

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 722

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 3 juli 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 23 mei 2017 inzake het ontwerpbesluit vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29 984, nr. 716).

De vragen en opmerkingen zijn op 15 juni 2017 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 3 juli 2017 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De adjunct-griffier van de commissie,
Israel

Inleiding

Onder dankzegging aan de verschillende fracties voor de vragen, worden die hieronder beantwoord. Daarbij is zoveel mogelijk de volgorde aangehouden zoals opgenomen in het verslag. In een brief van 7 juni 2017 verzoekt uw commissie daarnaast geen onomkeerbare stappen te zetten inzake dit ontwerpbesluit totdat de behandeling ervan in de Kamer is afgerond. Hieraan zal ik voldoen.

Herziening van de gebruiksvergoeding

In mijn brief van 29 juni 2016 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de herziening van de gebruiksvergoeding.¹ Doelstelling van deze herziening is te komen tot een transparante gebruiksvergoeding en meerjarige stabiliteit in de tarieven. Daarnaast kan rekening gehouden worden met het gelijke speelveld in Europa. Dit laatste is met name van belang voor de spoorgoederenvervoerders die op een Europese markt concurreren. De herziening van de gebruiksvergoeding bestaat uit drie onderdelen, namelijk (1) de vergoeding minimumtoegangpakket (VMT), (2) een heffing waarmee kan worden gedifferentieerd naar marktsegment en (3) prijs-prikkels voor de betere benutting van het spoor en inpassing van het spoor in de leefomgeving. Het voorliggend ontwerpbesluit vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur creëert de juridische grondslag voor de laatste twee onderdelen. Voor de totstandkoming van dit ontwerpbesluit is de instemming van uw Kamer nodig.

De berekeningsmethodiek voor de VMT wordt op grond van een EU-verordening separaat door ProRail aangepast en vereist de goedkeuring van de ACM. De instrumenten die voorliggend ontwerpbesluit creëert zijn ook zonder de aangepaste VMT toepasbaar. Het besluit stelt ProRail in staat om te kunnen inspelen op het op 23 juni jl. gepresenteerde voornemen van Duitsland om de tarieven voor de gebruiksvergoeding te verlagen, maar ook om de prijsprikkels te kunnen toepassen, zoals bijvoorbeeld de prestatieregeling die stimuleert tot afwikkeling van het vervoer van gevaarlijke stoffen via de Betuweroute. Om hiermee per dienstregelingsjaar 2019 (welke december 2018 ingaat) te kunnen starten is inwerkingtreding per september 2017 vereist. Daarom heb ik uw Kamer bij het AO Spoor van 22 juni jl. verzocht om spoedige afronding van de behandeling van het ontwerpbesluit, zo mogelijk nog voor het zomerreces.

Aanleiding en uitgangspunten

De leden van de VVD-fractie vragen hoe de Staatssecretaris de invloed beoordeelt van de wijziging in de systematiek van de berekening van de gebruiksvergoeding op de concurrentiepositie van het Nederlands spoorgoederenvervoer vis-a-vis andere landen. Is hier een onderzoek naar gedaan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de uitkomsten hiervan? Heeft er overleg plaatsgevonden met de betrokkenen in de sector hierover?

Is de staatsecretaris van plan met de Nederlandse tarieven eventuele Duitse tariefverlagingen te volgen? Zo nee, waarom niet en welke gevolgen heeft dat voor de concurrentiepositie van Nederlandse vervoersbedrijven? Verwacht zij dat vervoerders failliet kunnen gaan? En betekent dit voorts dat de Staatssecretaris bereid is de verschillen tussen Nederland en Duitsland groter te laten worden als Duitsland zijn tarieven verlaagt?

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 672.

Is de staatsecretaris het met de leden van de VVD-fractie eens dat het zoveel mogelijk gelijk houden van de concurrentieverhoudingen cruciaal is voor de Nederlandse vervoerders? Zo ja, hoe gaat u dit bewerkstelligen? Zo nee, waarom niet?

Op welke wijze ondersteunt deze wijziging het modal shift-beleid waarmee wordt geprobeerd goederenvervoer over de weg te verplaatsen naar vervoer per spoor en water? In hoeverre blijft het goederenvervoer per spoor met deze wijziging een aantrekkelijke optie voor verladers, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Ik ben het met uw commissie eens dat het bestendigen van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer belangrijk is. De gebruiksvergoeding is daarbij een belangrijke factor, maar laat in zijn huidige vorm weinig ruimte om rekening te houden met marktomstandigheden. Daarom heb ik ervoor gekozen om met het ontwerpbesluit de juridische grondslag voor een heffing te creëren die naar marktsegment gedifferentieerd wordt. Hierdoor kan er bij de vaststelling van de hoogte van de gebruiksvergoeding rekening gehouden worden met de concurrentiepositie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer. Momenteel is dat dus niet mogelijk en dat is wel belangrijk met het oog op het door mijn Duitse collega Minister Dobrindt op 23 juni jl. gepresenteerde Masterplan voor de verbetering van het spoorgoederenvervoer. Onderdeel van dit plan is het voornemen om de gebruiksvergoeding vanaf 2018 jaarlijks te verlagen met € 350 miljoen. Over de uitvoering van het Masterplan zal na de verkiezingen op 24 september a.s. nog definitief moeten worden besloten door de volgende regering. De gevolgen van de voorgenomen verlaging van de gebruiksvergoeding voor de positie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer en de zeehavens zullen nader in kaart moeten worden gebracht. Ik verwacht dat de verlaging ook een positief effect zal hebben op het vervoer dat via Rotterdam naar de achterlandverbinding met Duitsland wordt afgewikkeld.

In het ontwerpbesluit is opgenomen dat bij de vaststelling van de hoogte van de heffing ProRail verplicht is eerst marktonderzoek (de zogenoemde «what-the-market-can-bear-test») te doen. In artikel 11g, eerste lid van het ontwerpbesluit is gewaarborgd dat de (brede) spoorsector hierbij betrokken wordt. Daarnaast is in het ontwerpbesluit opgenomen dat het behoud van een gelijk speelveld in Europa onderdeel moet uitmaken van het marktonderzoek. Indien definitief besloten wordt tot verlaging van de gebruiksvergoeding in Duitsland zal dit in het marktonderzoek worden meegenomen. Op basis van de resultaten van het marktonderzoek zal vervolgens de hoogte van de heffing voor het spoorgoederenvervoer (in Nederland) bepaald worden.

