

Bijlage bij brief VenW/BSK-2010/208675

Beantwoording vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de voorliggende wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

Algemeen

Ik dank de leden van de fracties van de VVD, het CDA, de PVV, de PvdA, de SP en de ChristenUnie voor de belangstelling en waardering voor het voorliggende wijzigingsbesluit. Hierna zal ik nader ingaan op de vragen en opmerkingen zoals gesteld door de leden van de verschillende fracties. Voorts vraagt het amendement Slob (Kamerstukken II, 2010/11, 32 289, nr. 11) mij om niet bij ministeriële regeling maar bij AMvB die trajecten aan te wijzen waarop goederenvervoer prioriteit behoudt boven personenvervoer in de regio. Om deze trajecten te kunnen bepalen, ben ik in overleg met zowel de regionale vervoerders en overheden en de goederenvervoerders. Na afronding van dit overleg zal ik uw Kamer derhalve een aangepaste wijziging van artikel 10 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur overleggen. Ik zal daartoe artikel 10 uit het nu voorliggende wijzigingsvoorstel halen. Het kabinet heeft immers besloten alleen prioriteit aan regionaal personenvervoer te geven daar waar dat geen onoverkomelijke problemen oplevert voor het goederenvervoer.

De overige onderdelen van het voorliggende wijzigingsbesluit zal ik na verwerking van uw opmerkingen voor advies naar de Afdeling advisering van de Raad van State doorgeleiden.

Geschillenregeling

De leden van de VVD-fractie constateren dat het advies van de onafhankelijk geschillenbeslechter niet bindend is. Het valt de genoemde leden op dat dit bepaald is na een uitvoeringstoets van ProRail. Het is de leden van de VVD-fractie niet duidelijk waarom het advies niet bindend zou moeten zijn. Kan de minister dit nader uiteenzetten?

Antwoord: In geval van een geschil over de benodigde capaciteit voor de beheerder en de aanvraag voor capaciteit van één of meerdere gerechtigden tijdens de coördinatie voor de normale dienstregeling, voorziet de geschillenregeling in een advies van een onafhankelijke geschillenbeslechter. Van een advies kan de beheerder bij de verdeling van capaciteit gemotiveerd afwijken. Een bindend advies is strijdig met de aard en het karakter van de verdelingssystematiek zoals beschreven in de artikelen 21 en 22 van richtlijn 2001/14/EG. In artikel 21 is de geschillenregeling opgenomen als onderdeel van de coördinatieprocedure. Dit is de fase waarin de beheerder tracht door overleg met betrokken aanvragers eventuele conflicten over concurrerende aanvragen voor infrastructuurcapaciteit op te lossen, al of niet met de inzet van een verhoging van de gebruiksvergoeding. Het past niet om in deze fase een oplossing op te leggen door een bindend advies van de geschillenbeslechter. Zeker niet in relatie tot artikel 22, eerste lid, van richtlijn 2001/14/EG, dat bepaalt dat de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast moet verklaren indien het na coördinatie niet mogelijk is de aanvragen tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen. Een bindend karakter van het advies ontnemt de betrokken gerechtigde het recht om zich uit te spreken over de vraag of zijn aanvraag voor infrastructuurcapaciteit tot tevredenheid is afgehandeld en daarmee de mogelijkheid om aan te sturen op een overbelastverklaring door de beheerder.

De leden van de PVV-fractie vragen de minister aan te geven in hoeverre de belangen van bestaande concessiehouders beschermd worden in het geval van onafhankelijke geschillenbeslechting.

Antwoord: In de coördinatieprocedure alsmede tijdens de geschillenbeslechting is sprake van gelijkwaardigheid van alle aanvragers van infrastructuurcapaciteit. Vanuit deze gelijkwaardigheid spannen alle betrokken partijen zich in om overeenstemming te bereiken over de verdeling van de beschikbare capaciteit.

De genoemde leden hechten grote waarde aan handhaving van de rentabiliteit van de bestaande concessiehouders en aan bescherming van hun belangen. Deelt de minister die opvatting?

Antwoord: Voor de beantwoording van deze vraag verwijs ik naar het antwoord op de vorige vraag van de leden van de PVV-fractie.

