

Vergaderjaar 2024–2025

36 563

Initiatiefnota van het lid Koekkoek over Alle Seinen op Groen

Nr. 5

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 15 september 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de initiatiefnemer over de initiatiefnota van 30 mei 2025 inzake de Initiatiefnota van het lid Koekkoek over Alle Seinen op Groen (Kamerstuk 36 563, nr. 2).

De initiatiefnemer heeft deze vragen beantwoord bij brief van 15 september 2025. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

De griffier van de commissie,
C. Martin

Vragen en antwoorden

1

Wat zijn de economische gevolgen voor de luchtvaartsector in Nederland bij volledige uitvoer van deze nota?

Als «*Alle seinen op groen*» wordt uitgevoerd, zal de luchtvaartsector in Nederland moeten veranderen. Doordat vliegen eerlijker wordt belast en de trein goedkoper en aantrekkelijker wordt, kiezen meer reizigers voor de trein in plaats van het vliegtuig. De verwachting is dat dit negatieve gevolgen heeft voor de luchtvaartsector, tenzij de vrijvallende capaciteit wordt opgevuld door langeafstandsvluchten. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) berekent dat in 2030 jaarlijks circa 5.600 vluchten van en naar 13 Europese steden vervangen kunnen worden door de trein. Dat is gunstig voor het klimaat, want de trein veroorzaakt aanzienlijk minder uitstoot dan het vliegtuig. Tegelijkertijd ontstaan er nieuwe kansen, bijvoorbeeld door de ontwikkeling van air-railproducten die luchthavens en spoor beter verbinden.

2

Wat zijn de gevolgen voor de ticketverkoop van de Nederlandse Spoorwegen (NS) als er een Europees ticketsysteem wordt ingevoerd?

Binnen de Community of European Railways (CER) is de Ticketing Roadmap ontwikkeld. Hierin worden meerdere stappen gezet om ticketing in Europa te verbeteren en te vergemakkelijken. Een belangrijke stap hierin is één softwarestandaard (OSDM). Uitgaande van voorstellen in deze initiatiefnota, kan de NS haar bestaande tickets blijven aanbieden, maar dan via een Europees platform waar ook andere treinaanbieders op beschikbaar zijn. Voor de reiziger betekent dit vooral een verbetering: reizen wordt eenvoudiger te plannen en te boeken, en prijzen en opties zijn transparanter doordat alles overzichtelijk op één plek wordt weergegeven.

3

Is er in het voorstel rekening gehouden met het feit dat mensen, omwille van de tijd bijvoorbeeld, frequente langdurige grensoverschrijdende treinreizen zullen mijden? Zo ja, op welke wijze?

Ja, daar houdt dit voorstel rekening mee. Er wordt erkend dat reizigers momenteel grensoverschrijdende treinreizen vaak mijden vanwege lange reistijden, hoge kosten en een ingewikkeld boekingsproces. Deze initiatiefnota richt zich daarom op het aantrekkelijker maken van internationaal treinverkeer, bijvoorbeeld door investeringen die de reistijd verkorten en door een eenvoudiger en transparanter ticketsysteem. Het idee is dat een beter en concurrerender treinaanbod het voor reizigers de moeite waard maakt om de trein te kiezen boven het vliegtuig of de auto, waardoor ook frequente grensoverschrijdende reizen aantrekkelijker worden.

4

Krijgt de op te richten openbaar vervoer (OV)-autoriteit zeggenschap over de nationale dienstregeling?

De op te richten OV-autoriteit krijgt geen directe zeggenschap over de nationale dienstregeling. De Europese Commissie werkt aan voorstellen om via corridorcoördinatie en een corridorautoriteit voorwaarden te stellen aan de dienstregeling, zoals serviceniveau, materieelkwaliteit, frequentie en snelheid. Daarmee wordt de nationale dienstregeling

indirect beïnvloed, maar de feitelijke verantwoordelijkheid voor de opstelling en uitvoering blijft bij de nationale vervoerders en infrastructuurbeheerders. Op termijn kan, door samenvoeging van corridorautoriteiten in een Europese verkeersleiding en capaciteitstoedeling, de invloed van zo'n autoriteit verder toenemen, maar dit gaat om het stellen van randvoorwaarden en coördinatie, niet om volledige zeggenschap over de nationale dienstregeling.

5

Hoeveel geld gaat het Nederland concreet kosten om de plannen uit deze nota te bewerkstelligen en waar wordt dit uit gedekt?