Er is daarnaast een aantal programma's die erop gericht zijn het spoorgoederenvervoer tot een aantrekkelijke vervoersoptie te maken, ook ten opzichte van het wegvervoer. Dit gebeurt via de programma's Beter Benutten en de Topsector Logistiek die zich actief richten op verladers en vervoerders om meer gebruik te maken van het spoor (en de binnenvaart). Voorts heb ik toegezegd een onderzoek te zullen doen naar de kansen voor een potentiële «modal shift» van weg naar spoor voor continentaal vervoer.² Dit onderzoek zal ik vóór het zomerreces naar uw Kamer sturen. Ten slotte wordt in het kader van de motie Dik-Faber synchromodaal vervoer gestimuleerd, hetgeen bijdraagt aan de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer.³

² Kamerstuk 34 300 XII, nr. 58.

³ Kamerstuk 29 984, nr. 670.

Ik merk hierbij overigens op dat de gebruiksvergoeding over het geheel genomen een relatief klein onderdeel vormt van de kosten die spoorgoederenvervoerders moeten maken (zoals bijvoorbeeld personeels-, materiaal- en energiekosten). De gebruiksvergoeding heeft daarom beperkt invloed op de concurrentiepositie van het Nederlands spoorgoederenvervoer. Hierover bent u met een brief van 9 september 2015 over de *benchmark gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer* geïnformeerd.⁴

In dit besluit worden de schaarsteheffing, de bonus- malusregeling voor luchtkwaliteit, de bonus-malusregeling voor geluidsreductie, de extra heffing, de heffing bij niet-gebruik van toegewezen capaciteit en de prestatieregeling uitgewerkt. Maken al deze verschillende regelingen het geheel niet complexer? Kunt de Staatssecretaris haar antwoord toelichten? Is zij bereid om het Adviescollege Toetsing Regeldruk, Actal, een toets te laten uitvoeren op de regeldruk die deze wijziging met zich mee brengt? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn kan de Kamer daarvan de uitkomsten tegemoet zien?

De prijsprikkels zijn nodig voor de betere benutting van het spoor en inpassing van het spoor in de leefomgeving en met de heffing kan, zoals reeds toegelicht, naar marktsegmenten worden gedifferentieerd. De schaarsteheffing, de bonus- en malusregeling voor geluidsreductie, de heffing bij niet-gebruik van toegewezen capaciteit (de reserveringsheffing) en de prestatieregeling worden op dit moment reeds toegepast en hebben ook resultaat (zie ook mijn antwoord hieronder op de vraag van de D66-fractie over resultaat en de prijsprikkels). Alleen de bonus- en malusregeling voor luchtkwaliteit en de heffing zijn nieuw. Voorts geven ProRail en de spoorvervoerders invulling aan deze prijsprikkels die daarmee zelf de uitvoerbaarheid en de eventueel daarmee gepaard gaande administratieve lasten kunnen bewaken. Ik ben ervan overtuigd dat de prijsprikkels en de heffing in het voordeel van de spoorsector zullen uitwerken. Daarnaast wordt het geheel naar verwachting nauwelijks complexer. Tegen die achtergrond acht ik een Actal-toets dan ook niet nodig.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe het basistarief van de vergoeding minimumtoegangspakket (VMT) exact wordt bepaald. Op basis van welke gegevens wordt dat gedaan? Wordt hierbij gebruik gemaakt van recente data? Zo nee, waarom niet?

Om de VMT-tarieven te kunnen vaststellen, bepaalt ProRail aan de hand van een berekeningsmethode eerst wat het gebruiksgelateerde deel van de kosten voor Beheer, Onderhoud en Vervanging (BOV) is. De basis hiervoor zijn de begrote BOV-kosten zoals opgenomen in de jaarlijkse subsidieaanvraag die ProRail aan mij doet voor dekking van de BOV-kosten met de Rijksbijdrage BOV. Het gebruiksgelateerde deel van de BOV-kosten wordt vervolgens verdeeld over de diensten die ProRail aan de spoorvervoerders aanbiedt. De belangrijkste dienst (treinpad) wordt per treinkilometer doorberekend. Voor de prognose voor de hoeveelheid treinkilometers voor een bepaald jaar wordt de vervoersprognose uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) gebruikt.

Gegeven de termijn die in Europese regelgeving gesteld wordt voor de publicatie van de Netverklaring (met daarin de VMT-tarieven) wordt hierbij gebruik gemaakt van de meest recente data. De ontwerp-Netverklaring voor dienstregelingsjaar 2019 moet bijvoorbeeld september a.s. worden gepubliceerd en de definitieve Netverklaring december dit jaar. De meest recent beschikbare data voor de bepaling van de VMT-tarieven voor

⁴ Kamerstuk 33 965, nr. 23.

desbetreffend dienstregelingsjaar zijn derhalve opgenomen in de Subsidieaanvraag 2017 en de vervoersprognose 2017. Zoals reeds toegelicht staat dit proces los van de inhoud van voorliggend ontwerpbesluit.

Door de huidige opzet van de VMT is de rijksbijdrage Beheer, Onderhoud en Vervanging (BOV) niet goed beheersbaar. Kan dat worden toegelicht? Waarom is de rijksbijdrage niet goed beheersbaar? Er zou immers toch bekend moeten zijn wanneer welke onderhoudsmaatregelen moeten worden doorgevoerd?

Het is inderdaad bekend wanneer welke onderhoudsmaatregelen doorgevoerd moeten worden. Het volume en daarmee de kosten fluctueren evenwel van jaar tot jaar. De rijksbijdrage (en de VMT) waarmee de BOV-kosten gedekt worden, fluctueert hierdoor eveneens en is daardoor met de huidige opzet van de gebruiksvergoeding niet goed beheersbaar.

De richtlijn biedt de mogelijkheid om de BOV-kosten die geen onderdeel uitmaken van de VMT door middel van de toepassing van de extra heffing aan de spoorvervoerders door te berekenen. Voorwaarde is dat de markt deze kosten kan dragen. Hoe wordt dat precies bepaald dan wel gecontroleerd en door wie? En waar kunnen vervoerders, wanneer zij van mening zijn dat zij de kosten van de extra heffing niet kunnen dragen, terecht met hun zorg?