De leden van de PvdA-fractie onderschrijven de noodzaak tot het instellen van een onafhankelijke geschillenbeslechter. De leden van de PvdA-fractie vragen de minister echter wel welke instantie bevoegd is tot het nemen van een beslissing indien de beheerder, zijnde ProRail, en de betrokken gerechtigde(n) er niet samen uitkomen.

Antwoord: Wanneer de beheerder en de betrokken gerechtigde tijdens de coördinatiefase niet tot overeenstemming kunnen komen, hebben beide de mogelijkheid om het geschil voor te leggen aan de onafhankelijke geschillenbeslechter. Hoewel in beginsel niet bindend, zal de beheerder in de regel het advies van de geschillenbeslechter overnemen en dienovereenkomstig het resultaat van het advies voor de capaciteitsverdeling voor de jaardienstregeling overnemen in het capaciteitsdocument. Dit document zal vervolgens onderdeel gaan uitmaken van de tussen beheerder en gerechtigde te sluiten toegangsovereenkomst. Het is echter mogelijk dat de betrokken gerechtigde zich niet kan vinden in de voorgestelde capaciteitsverdeling door de beheerder. De gerechtigde kan dan aangeven dat hij niet tevreden is met de voorgestelde verdeling. Dit leidt er toe dat de beheerder de betrokken infrastructuur overbelast dient te verklaren en bij de verdeling van capaciteit de minimale bedieningsniveaus en de geldende prioriteitscriteria dient toe te passen.

Vervolgens kan de betrokken gerechtigde de toezichthouder ingevolge artikel 71 van de Spoorwegwet verzoeken om te onderzoeken of de beheerder de gerechtigde bij de capaciteitsverdeling oneerlijk heeft behandeld, heeft gediscrimineerd of anderszins heeft benadeeld. Het oordeel van de toezichthouder over de klacht kan aanleiding zijn om de capaciteitsverdeling alsnog aan te passen.

Met betrekking tot dit punt vragen de genoemde leden ook welke personen of instanties voor de rol van geschillenbeslechter in aanmerking zouden kunnen komen.

Antwoord: De coördinatieprocedure is een zoeken naar inschikken, uitbuigen van tijdiggingen en anderszins optimaliseren, waardoor aanvragen die in eerste instantie strijdig zijn, toch materieel voldoende kunnen worden gehonoreerd. Het proces van overleg en optimalisatie is naar de aard van de zaak een overleg van technische aard tussen deskundigen. Het vak van capaciteitsverdeling en optimalisatie wordt uitgeoefend door een kleine groep zeer gespecialiseerde vakmensen, deels in dienst van spoorwegondernemingen, deels bij ingenieursbureaus en dus in te huren door de deelnemers aan het proces. De door de beheerder met instemming van de gerechtigde aan te wijzen geschillenbeslechter zal afkomstig zijn uit deze groep van experts, met dien verstande dat de betreffende persoon moet beschikken over een voldoende mate van onafhankelijkheid ten opzichte van de beheerder en de betrokken gerechtigde.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de geschillenbeslechter geen bindende uitspraak kan doen en dat de beheerder gemotiveerd kan afwijken van het advies van de geschillenbeslechter. In dat geval kan alsnog om een bindende uitspraak van de toezichthouder, zijnde de Nederlandse Mededingingsautoriteit, gevraagd worden. Om welke reden is gekozen voor deze tussenmogelijkheid die in de praktijk vooral in het voordeel van de beheerder werkt, daar de beheerder als enige instantie kan afwijken van het advies van de geschillenbeslechter?

Antwoord: Voor een antwoord op deze vraag, verwijs ik naar hetgeen is gemeld bij de beantwoording van de vragen van de leden van de VVD-fractie waarom niet is gekozen voor een bindend advies van de geschillenbeslechter.

Kan de minister een indicatie geven van de frequentie van de gang naar een geschillenbeslechter en de kosten die daarmee gemoeid zijn? Verschillen die kosten veel van de kosten die gemaakt zouden worden als een conflict direct aan de toezichthouder zou worden voorgelegd?

