan een heldere rekenkundige onderbouwing geven en tevens de juridische grondslag verduidelijken?

- 57 Heeft ProRail voor het marktsegment spoorgoederenvervoer bij het vaststellen van de hoogte van de extra heffing, die op jaarbasis voor bepaalde tijd budgettair door de Minister van IenW wordt bepaald, goed onderzocht of het marktsegment spoorgoederenvervoer deze extra heffing kan dragen op basis van de meest actuele informatie en inzichten? Zo ja, kunt u deze onderbouwing verstrekken? Zo nee, waarom is dat niet gebeurd?
- 58 Hoeveel budget is er in 2023 voor deze subsidieregeling beschikbaar?
- 59 Als de Europese Commissie de (ontwerp-)subsidiereregeling niet goedkeurt of als de subsidieregeling om een andere reden geen doorgang kan vinden, hoe gaat u er dan voor zorgen dat vanaf 2023/2024 de gebruiksvergoedingen voor het spoorgoederenvervoer gaan dalen? En hoe wordt voorkomen dat het level playing field van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van de vrachtwagen en de binnenvaart en ook omliggende landen niet verder verslechtert?