Voor vaststelling van de hoogte van de extra heffing moet ProRail het eerdergenoemde marktonderzoek uitvoeren. Op basis hiervan wordt bepaald of de markt dit kan dragen. Spoorvervoerders worden hierbij betrokken. Voorwaarde bij de vaststelling van de hoogte van de extra heffing is goedkeuring van het marktonderzoek door de ACM. Het goedkeuringsbesluit van de ACM moet conform afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht ter inzage gelegd worden en staat open voor beroep bij de rechter.

Welke prikkel zit er in het voorgestelde systeem van de extra heffing om prudent te begroten en BOV-maatregelen efficiënt door te voeren? Welke andere efficiency maatregelen kan ProRail, eventueel in overleg met aannemers, doorvoeren om Duitsland te volgen in de tariefverlaging?

Ook de leden van de CDA- en D66-fractie hebben hiernaar gevraagd. De concessie- en subsidierelatie biedt mij de mogelijkheid bij ProRail direct op efficiency te sturen. Om daarvoor (ook) prijsprikkels te gebruiken is wat mij betreft een omweg. Daarom heb ik ervoor gekozen dat (in de vorm van de prestatieregeling) alleen toe te laten indien dat met betrekking tot de Beheerconcessie toegevoegde waarde heeft. Op die manier wordt dubbele sturing voorkomen.

In de Beheerconcessie zijn bepalingen opgenomen die ProRail verplichten om enerzijds de haar ter beschikking gestelde financiële middelen efficiënt te besteden en anderzijds om binnen de beleidsmatige, wettelijke en financiële kaders zorg te dragen voor een voortdurende verbetering in de wijze waarop ze haar taken uitvoert. Met de taakstellingen van Rutte I en II is ProRail bovendien een efficiencytaakstelling opgelegd waarmee vanaf 2015 de beschikbare budgetten voor BOV met € 168 mln. per jaar verlaagd zijn.

In de audit van de BOV-reeksen die in 2015 door PwC c.s. uitgevoerd is, zijn tevens voorstellen gedaan voor besparingsmaatregelen om het

potentieel BOV-tekort weg te werken in de periode 2018–2028.⁵ Over de besparingsmaatregelen bent u met mijn brief van 16 juni 2016 geïnformeerd.⁶ In dat kader wordt met ProRail en de volledige sector gewerkt aan een toekomstbestendig en efficiënt onderhoud wat moet leiden tot een nieuwe manier van werken aan het spoor met minder hinder en tegen lagere kosten. Om deze ontwikkeling te ondersteunen en bestendigen heb ik aangegeven dat ik met de betrokken partijen prikkels ontwikkel waarmee deze ontwikkeling in de hele keten wordt gestimuleerd. Ik zal u daarover nog voor het zomerreces verder informeren.

De prijsprikkels sluiten zo veel mogelijk aan bij vergelijkbare regelingen in België en Duitsland en op de internationale spoorgoederencorridors, zo lezen de leden van de VVD. Welke prijsprikkels kennen deze landen?

Duitsland en België passen de prestatieregeling, de reserveringsheffing en de schaarsteheffing toe. Duitsland past daarnaast ook de bonus- en malusregeling voor geluidsreductie toe.

De leden van de CDA-fractie zien dat de Staatssecretaris suggereert dat de kosten gedaald zijn door drie elkaar opvolgende besluiten van de Autoriteit Consument & Markt (ACM). Dat lijkt volgens deze leden een enigszins vertekend beeld op te leveren: de kosten zijn immers in eerste instantie met € 50 miljoen verhoogd (taakstelling) en die verhoging is door de besluiten van de ACM vervolgens wel in enige mate gedempt, maar nooit tot onder het niveau van vóór de verhoging. Graag vernemen deze leden of deze visie wordt onderschreven.

Ik herken mij niet in het door u geschetste beeld als zou ik hebben gesuggereerd dat de gebruiksvergoeding dankzij besluiten van de ACM is gedaald. Wel is na de verhoging van de gebruiksvergoeding met € 50 mln. in 2015 waartoe het kabinet Rutte I besloten had, de gebruiksvergoeding inderdaad naar aanleiding van ACM-besluiten weer lager geworden.

Uitwerking van de prijsprikkels en de extra heffing

De leden van de VVD-fractie lezen dat er een bonus-malusregeling voor luchtkwaliteit komt die met name het gebruik van diesel moet ontmoedigen. De Staatssecretaris constateert in de toelichting dat er nog ca. 400 km spoor niet geëlektrificeerd is. In hoeverre is dat te wijten aan de spoorvervoerders die daarvoor met de regeling worden aangeslagen?

De leden van de VVD-fractie vernemen dat vervoerders alleen gebruikmaken van diesel als dat echt niet anders kan, immers diesellocomotieven zijn duurder dan elektrische locomotieven. In hoeverre hebben spoorvervoerders een keus? Met andere woorden: in hoeverre kunnen zij zelf actie ondernemen om aan de malusregeling te ontkomen?

Dat er nog ongeveer 400 kilometer spoor is dat nog niet is geëlektrificeerd, is niet de vervoerders te verwijten. Ook ben ik mij ervan bewust dat spoorvervoerders alleen gebruikmaken van diesellocomotieven als dat niet anders kan. Bij de brandstof hebben de spoorvervoerders daarentegen een keuze. De bonus- en malusregeling voor luchtkwaliteit sluit hierop aan. Met deze regeling wordt het gebruik van een brandstof gestimuleerd die met betrekking tot luchtkwaliteit betere eigenschappen heeft dan conventionele diesel. Spoorvervoerders worden derhalve niet bestraft voor het gebruik van diesel maar aangemoedigd een alternatieve

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 621.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 669.

brandstof te gebruiken. Aangezien spoorvervoerders collectief brandstof inkopen kunnen zij zelf actie ondernemen om aan de malusregeling te ontkomen. Overigens wil ik de spoorvervoerders de ruimte geven om hiertoe het initiatief te nemen en de malusregeling beschouw ik dan ook als een laatste redmiddel voor als dat initiatief uitblijft.

Om geluidhinder voor omwonenden te beperken, zijn er geluidproductieplafonds ingesteld. In hoeverre is de additionele prikkel van de bonus-malusregeling bovenop deze plafonds noodzakelijk?