Antwoord: Het komt gemiddeld 1 keer per jaar voor dat de geschillenregeling wordt ingeroepen. Tot nu toe zijn drie geschillen inzake een beheer-verkeerconflict met hulp van een onafhankelijke geschillenbeslechter opgelost. Succesvol en naar tevredenheid van de betrokken partijen. Afhankelijk van de complexiteit van het geschil varieerden de kosten daarvan tussen €10.000,- en €40.000. Richtlijn 2001/14/EG verplicht tot de instelling van een geschillenregeling én de mogelijkheid om een geschil voor te leggen aan een toezichthouder. Een geschillenregeling voorziet in een uitspraak binnen tien werkdagen en biedt derhalve aan de betrokken aanvrager snel duidelijkheid, wat tot een kostenbesparing in zijn planningsproces kan leiden.

Overbelastverklaring en toepassing van prioriteitscriteria

De leden van de VVD-fractie constateren dat de noodzaak tot toepassing van prioriteitscriteria bij de capaciteitsverdeling aan deelmarkten alleen aan de orde zal zijn in geval van een overbelasting. De genoemde leden vragen de minister of deze problematiek zich reeds voordoet en zo ja, op welke baanvakken dit het geval is en op welke wijze daarmee wordt omgegaan. Voorts vragen de leden van de VVD-fractie of de minister in de toekomst verwacht een prioriteitsvolgorde te moeten instellen. Zo ja, op welke baanvlakken zal dit het geval zijn?

Antwoord: Op de website van ProRail staan de overzichten van overbelastverklaringen per dienstregelingsjaar weergegeven¹. Voor 2011 zijn dat bijvoorbeeld Groningen-Leer, Emplacement Watergraafsmeer en Emplacement Hoofddorp Opstel. De leden van de VVD-fractie vragen mij voorts of ik in de toekomst verwacht een prioriteitsvolgorde in te moeten stellen. ProRail is degene die in geval van overbelastverklaring de minimale bedieningsniveaus en prioriteitsregels toepast. Of dit noodzakelijk is, hangt af van het aantal overbelastverklaringen. Het is moeilijk het aantal overbelastverklaringen te voorspellen. Dit hangt af van de aanvragen en de mate waarin partijen bereid zijn in de coördinatiefase in te schikken om conflicterende aanvragen passend te maken.

De leden van de VVD-fractie maken zich zorgen over het feit dat de capaciteit ten behoeve van het goederenvervoer aanzienlijk beperkt zal worden, indien sprake zal zijn van veranderende prioriteitsstelling bij overbelasting. Immers, goederenvervoerdere zullen -indien het spoor overbelast wordt verklaard- moeten uitwijken naar andere modaliteiten. In geval van overbelasting zal het nog jaren duren voordat een structurele oplossing voorhanden is. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de voorgestelde wijziging het belang onderstreept van betere benutting van de capaciteit van de Betuweroute en van andere goederenspoorlijnen. Deelt de minister die mening?

Antwoord: De voorgestelde wijziging onderstreept inderdaad het belang van de Betuweroute. Wel is het zo dat op die routes waar de Betuweroute geen alternatief is en goederen geen uitwijkmogelijkheden heeft naar andere tijden of routes, goederenvervoer haar voorrang behoudt in de spits. Daarnaast is het van belang te beseffen dat de capaciteitsregels de afgelopen jaren slechts in een beperkt aantal gevallen zijn toegepast. Een groot deel van de aanvragen kon worden gefaciliteerd. Dat betekent dat een wijziging in de prioriteit voor goederenvervoer helemaal niet hoeft te betekenen dat er de facto geen goederentreinen meer kunnen rijden.

De leden van de VVD-fractie constateren op pagina 11 van het onderhavige voorstel dat uit de evaluatie naar voren is gekomen dat er mogelijk de schijn van belangenverstremgeling bij ProRail bestaat in geval van een geschil tussen aanvragen van capaciteit van beheer en verkeer. Kunt u nader specificeren om welke evaluatie dat gaat, wellicht de evaluatie van de spoorwegwet, aangezien de nota van toelichting dat niet specificceert? Wie bepaalt of er sprake is van belangenverstremgeling?