Zoals te lezen is in de financiële paragraaf zijn er 3 scenario's die door het PBL zijn doorgerekend in het onderzoek «Kansrijk Mobiliteitsbeleid». De verschillende scenario's komen met verschillende kosten. Deze zijn verder onderbouwd in de kosten, weergegeven per project. Vanuit Volt nemen we een duidelijk standpunt in dat goed aansluit op het tweede scenario uit Kansrijk Mobiliteitsbeleid en dat de vormgeving van het netwerk zowel nationaal als internationaal perspectief geeft. De kosten omvatten grofweg 15 miljard euro tot 2050.

In de doorrekening van ons vorige verkiezingsprogramma is deze post meegenomen en gedekt door meerdere voorgestelde hervormingen in ons belastingsysteem. Gezien de enorme complexiteit van ons belastingvoorstel is er niet één post die zorgt voor dekking aan te wijzen.

6

Kunt u toelichten waarom één Europees ticketsysteem niet zal leiden tot minder concurrentie op het spoor?

Een Europees ticketsysteem verandert niet direct iets aan de concurrentie op het spoor, omdat dit uitsluitend een gezamenlijk verkoopkanaal betreft. Vervoerders behouden hun eigen aanbod, prijzen en diensten, en blijven daarin concurreren. Door transparantie en vergelijkbaarheid van tickets te vergroten, wordt het juist eenvoudiger voor reizigers om aanbieders te vergelijken, wat de concurrentie versterkt in plaats van beperkt.

7

Betekent het harmoniseren van douanekosten, energiekosten en tolheffing dat lidstaten de zeggenschap over deze aspecten kwijtraken? Zo nee, hoe ziet u harmonisatie dan voor zich?

Harmonisatie van douanekosten, energiekosten en tolheffing in het internationale spoorvervoer betekent niet dat lidstaten hun zeggenschap hierover kwijtraken. Het gaat om het afstemmen en vereenvoudigen van regels en systemen, zodat grensoverschrijdend treinverkeer minder belemmeringen ondervindt. Lidstaten behouden hun bevoegdheid over heffingen en tarieven, maar spreken gezamenlijk af binnen welke kaders deze toegepast worden en op welke wijze transparantie en vergelijkbaarheid worden geborgd. Harmonisatie ziet ik daarmee vooral als het creëren van een gelijk speelveld en het verminderen van administratieve lasten, niet als het centraliseren van nationale besluitvorming.

8

Als internationale treinreizen een prioriteit op het spoor krijgen, wat doet dat met kleine regionale treinverbindingen (tussen dorpen)?

Het prioriteren van internationale treinreizen hoeft niet ten koste te gaan van regionale verbindingen. Internationale treinen rijden hoofdzakelijk op

de grote hoofdcorridors, terwijl regionale treinen vooral op aparte lijnen tussen dorpen en steden actief zijn. Op de punten waar zij wel dezelfde infrastructuur gebruiken, wordt via dienstregelingsafspraken en zorgvuldig capaciteitsmanagement geborgd dat ook de regionale verbindingen in stand blijven. Het uitgangspunt in deze initiatiefnota is dat de versterking van internationale verbindingen juist bijdraagt aan een robuuster spoorwegnet, zonder afbreuk te doen aan de bereikbaarheid van dorpen en regio's.

9

Hoe worden de kosten over de lidstaten verdeeld bij optuiging van de plannen uit deze nota?

De precieze verdeling van de kosten tussen lidstaten zal afhangen van de verdere uitwerking van de plannen en de afspraken die daarover in Europees verband worden gemaakt. Daarbij wordt gekeken naar bestaande verdeelsleutels en mogelijkheden om recht te doen aan verschillen in gebruik en draagkracht. Het is nu nog te vroeg om vooruit te lopen op de exacte financiële verdeling.

10

Welke wet- en regelgeving zou in de ogen van de indiener moeten worden aangepast om tot meer langjarige capaciteitstoedeling over te kunnen gaan, en welke wijzigingen zouden daarvoor concreet moeten worden aangebracht?

Het tot stand brengen van meer langjarige capaciteitstoedeling is een complexe opgave, mede omdat verschillende landen met hun eigen regelgeving, marktordening en infrastructuur betrokken zijn. In Nederland biedt de huidige AmvB capaciteitsverdeling concessievervoerders al een zekere mate van zekerheid, al blijft de verdeling in de kern een jaarlijks proces. ProRail onderzoekt momenteel de inzet van kaderovereenkomsten, waarmee op onderdelen meerjarige afspraken mogelijk kunnen worden gemaakt. Daarmee worden stappen gezet richting een robuuster en voorspelbaarder systeem, dat beter aansluit bij de behoefte aan langjarige internationale verbindingen.