Met de bonusregeling voor geluidsreductie wordt de vervanging van gietijzeren remblokken door composiet (kunststof) remblokken bij goederenwagons gestimuleerd door de compensatie van de vervangingskosten en de hogere operationele kosten. Dit leidt tot een geluidsreductie van ca. 10 dB (meer dan een halvering van de geluidsemissie) en draagt ertoe bij dat de geluidsproductieplafonds gehandhaafd kunnen worden onder gelijktijdige groei van het spoorvervoer. In Duitsland wordt het gebruik van gietijzeren remblokken overigens vanaf 2020 verboden, waardoor het voor spoorgoederenvervoerders nog aantrekkelijker wordt van de bonusregeling gebruik te maken.

De leden van de VVD-fractie constateren dat enkele prikkels dezelfde werking beogen. Bijvoorbeeld de prestatieregeling waarbij onder andere het gebruik van minder belastend materieel voor spoorweginfrastructuur als uitgangspunt geldt en de bonus-malusregeling voor geluid. Of de reserveringsheffing en de prestatieregeling. Waarom is voor dergelijke dubbele werkingen gekozen? En is niet voor aanpassing van bestaande heffingen dan wel regelingen gekozen? Leidt dat niet tot onnodige administratieve en financiële lasten?

De prestatieregeling kan beschouwd worden als aanvulling op de bonus- en malusregeling voor geluidsreductie en de reserveringsheffing. Daarom is één van de uitgangspunten bij de prestatieregeling de toegevoegde waarde van die regeling. Van dubbele werking is geen sprake. Overigens heb ik begrepen dat ProRail en de spoorgoederenvervoerders ver zijn in het maken van afspraken over een prestatieregeling, waarbij geanticipeerd wordt op de inrichting van deze regeling zoals opgenomen in dit ontwerpbesluit.

De bonus- en malusregeling voor geluidsreductie beoogt de vermindering van de geluidsoverlast door de vervanging van remblokken. Dit kan voorts leiden tot lagere trillingsniveaus en beperking van slijtage aan infrastructuur. Er zijn meer maatregelen mogelijk die hieraan kunnen bijdragen, maar die liggen buiten de scope van de bonus- en malusregeling. Daarvoor kan de prestatieregeling gebruikt worden. Dit geldt ook voor de reserveringsheffing voor de betere benutting van treinpaden. Bij deze heffing gaat het om het gebruik van treinpaden. In aanvulling daarop kan de prestatieregeling er bijvoorbeeld voor zorgen dat treinpaden beter benut worden doordat treinen beter volgens de karakteristieken van treinpaden (snelheid van de trein, de optrek- en afremkarakteristieken van de trein) rijden.

Uiteindelijk is het aan de beheerder en de spoorvervoerders om dubbele werking en onnodige administratieve en financiële lasten te voorkomen, aangezien zij een prestatieregeling overeen moeten komen.

Het aantal treinkilometers van spoorgoederenvervoerders is in 2016 ten opzichte van 2015 met 3% toegenomen en het aantal tonkilometers met 4%.

Naar aanleiding van de motie van het lid De Boer over de impact van de boetesystematiek voor niet ingenomen ruimte op het spoor (Kamerstuk 33 965, nr. 17) doet adviesbureau TRAIMCO de aanbeveling om te komen tot een meer uniform systeem van annuleren en de daarbij horende reserveringsheffing, vooral voor paden in internationaal verband. Volgt de Staatssecretaris deze aanbeveling op? Zo nee, waarom niet? Hoe past dit ontwerpbesluit daarin, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Ja. In het ontwerpbesluit is opgenomen dat één van de uitgangspunten bij prijsprikkels is dat deze zo veel mogelijk aansluiten bij vergelijkbare regelingen in België en Duitsland en op de internationale spoorgoederen-corridors. ProRail heeft met de vier omringende spoorbeheerders gewerkt aan uniformering van het annuleringsstelsel voor ruimte op het spoor. Dit betekent dat vijf Europese lidstaten, waaronder Nederland, dezelfde reeks annuleringstermijnen hanteren. De standaardisering van de reserveringsheffing vergt nog nadere financiële afstemming tussen de Europese infrastructuurbeheerders.

De leden van de CDA-fractie hebben vanuit de sector het signaal vernomen dat met name op de kosten voor BOV een besparing haalbaar is door betere prikkels tot kostenreductie door te voeren. Dat zou ook aan de orde zijn geweest in de discussies onder leiding van adviesbureau Berenschot over het kostentoerekeningsmodel. Deze leden zijn daarom benieuwd of een en ander is onderzocht en hoe de Staatssecretaris deze signalen beoordeelt.

Bij de gesprekken die ik over verschillende dossiers voer, stellen spoorvervoerders kostenefficiëntie bij ProRail regelmatig aan de orde. Zo ook tijdens de stakeholdersbijeenkomsten over de herziening van de nieuwe berekeningsmethode waarnaar uw Kamer refereert. Hoe ik hiernaar handel heb ik aangegeven in antwoord op de vraag van de VVD-fractie over het efficiënt doorvoeren van BOV-maatregelen.

De leden van de D66-fractie vragen in welke mate de voorliggende regeling concrete prikkels bevat om de meest efficiënte resultaten te halen. Zijn dit ook de meest doeltreffende prikkels?

De prijsprikkels zijn er onder meer voor de betere benutting van het spoor. Uit periodieke evaluatie zal moeten blijken of dit ook het geval is waarbij onder meer naar resultaat en doeltreffendheid wordt gekeken. Naar aanleiding daarvan kunnen prijsprikkels worden aangepast. Van een aantal prijsprikkels die reeds worden toegepast zijn de eerste indicaties dat die doeltreffend zijn en tot resultaat leiden. Sinds de toepassing van de reserveringsheffing in 2015 bijvoorbeeld, is het aantal treinpaden dat aangevraagd wordt afgenomen. Als gevolg hiervan worden ook minder treinpaden die verdeeld zijn niet gebruikt, met name bij het spoorgoederenvervoer (indicatief ca. 25%).

Deze leden vragen voorts hoe wordt bewaakt dat voldoende ruimte bestaat voor innovatie in onderhoudsmethodieken voor de spoorinfrastructuur, en hoe daarmee haalbare efficiëntiewinsten, bijvoorbeeld door toepassing van nieuwe technieken, worden vertaald naar lagere kosten voor de spoorgebruikers.