Antwoord: De bedoelde evaluatie op pagina 11 van het voorstel betreft inderdaad de evaluatie van de Spoorwetgeving. Voor geschillen, waarbij ProRail één van de aanvragers is, wijst ProRail in overeenstemming met betrokkenen een onafhankelijk geschillenbeslechter aan, zodat de schijn van belangenverstremgeling wordt voorkomen.

De leden van de CDA-fractie vragen de minister om welke reden is gekozen voor het stellen van prioriteiten naar de aard van het vervoer. De genoemde leden vragen of het niet logischer zou zijn om vervoer dat geschiedt op basis van een door de overheid verleende concessie maximale prioriteit toe te kennen. Ook zien de leden van de CDA-fractie graag een nadere onderbouwing van de keuze om HSL-vervoer lage prioriteit toe te kennen en internationaal verkeer op lagere snelheid een hogere prioriteit toe te kennen. Voorts vragen de leden van de CDA-fractie welke prioriteit wordt toegekend aan nachttreinen in het onderhavige voorstel van wijziging. Tot slot vragen de leden of deze prioriteitscriteria ook effect hebben op de wijze waarop verstoringen van de treindiensten worden afgehandeld.

Antwoord: Het voorliggende wijzigingsvoorstel voor de AMvB bevat geen wijzigingen ten aanzien van de deelmarkten waaraan prioriteit wordt toegekend. De AMvB bevat een wijzigingsvoorstel voor de prioriteitvolgorde van deelmarkten in de spits waarbij het personenvervoer voorrang krijgt op het

¹ <http://www.prorail.nl/Vervoerders/Capaciteit%20treinpaden/Overbelastverklaringen/Pages/default.aspx>

goederenvervoer. De evaluatie van de spoorwetgeving geeft geen aanleiding om de deelmarkten zelf ter discussie te stellen. Deze deelmarkten indeling is gebaseerd op de studie ToerGoed, zoals ook in de toelichting op het oorspronkelijke besluit is aangegeven. Al deze patronen zijn gereduceerd tot vier deelmarkten die vanuit het perspectief van de vervoerder gezien kunnen worden als product-markt combinatie. Elk van deze markten heeft een bepaald gewicht in de politieke en maatschappelijke discussie. Deze discussie is relevant daar de richtlijn 2001/14/EG het mogelijk maakt prioriteitscriteria op te stellen waarbij rekening gehouden moet worden met het maatschappelijke belang. Juist dit maatschappelijke belang van het vervoer kan per baanvak verschillen. De huidige prioriteitscriteria en de deelmarkten daarbinnen zijn dan ook gebaseerd op een inschatting van het politieke en maatschappelijke belang. De prioriteitsvolgorde is destijds parlementair behandeld en op basis daarvan vastgesteld. In de praktijk komt het er in de Randstad op neer dat de concessie voor het HRN maximale prioriteit heeft. Daarbuiten, enkele baanvakken uitgezonderd, gaat het om de afweging tussen personenvervoer (op basis van een concessie) en goederenvervoer.

De lage prioriteit voor het hogesnelheidspersonenvervoer is nader toelicht bij de wijziging van het besluit ten behoeve van de openstelling voor regulier gebruik van het Nederlandse deel van de hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam – Brussel – Parijs (HSL-Zuid), de Betuweroute en de viersporigheid tussen Amsterdam en Utrecht. Met dit wijzigingsbesluit is het hogesnelheidspersonenvervoer aangemerkt als aparte deelmarkt. In de toelichting op de wijziging van artikel 10 van het Besluit is destijds aangegeven dat voor de lage prioriteit is gekozen omdat de prioriteitsvolgorde mede bedoeld is om de zogenaamde restcapaciteit te verdelen. Het hogesnelheidspersonenvervoer heeft op grond van artikel 8 van het Besluit minimum bedieningsniveaus toebedeeld gekregen overeenkomstig de overeenkomst met HSA (nu NSHiSpeed). Middels deze (hoge) minimum bedieningsniveaus is het kunnen nakomen van deze overeenkomst gewaarborgd.