11

Welke rol speelt de Hoofdrailnet (HRN)-concessie in de ogen van de indiener bij de beperkte mogelijkheden die er nu bestaan om langjarige capaciteitsverdeling te kunnen afspreken en nieuwe toetreders meer mogelijkheden te bieden?

De huidige HRN-concessie speelt in de ogen van de indiener een centrale rol in de beperkte mogelijkheden om langjarige capaciteitsafspraken te maken en ruimte te bieden aan nieuwe toetreders. Door de onderhandse gunning aan NS blijft het bestaande systeem met stabiele prijzen op alle trajecten intact, maar worden de marktdynamiek en de toetredingsmogelijkheden voor andere partijen beperkt. Daarmee vormt de HRN-concessie een belangrijke factor in het spanningsveld tussen enerzijds continuïteit en prijsstabiliteit, en anderzijds de door de Europese Unie gewenste liberalisering en concurrentie.

12

Welke belemmering vormt het feit dat systeemtaken zoals de basisdata voor ticketing, beheer van toegangspoortjes, beheer van reisinformatie, eigenaarschap van de (United Kingdom) UK-terminal niet in handen zijn van een onafhankelijke partij maar van een vervoerder?

Wanneer systeemtaken zoals ticketdata, toegangspoortjes, reisinformatie of terminals in handen zijn van één vervoerder in plaats van een onafhankelijke partij, ontstaat het risico op ongelijke toegang. Andere vervoerders zijn dan afhankelijk van de bereidheid van de dominante partij om gegevens en faciliteiten te delen, wat kan leiden tot hogere kosten, vertragingen of beperkingen in dienstverlening. Dit kan toetreding van nieuwe aanbieders belemmeren en de transparantie voor reizigers verminderen. Onafhankelijk beheer van deze systeemtaken is daarom van belang om non-discriminatoire toegang, interoperabiliteit en een gelijk speelveld op het spoor te waarborgen.

13

Op welke wijze ziet de indiener dat het aantal paden voor internationaal spoor per dag per richting kan worden uitgebreid zoals bijvoorbeeld het aantal paden van en naar Parijs?

Het vergroten van het aantal internationale treinpaden vraagt in de eerste plaats om het wegnemen van infrastructurele knelpunten, zowel op het hoofdspoor als op knooppunten en opstelreinen, in Nederland én in de buurlanden. Voor de verbinding Amsterdam – Parijs ligt een belangrijk aandachtspunt bij de capaciteit tussen Antwerpen en Brussel, evenals bij de beschikbaarheid van perron- en opstelruimte in Parijs en Amsterdam. Ook het verder optimaliseren van de HSL-Zuid, inclusief het realiseren van de voorziene rijsnelheden, draagt bij aan extra ruimte voor internationale treinen. Door deze verbeteringen door te voeren ontstaat er perspectief op een verdere groei van het aantal verbindingen.

14

Welke dekking ziet de indiener voor de verschillende financiële scenario's?

Zoals eerder aangegeven heeft de Volt fractie in de doorrekening van ons vorige verkiezingsprogramma is deze post meegenomen en gedekt door meerdere voorgestelde hervormingen in ons belastingstelsel. Zowel in de PBL als de CPB doorrekening zijn de kosten incidenteel opgenomen tot 2050.

Gezien de enorme complexiteit van ons belastingvoorstel is er niet één post die zorgt voor dekking aan te wijzen. Uiteindelijk is het een politieke keuze om tot 2050 structureel te investeren in de verbetering van het spoor. Met oog op de voorstellen onder de verhoogde NAVO norm kunnen de kosten lager uitvallen. Hier zal een nieuwe doorrekening nodig zijn.

15

Welke volgorde van maatregelen en oplossingsrichtingen, financieel en niet financieel, zou de indiener hanteren bij het verbeteren van het internationale spoorwegbeleid in Nederland?

Infrastructurele investeringen zijn langdurig van aard. Het is belangrijk lange termijn commitment te tonen vanuit de overheid, met de nodige financiële borging. Hierna is het aan de dynamiek tussen verschillende onderdelen van de overheid, ProRail en de NS om de juiste puzzel te leggen. Qua beleidsmaatregelen zijn er een aantal maatregelen die meer tijd kosten en bijvoorbeeld Europees moeten worden aangepakt. Er liggen hier grote politieke keuzes aan ten grondslag, zoals het vraagstuk rondom marktwerking op het spoor. Begonnen kan worden met een handzamer ticketsysteem.