In hoeverre is innovatie verzekerd in het ontwerpbesluit? Gaat dat bijvoorbeeld meer uit van sturing van de sporaannemers op het beoogde doel van BOV of van nakoming van een voorgeschreven methode die de aannemers moeten volgen om dat doel te bereiken? Kunnen additionele voordelen behaald worden als, bijvoorbeeld bij werkzaamheden van aannemers, meer op het doel en minder op de

methode gestuurd zou worden? Zo ja, welke voordelen in kwalitatieve en kwantitatieve zin zijn dan haalbaar? Zo nee, kan de Staatssecretaris uitleggen waarom niet?

Het efficiënter werken door aannemers wordt bewerkstelligd doordat alle lopende onderhoudscontracten – waar dit nog niet gebeurt is – worden omgezet in prestatiecontracten (PGO-contracten) die maximaal prikkelen op innoveren en het efficiënter uitvoeren van onderhoud. De nieuwe prestatiecontracten sturen volledig op «beoogd doel» en kwaliteit/performance van de spoorinfrastructuur. Daarmee wordt zowel een kwalitatieve verbetering van de staat van de spoorinfrastructuur gerealiseerd als kwantitatieve zin een reductie in onderhoudskosten.

Voor de beantwoording van de vraag over innovatie en de daardoor te behalen efficiencywinsten, verwijs ik naar mijn beantwoording van de vraag van de VVD-fractie op pagina 4. Ik zal u daarover in het kader van de gezamenlijke visie van IenM, ProRail en de sector over een toekomstbesteding en efficiënt onderhoud voor de zomer nader informeren.

De leden van de D66-fractie vragen welke instantie de normen voor BOV-maatregelen vaststelt, zoals de eisen voor de aanleg van bruggen of overgangen, en wanneer deze voor het laatst zijn geactualiseerd. Is onderzocht of hier nog besparingen haalbaar zijn door effectieve maar minder kapitaalsintensieve oplossingen te onderzoeken waar dat mogelijk is en uitgaande van maatwerk? Zo ja, op welke wijze en welke besparing zou daarmee haalbaar zijn? Zo nee, waarom niet en is de Staatssecretaris bereid om hierover alsnog met ProRail, de vervoerders en de aannemers in gesprek te treden om te zien of hieruit nuttige voordelen behaald kunnen worden, zonder dat de veiligheid in het geding komt?

Bij aanlegprojecten heeft ProRail in de interne procesvorming geborgd dat maximaal rekening gehouden wordt met beperking van latere onderhoudskosten, via de zogenaamde «Life cycle costing»-methodiek. Dit is een methodiek die financiële kosten van het project in kaart brengt om zo investeringskosten, beheers- en onderhoudskosten en ook sloopkosten te kunnen vergelijken. Daarnaast volgt ProRail bij aanlegprojecten de RAMS-methodiek. Deze methodiek staat voor samenhang tussen de aspecten betrouwbaarheid (Reliability), beschikbaarheid (Availability), onderhoudbaarheid (Maintainability) en veiligheid (Safety). De prestatie op zowel de Life cycle costing-methodiek, als de RAMS-methodiek zijn bepalend voor het al dan niet winnen van de aanbesteding. De aanlegkosten zelf worden dus niet doorberekend in de VMT. Daarin worden alleen de door ProRail gemaakte kosten voor BOV meegenomen, maar bij aanlegprojecten wordt dus wel degelijk rekening gehouden met latere BOV-kosten.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben vragen bij de voorgestelde schaarsteheffing. Deze leden zijn van mening dat schaarste bestreden zou moeten worden met meer capaciteit. Meer reizigers of vracht per spoor betekent minder per weg en dat is altijd te prefereren. Als voor een bepaald traject meerdere vervoerders strijden om dezelfde capaciteit, dient wat de leden van de GroenLinks-fractie betreft een kwalitatieve weging gemaakt te worden. Welke vervoerder is in staat om het beste aanbod te leveren? De vervoerder die met een aanbod komt dat het beste voldoet aan de maatschappelijke vraag, het beste tegemoetkomt aan de behoeften van reizigers en vrachtvervoerders, zou die capaciteit moeten toegewezen krijgen. Een veiling van de schaarste waarbij het winstpotentieel doorslaggevend is, is wat deze leden betreft onwenselijk. Is de Staatssecretaris bereid om langs die lijnen een beter model te ontwikkelen om de schaarste te verdelen?

De vragen die u hier stelt hebben betrekking op de capaciteitsverdeling op het spoor en de regels daarvoor zijn opgenomen in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Vanwege een aantal ontwikkelingen, waaronder de wijziging van bijlage VII van richtlijn 2012/34/EU, ben ik voornemens dat besluit te herzien. Ik ben bereid de door u voorgestelde kwalitatieve weging daarbij mee te nemen. Over de herziening van het besluit zal ik u op een later moment nader informeren.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook vragen bij de bonus-malusregeling op klimaat en luchtkwaliteit. Deze leden zijn verheugd over het feit dat dit punt aandacht krijgt in het voorstel. Railvervoer is nu al veel duurzamer dan wegvervoer maar dit kan altijd nog beter. Bij diesel aangedreven locomotieven lijkt de keuze voor alternatieve brandstoffen zich nu af te spelen tussen iets schonere gas to liquid-diesel die beter is voor de luchtkwaliteit maar veel slechter voor het klimaat, of tweede generatie biobrandstoffen, die iets beter zijn voor het klimaat maar minder scoren op luchtkwaliteit. Het is vast niet de bedoeling geweest van de staatsecretaris, maar deze keuze tussen twee kwaden helpt ons weinig verder. De leden van de GroenLinks-fractie zien het liefst een plan voor verdere elektrificatie van de resterende trajecten. Deze leden willen graag weten of hier plannen voor zijn en zo niet, waarom hier niet voor is gekozen.

Recentelijk zijn de trajecten Nijmegen–Venlo (de Maaslijn) en Zwolle–Herfte geëlektrificeerd (of is daartoe het besluit genomen). Voorts is verdere elektrificatie in het kader van het maatregelpakket herijking uit 2015 afgewogen, naast diverse andere wensen voor korte en middellange termijn. Ook gezien de beperkte beschikbare financiële middelen (elektrificatie kost minimaal ca. € 1 mln. per kilometer) heeft dit geleid tot het vrijmaken van middelen voor vervolgstudies voor mogelijke elektrificatie of verduurzaming van de trajecten Zevenaar–Winterswijk en Leeuwarden–Groningen–Nieuweschans.⁷ Op verzoek van de Provincie Gelderland werkt Arriva aan het opslaan van remenergie en worden als onderdeel van de nieuwe aanbesteding van de Noordelijke lijnen de mogelijkheden voor een waterstoffrein onderzocht. In het kader van het «Energieakkoord voor Duurzame Groei» van de Sociaal-Economische Raad (SER-energieakkoord) van 6 september 2013 wordt voorts ingezet op (Bio)LNG ter vervanging van dieseltreinen, mits technisch en economisch haalbaar. Daarnaast wordt in het kader van het Bestuursakkoord van 15 april 2016 onderzocht of dieseltreinen op brandstofcellen of waterstof kunnen rijden.