De prioriteit van nachttreinen zal afhangen van het betreffende baanvak waar de trein rijdt en de hoeveelheid stations er bediend worden. Gezien de relatief lage bezetting van de beschikbare capaciteit in de nacht is het niet de verwachting dat bij de verdeling van de aanvragen voor capaciteit de prioriteitscriteria benodigd zijn.

De prioriteitscriteria hebben betrekking op de verdeling van de aanvragen voor de jaardienst. Gedurende de uitvoering van de jaardienst is het mogelijk dat er zich verstoringen of calamiteiten voordoen op grond waarvan de treinenloop aan te passen en hinder te voorkomen. De in artikel 10 opgenomen prioriteitscriteria zien niet toe op deze situatie. Voor deze situaties is artikel 23 van het Besluit spoorverkeer van toepassing. Dit artikel geeft de infrastructuurbeheerder de opdracht om er voor te zorgen de treinenloop bij een storing of bij andere onregelmatigheden zo spoedig mogelijk te herstellen. Dit gebeurt al jaren in goed overleg met de betrokken vervoerders. Een nadere uitwerking van de afspraken is opgenomen in de jaarlijkse netverklaring van de infrastructuurbeheerder.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat ervoor is gekozen om overbelastverklaringen in een jaarlijks aan te passen Ministeriële Regeling op te nemen en niet in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur, die aan de Tweede Kamer wordt voorgelegd. De genoemde leden vragen de minister om toe te lichten om welke reden hiervoor is gekozen. Voorts vragen de leden van de PvdA-fractie of de minister kan aangegeven of er op dit moment baanvlakken in aanmerking komen voor een overbelastverklaring en zo ja, om welke baanvlakken het gaat.

Antwoord: De leden van de PvdA-fractie zijn in de veronderstelling dat overbelastverklaringen in een ministeriële regeling zullen worden opgenomen. Dat is niet het geval. De ministeriële regeling die in het wijzigingsvoorstel genoemd wordt heeft betrekking op de prioriteitsvolgorde voor regionaal personenvervoer in de spits. Bij behandeling van de wijziging van de spoorwet ter implementatie van het Derde Spoorpakket is een amendement aangenomen waarmee deze prioriteitsvolgorde (inclusief uitzonderingen ten aanzien van het goederenvervoer) op AMvB niveau geregeld worden. In de inleiding heb ik aangegeven welk proces daartoe zal worden doorlopen.

ProRail moet de infrastructuur overbelast verklaren als er geen overeenstemming kan worden bereikt over conflicterende aanvragen in de coördinatie fase. Voor de dienstregeling 2011 zijn er drie overbelastverklaringen (Groningen-Leer, Emplacement Watergraafsmeer en Emplacement Hoofddorp Opstel).

De leden van de SP-fractie vragen de minister om aan te geven wat de effecten zijn van de nieuwe regels voor de capaciteitsverdeling. De leden van de SP-fractie constateren dat het ook voor spoorbeheerder ProRail onduidelijk is wat hiervan precies de consequenties zijn. Om welke reden worden de effecten hiervan pas onderzocht nadat de wijziging van het besluit al is doorgevoerd?

Antwoord: Met deze wijzigingen wordt uitvoering gegeven aan het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de spoorwetgeving. In deze evaluatie is onderzocht hoe de regelgeving uitwerkt in praktijk. Alle partijen in de spoorsector hebben hun inbreng gehad in deze evaluatie. Op de onderdelen waar nu wijzigingen worden voorgesteld bleken zich problemen voor te doen. De gekozen oplossingen worden soms al in praktijk toegepast naar tevredenheid van alle partijen (bijvoorbeeld onafhankelijke geschilbeslechting). Hier heeft de effectiviteit zich in praktijk dus al bewezen. Daarnaast heeft ProRail een uitvoeringstoets uitgevoerd voor dit besluit. Op basis van die toets is een aantal aanpassingen gedaan waarmee het besluit volgens ProRail uitvoerbaar is.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de minister om toe te lichten om welke reden er bij de prioriteitscriteria onderscheid wordt gemaakt naar spitsuren en niet-spitsuren, daar het minimale niveau van treinpaden al vast ligt in artikel 8 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De leden van de ChristenUnie-fractie geven de minister daarom in overweging om ook buiten de spits het streekgewestelijk vervoer en nationale openbaar vervoer bij overbelastverklaring voorrang te verlenen.