De GroenLinks-fractie stelt overigens dat er met de bonus- en malusregeling voor luchtkwaliteit tussen twee kwaden gekozen moet worden. Ik zie deze regeling juist als een belangrijke eerste stap. In het rapport «Vergroening regionaal spoor» is daarnaast is geconcludeerd dat treinen die gebruik maken van brandstoffen die klimaatneutraal zijn (zoals BioLNG en waterstof) alleen op langere termijn technisch en economisch haalbaar kunnen worden.⁸ Door de economische levensduur van treinen wordt dit versterkt (voor de huidige dieseltreinen die door het spoorgoederenvervoer gebruikt worden is dit ca. 35 jaar). Met de regeling kunnen de prestaties van de huidige generatie dieseltreinen met betrekking tot luchtkwaliteit al op kortere termijn verbeterd worden. Op deze manier kan de periode worden overbrugd totdat het technisch en economisch haalbaar wordt de huidige generatie dieseltreinen te vervangen (of om te bouwen).

⁷ Kamerstuk 34 000 A, nr. 17.

⁸ Kamerstuk 34 000 A, nr. 61.

Ten slotte hebben de leden van de GroenLinks-fractie enkele opmerkingen en vragen bij de prestatieregeling, oftewel de boetes voor teveel vertragingen en/of uitval van treinen. Het boetestelsel heeft tot doel de prestaties en daarmee de dienstverlening aan de reiziger te verbeteren. Deze leden vinden dit erg belangrijk. Alleen een betrouwbare trein is een goed alternatief voor de auto. Deze leden vragen wel of het boetesysteem, zoals dat onlangs is toegepast bij de hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid), het meest effectieve middel is. Is een betere governance en tijdig direct ingrijpen van de staatssecretaris niet een effectievere manier? In het geval van de HSL-Zuid blijkt immers dat de boete helemaal niets doet om de structurele technische oorzaken van de vele vertragingen te verhelpen. De vertragingen op de HSL-Zuid zijn niet het gevolg van nalatigheid, slecht bestuur of verkeerde prioriteiten, maar van de gecompliceerde aansluiting van de lijn die een gevolg was van compromissen bij de aanleg. Een boete bij niet verwijtbaar falen wordt terecht als onrechtvaardig ervaren en dient de zaak niet. De leden van de GroenLinks-fractie geven de voorkeur aan betere afspraken en aansturing door het ministerie boven een boete.

De vervoer- en beheerconcessie voor respectievelijk NS en ProRail bevatten twee belangrijke pijlers om op de prestaties van beide organisaties te sturen: outputsturing via prestatie-indicatoren en inputsturing via een programma onder de concessie. Bij de beantwoording van feitelijke vragen over de prestaties van NS en ProRail heb ik aangegeven dat het idee achter outputsturing is dat het de verantwoordelijkheid van NS en ProRail zelf is om te bepalen welke maatregelen er wanneer nodig zijn om de overeengekomen prestatienormen te halen.⁹ Boetes maken onderdeel uit van deze systematiek, omdat die verantwoordelijkheid niet vrijblijvend is. Daar zijn beide partijen destijds bij het afsluiten van de concessie ook mee akkoord gegaan.

Inputsturing via een programma onder de concessie zet ik bijvoorbeeld in als er sprake is van prestaties die niet of nog niet in normen te vatten zijn of als ik zie dat prestaties herhaaldelijk achterblijven ten opzichte van de norm. Om de eerste reden heb ik eind 2017 een verbeterprogramma onder de concessie afgesproken voor de betrouwbaarheid op de HSL-Zuid.¹⁰ Dit programma is een alternatief voor een voor NS en ProRail gezamenlijke, prestatie-indicator «Reizigerspunctualiteit 15 minuten HSL», waarvoor op dat moment nog geen prestatienormen konden worden bepaald. De uitvoering van het programma heeft ook een gunstig effect op de bestaande, gezamenlijke prestatie-indicator «Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL».

Ik deel het beeld dat de HSL-corridor complex is, maar niet dat NS en ProRail geen invloed hebben op de prestaties die op de HSL-Zuid gerealiseerd kunnen worden. Mijn beeld is dat ongeveer tweederde van de uitval op de HSL beïnvloedbaar is door de NS. Het overige gedeelte heeft te maken met de infrastructuur en externe oorzaken. Ik acht de combinatie van sturing via prestatie-indicatoren en een verbeterprogramma de juiste mix om NS en ProRail te prikkelen om alles op alles te blijven zetten om de prestaties verder te verbeteren en stabiel te houden. Bovendien heb ik, zoals eerder gemeld, een budget van € 60 miljoen gereserveerd voor infrastructurele maatregelen om de complexiteit van de corridor op middellange termijn te verminderen.¹¹ In het najaar zal ik uw Kamer bij de eerstvolgende Voortgangsrapportage HSL-Zuid over de uitwerking hiervan informeren.

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 721.

¹⁰ Kamerstuk 22 026, nr. 495.

¹¹ Kamerstuk 29 984, nr. 720.

Autoriteit Consument en Markt

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat de ACM nog niet akkoord is met de nieuwe kostentoerekeningsmethodiek? Zo ja, wat zijn daarvan de gevolgen? Wanneer komt er duidelijkheid van de ACM?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de ACM zich nog niet akkoord heeft verklaard met de kostentoerekeningssystematiek. Wil de Staatssecretaris wachten totdat ook de ACM heeft ingestemd, zo vragen zij.

De leden van de D66-fractie vragen of de ACM zich al heeft uitgesproken over de kostentoerekening van dit ontwerpbesluit. Zo ja, kan de Staatssecretaris een kopie van de opinie van de ACM aan de Kamer sturen? Zo nee, komt de vraag om instemming van de Kamer dan niet te vroeg en zou niet beter eerst het advies of de instemming van de ACM gevraagd worden?

Het goedkeuringsbesluit van de ACM betreft de nieuwe berekeningsmethode voor de VMT. Dit staat los van de inhoud van voorliggend ontwerpbesluit. Het ontwerpbesluit creëert de juridische grondslag voor de heffing die naar marktsegment gedifferentieerd wordt en de prijsprikkels. Om het ontwerpbesluit voor advies aan de Raad van State te kunnen voorleggen (en het ontwerpbesluit vervolgens inwerking te kunnen laten treden) is behandeling door uw Kamer nodig, niet de instemming van de ACM.

De afronding van de behandeling van het ontwerpbesluit door uw Kamer is dus daarmee niet afhankelijk van een goedkeuringsbesluit van de ACM op de berekeningsmethodiek. Toepassing van de prijsprikkels uit het ontwerpbesluit is eveneens mogelijk in het geval dat de ACM de berekeningsmethode niet tijdig goedkeurt en ProRail zich genoodzaakt ziet nog een jaar langer de huidige berekeningsmethodiek te moeten toepassen. Er was derhalve geen reden om het ontwerpbesluit nog niet in voorhang aan uw Kamer voor te leggen. Voorts zou dit ertoe leiden dat de door de spoorvervoerders gewenste herziening van de gebruiksvergoeding uitgesteld moet worden.

Op het moment dat de ACM het goedkeuringsbesluit neemt is er duidelijkheid over de nieuwe methode en zal ik dat besluit naar uw Kamer sturen.

Procedure bij College van Beroep voor het Bedrijfsleven

De leden van de VVD-fractie vragen of het klopt dat er nog een procedure loopt bij het College van Beroep voor het Bedrijfsleven (CBB) inzake de gebruikskosten? Zo ja, wanneer wordt deze uitspraak verwacht? Kan de uitspraak nog invloed hebben op dit ontwerpbesluit? Welke mogelijkheden zijn er dan om deze uitspraak mee te nemen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe wordt dat dan meegenomen?

De leden van de CDA-fractie weten dat er ook nog een procedure loopt bij het CBB, waarvan de uitkomst in de loop van dit jaar verwacht wordt. Die uitkomst kan van invloed zijn op dit ontwerpbesluit. Deze leden vragen of de Kamer dan gevraagd wordt opnieuw een besluit nemen. Bovendien menen zij dat deze werkwijze niet bijdraagt aan de voorspelbaarheid van de nu te nemen besluiten.

De leden van de D66-fractie vragen of het klopt dat er nog een procedure loopt bij het CBB over de gebruikskostenvergoeding. Zo ja, waar gaat die procedure precies over en kan de uitspraak van het CBB van invloed zijn op het besluit dat nu voorligt of kan het beoogde besluit die uitspraak juist

de pas afsnijden? Zo ja, is het dan niet beter om de uitspraak af te wachten alvorens dit aan de Kamer voor te leggen of inwerking te laten treden?

Er loopt op dit moment een procedure bij het CBB met betrekking tot de VMT. De procedure bij het CBB gaat over een aantal van de besluiten die de ACM genomen heeft naar aanleiding van de daar ingediende klacht van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) tegen het besluit van het kabinet Rutte I de VMT per 2015 met € 50 mln. te verhogen. Met brieven van 9 september 2015,¹² 29 juni 2016¹³ en 22 februari 2017¹⁴ bent u hierover geïnformeerd. De zitting is op 12 oktober a.s. en er wordt niet eerder dan zes weken daarna uitspraak gedaan. Het is daarnaast mogelijk dat de zaak verlengd wordt.

Omdat de VMT geen onderwerp is van het ontwerpbesluit zal een uitspraak van het CBB hier geen invloed op hebben. Het moment van voorhang van het ontwerpbesluit bij uw Kamer is dan ook niet afhankelijk van een uitspraak van het CBB.

Tempo van implementatie

De leden van de VVD-fractie vragen wat de stand van zaken is van de implementatie van deze richtlijn in andere Europese lidstaten. Kan de Staatssecretaris schematisch weergeven welke heffingen die met dit besluit worden geïmplementeerd, volgen uit de EU-richtlijn?

Alle prijsprikkels en de heffing die met het voorliggend ontwerpbesluit vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur vastgesteld worden, volgen uit Richtlijn 2012/34/EU. Het is voor alle EU-lidstaten verplicht de richtlijn per 15 juni 2015 in nationale wetgeving geïmplementeerd te hebben. In Nederland is dat gebeurd in de Spoorwegwet. Daarin is opgenomen dat voor toepassing van de in deze richtlijn opgenomen heffingen, bijtellingen, kortingen en aftrek op het spoor (samengevat als prijsprikkels) bij algemene maatregel van bestuur (AMvB) vastgesteld moeten worden. Dat gebeurt met het ontwerpbesluit.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de Staatssecretaris haast maakt met dit besluit, maar waarom is niet duidelijk. Deze leden wijzen erop dat men elders in Europa nog lang niet zover is. Zou, gelet op alle onduidelikheden rondom dit dossier, een gematigder tempo niet logischer zijn, zo vragen zij.

Zoals ik in mijn antwoord op de vraag van de VVD-fractie over de concurrentiepositie van het Nederlands spoorgoederenvervoer heb aangegeven biedt het ontwerpbesluit de mogelijkheid om met behulp van de heffing rekening te houden met deze concurrentiepositie. Bijvoorbeeld in het geval dat de verlaging van de gebruiksvergoeding in Duitsland wordt doorgezet. Tijdige inwerkingtreding en spoedige behandeling van het ontwerpbesluit door uw Kamer is ook van belang om de prijsprikkels te kunnen toepassen. Die zijn nodig voor de betere benutting van het spoor en inpassing van het spoor in de leefomgeving. Hierbij noem ik de prestatieregeling die onder meer het gebruik van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen moet bevorderen, zoals ook aangegeven in mijn brief van 15 juni jl.¹⁵

¹² Kamerstuk 33 965, nr. 23.

¹³ Kamerstuk 29 984, nr. 672.

¹⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 712.

¹⁵ Kamerstuk 30 373, nr. 66.

Consultatie

De leden van de VVD-fractie zien dat DB Cargo in de media weerspreekt dat met de sector is overlegd. Deze vervoerder beschouwt het voorstel derhalve als «een tussenstand». Kan de Staatssecretaris hierop reageren? Is er overleg gepleegd? Zo ja, wat waren de uitkomsten? Zo nee, waarom niet?