Antwoord: De verdelingsregels bestaan uit een samenhangend stelsel van minimale bedieningsniveaus en prioriteitscriteria. De minimale bedieningsniveaus voor spits en niet-spitsuren geven een eerste verdeling van de beschikbare capaciteit. De paden die daarna nog over zijn worden verdeeld volgens de prioriteitscriteria waarbij weer een onderscheid wordt gemaakt tussen spits en niet-spits verdeling. Er is niet voor gekozen om het streekgewestelijk openbaar vervoer ook buiten de spits voorrang te geven omdat in de capaciteitsverdeling een balans gezocht moet worden tussen het versterken van het regionaal personenvervoer in de spits en het mogelijk maken van goederenvervoer op locaties en tijdstippen waarin er minder vraag is naar personenvervoer.

De leden van de ChristenUnie-fractie stellen voorts dat er nog een vereenvoudiging van het onderhavige voorstel tot wijziging mogelijk is. Deze vereenvoudiging heeft betrekking tot het beperken van het aantal deelmarkten op het spoor. Kan de minister toelichten om welke reden nog steeds onderscheid wordt gemaakt tussen stadsgewestelijk en streekgewestelijk openbaar vervoer waardoor de regels buiten de Randstad anders zijn dan in de Randstad?

Antwoord: Zoals eerder aangegeven bij een antwoord op vragen van de leden van de CDA-fractie zijn de huidige deelmarkten na een zorgvuldige weging van politieke en maatschappelijke belangen tot stand gekomen en sluiten ze aan bij bestaande product/marktcombinaties. Uit de evaluatie van de spoorwetgeving is niet naar voren gekomen dat de huidige deelmarkten moeten worden aangepast. Daarnaast moet bij het verdelen van capaciteit een balans gevonden worden tussen de belangen van verschillende typen vervoer. Het personenvervoer moet voorrang krijgen op die locaties en tijdstippen waar er grote stromen mensen vervoerd moeten worden. In de randstad zijn deze stromen de hele dag door omvangrijk. In de regio moeten vooral in de spits stromen gefaciliteerd worden. Buiten de spits moet er in de regio ook ruimte zijn voor goederenvervoer om de bereikbaarheid van mainports en greenports te waarborgen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het onderhavige voorstel ook een wijziging bevat met betrekking tot de procedure voor het overbelast verklaren van trajecten die in de nabije toekomst te kampen hebben met een gebrek aan capaciteit. Hiermee voert de minister de motie Cramer over aanpassing van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur (Kamerstuk 29893 nr. 56) uit. In de toelichting bij het nieuwe artikel 7a worden enkele condities omschreven voor het overbelast verklaren van infrastructuur door de beheerder. Deze condities zijn echter in het besluit zelf weggevalen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de minister om dit te corrigeren.

Antwoord: In lid 7a worden enkele condities beschreven zoals de koppeling aan de coördinatiefase en de maximale duur van 5 jaar waarvoor de overbelastverklaring geldt. In de toelichting wordt

aangegeven dat een overbelastverklaring voor de nabije toekomst kan worden gebaseerd op informatie uit het capaciteitsverdelingsproces, afgesloten kaderovereenkomsten en nieuw te verlenen concessies. Daarnaast zouden er ook andere bronnen kunnen zijn: bijvoorbeeld een aankondiging van een toekomstige aanvraag voor internationaal personenvervoer. Omdat er naast de drie genoemde hoofdcategorieën nog andere informatiebronnen zijn op basis waarvan een overbelastverklaring voor de nabije toekomst kan worden afgegeven, zijn de mogelijke informatiebronnen niet in het besluit zelf opgenomen.

Ook vragen deze leden of het waar is dat er in de genoemde condities door de minister een onderscheid wordt gemaakt tussen hoofdrailnet en gedecentraliseerd spoor. Wat betreft de leden van de ChristenUnie-fractie dient de procedure voor overbelastverklaring voor alle spoorlijnen in Nederland gelijk te zijn.