ProRail en mijn ministerie hebben de herziening van de gebruiksvergoeding (VMT en ontwerpbesluit) tussen september 2016 en maart 2017 in vijf bijeenkomsten uitgebreid met de spoorsector besproken. De spoorsector heeft volop de gelegenheid gehad inbreng te leveren en van deze mogelijkheid ook gebruik gemaakt. Bij de bijeenkomsten is met de spoorsector de discussie gevoerd over de herziening van de gebruiksvergoeding en zijn de keuzes die daarbij gemaakt moesten worden transparant gemaakt. Naar aanleiding van de bijeenkomsten zijn de berekeningsmethode voor de VMT en het ontwerpbesluit ook aangepast. Met paragraaf 7.1 en 7.2 van het ontwerpbesluit en met de bijgevoegde (integrale) reactie op de internetconsultatie¹⁶ kunt u voorts kennisnemen van de vragen en opmerkingen van de spoorsector bij het ontwerpbesluit en de reactie daarop.

In reactie op één van de inbrengen stelt de Staatssecretaris dat voor zover de milieuheffing de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer door Nederland en de Nederlandse zeehavens ten opzichte van andere Europese havens zou verslechteren dit met de bonus-malusregeling niet of minder het geval is. Kan de Staatssecretaris dit toelichten? Is hier onderzoek naar gedaan? Zo ja, kunt u de resultaten van dit onderzoek met de Kamer delen? Welke verslechtering vindt de Staatssecretaris in dit verband acceptabel? Wordt hier specifiek op gemonitord? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze wordt de Kamer hierover geïnformeerd?

Wanneer vindt de eerste evaluatie van deze wijziging plaats en wanneer kan de Kamer daar informatie over verwachten?

Het belangrijkste kritiekpunt van de spoorgoederenvervoerders op de milieuheffing die ik aanvankelijk voorgesteld had, was dat deze heffing tot extra kosten en daardoor een slechtere concurrentiepositie zou leiden. Dat is voor mij reden geweest de milieuheffing te vervangen voor de bonus- en malusregeling voor luchtkwaliteit. Zoals ik hierboven in antwoord op de vraag van de VVD-fractie over de regeling aangegeven heb, worden spoorvervoerders niet bestraft voor het gebruik van conventionele diesel, maar aangemoedigd een alternatieve brandstof te gebruiken. De doelstelling om de luchtkwaliteit te verbeteren is hetzelfde gebleven, maar de bonus- en malusregeling brengt in tegenstelling tot de milieuheffing (in eerste instantie) geen extra kosten met zich mee. Daarmee zijn er ook geen gevolgen voor de concurrentiepositie voor het Nederlands spoorgoederenvervoer. Voor deze conclusie achtte ik onderzoek daarom niet nodig.

In antwoord op de vraag van de D66-fractie over de doeltreffendheid van de prijsprikkels heb ik aangegeven dat alle prijsprikkels periodiek worden geëvalueerd en dat naar aanleiding daarvan aanpassingen kunnen volgen. Dat geldt ook voor de bonus- en malusregeling voor luchtkwaliteit en ik zal uw Kamer hierover informeren.

De leden van de CDA-fractie zien graag een compleet beeld van de visie van de spoorsector op het ontwerpbesluit. Zou daarbij ook aangegeven

¹⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

kunnen worden in hoeverre de Staatssecretaris de visie van de spoorsector deelt, zo vragen zij.

Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik u naar paragraaf 7.1 en 7.2 van het ontwerpbesluit. In aanvulling daarop voeg ik de (integrale) reactie op de internetconsultatie bij.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag de visie van de Staatssecretaris op de spanning die er is tussen enerzijds de wens om zoveel mogelijk prikkels tot efficiëntie in te bouwen en anderzijds te streven naar zo laag mogelijke kosten voor het spooronderhoud. Vanuit de sector klinkt de klacht, dat met dit besluit te weinig plichten en prikkels tot kostenefficiëntie bij ProRail neergelegd worden en dat het risico op die inefficiënties bijgevolg teveel en te eenvoudig bij de sector en dus, bij de spoorbedrijven, neergelegd wordt. Deze leden vernemen graag de visie van de Staatssecretaris hierop.

Ik stuur ProRail direct aan op efficiency en de toepassing van prijsprikkels is daarvoor een omweg. Zie ook het antwoord op de vragen van de VVD hierover op pagina 4. De klacht dat het risico op inefficiënties te veel en te eenvoudig bij de spoorsector neergelegd wordt, herken ik daarom niet.

De leden van de fractie van D66 constateren dat vanuit de sector wordt gesuggereerd dat er in het ontwerpbesluit te weinig efficiëntieprikkels zijn opgenomen voor de kosten voor infrabeheer en dat de Europese Richtlijnen meer en verdergaande prikkels verlangen. Herkent de Staatssecretaris deze kritiek en hebben partijen daarmee een punt? Kan de Staatssecretaris haar antwoord toelichten? Welke prikkels zijn u door de sector gesuggereerd maar zijn niet overgenomen en waarom zijn die niet overgenomen? Welke alternatieve prikkels zijn wel afgewogen maar niet opgenomen. Waarom niet?

In antwoord op de vraag over de door de sector gesuggereerde prijsprikkels en afgewogen prijsprikkels kan ik aangeven dat ik indachtig de wens van de meeste spoorvervoerders het aantal prijsprikkels beperkt hebben willen houden. Hiervoor verwijs ik ook naar mijn beantwoording van de vraag van de VVD-fractie of al de verschillende regelingen (prijsprikkels) het geheel niet complexer maken.

De prijsprikkels die vanuit de richtlijn in de Spoorwegwet geïmplementeerd zijn en niet in het ontwerpbesluit (of elders in regelgeving) opgenomen zijn, betreffen:

- de korting vanwege besparing op administratieve lasten bij ProRail, aangezien die besparingen welhaast onmogelijk aan te tonen zijn en deze korting daardoor niet uitvoerbaar is;
- de korting ter ontwikkeling van nieuwe spoordiensten, aangezien het initiatief tot de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten bij spoorvervoerders of concessieverleners ligt (en niet bij ProRail). Dit is voorts de prijsprikkel die door de spoorsector gesuggereerd en niet overgenomen is.