Antwoord: Bij overbelastverklaring is er geen enkel onderscheid tussen hoofdrailnet en gedecentraliseerd spoor. ProRail is verantwoordelijk voor de hoofdspoorweginfrastructuur waaronder ook de spoorlijnen vallen waarover gedecentraliseerde concessiehouders rijden.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben tevens de indruk dat de voorgestelde condities te strikt zijn. Zo kan een verleende concessie de basis zijn voor een overbelastverklaring. Bij concessieverlening wordt echter meestal uitgegaan van de beschikbare capaciteit juist omdat de vervoerder de dienst ook moet kunnen leveren. Het is daarom wenselijk dat overbelastverklaring voor de nabije toekomst ook kan volgen op verzoek van een concessieverlener in voorbereiding op een nieuw te verlenen concessie. Alleen op die manier kan ook het criterium 'nabije toekomst' van de EU-richtlijn 2001/14, artikel 22, lid 1 daadwerkelijk worden ingevuld.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren in dit verband dat de concessieverlener een belanghebbende is die bijvoorbeeld in het proces van voorbereiding voor een nieuwe concessie een aanvraag voor capaciteit kan doen. Volgens deze leden zou het proces rond capaciteitsverdeling en overbelastverklaringen aanmerkelijk vereenvoudigd kunnen worden als er in het besluit een onderscheid wordt gemaakt tussen dergelijke capaciteitsplanaanvragen door belanghebbenden (concessieverleners, marktpartijen, andere rechthebbenden, etcetera) en capaciteitstoedelingsaanvragen van rechthebbenden (vervoerders) in het kader van het jaarlijkse dienstregelingproces. Parallel hieraan zou er ook sprake kunnen zijn van twee soorten overbelastverklaringen: op planniveau en op toedelingniveau. Kan het besluit op dit punt worden aangepast? Hierdoor ontstaat duidelijkheid over de verdeling van verantwoordelijkheden, aangezien juist capaciteitsknelpunten die naar voren komen tijdens het planvormingsproces een politieke afweging vergen.

Antwoord: Het klopt dat concessieverleners de mogelijkheid hebben om voorafgaand aan de looptijd van een nieuwe concessie capaciteit voor de jaardienst aan te vragen of een kaderovereenkomst af te sluiten. Zo'n kaderovereenkomst is een van de informatiebronnen voor ProRail om te komen tot een overbelastverklaring voor de nabije toekomst. Het is juist van belang het proces van de jaardienst en van de nabije toekomst beter te koppelen zodat bijvoorbeeld de in de jaardienst terugkerende knelpunten tot een overbelastverklaring voor de nabije toekomst kunnen leiden.

Met een overbelastverklaring op basis van de jaardienst en een overbelastverklaring voor de nabije toekomst ontstaan feitelijk de door de leden van de ChristenUnie-fractie voorgestelde verklaringen op plan (nabije toekomst) en toedelingsniveau. Ik hecht eraan om hierbij aan te sluiten op de terminologie uit Europese Richtlijn 2001/14 en dus niet de door de leden van de ChristenUnie-fractie voorgestelde terminologie over te nemen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren in dit verband tevens dat in het nieuwe artikel 7a zonder motivering een koppeling wordt aangebracht tussen de overbelastverklaring en het proces van de normale dienstregeling. De genoemde leden vragen de minister om het besluit op dit punt aan te passen en infrastructuur conform de Europese richtlijn 2001/14 onverwijld overbelast te verklaren wanneer één van de genoemde condities zich voordoet en ook in artikel 7 het woord "onverwijld" toe te voegen zoals in de genoemde Europese richtlijn.

Antwoord: Ik zal het besluit op dit punt aanpassen. In praktijk geeft ProRail de overbelastverklaringen af op het moment dat met alle betrokkenen de probleembeschrijving is vastgesteld.

Omdat capaciteitsverdeling in feite de laatste stap is van het proces van capaciteitsplanning geven genoemde leden in overweging om de naam van het besluit hieraan aan te passen.

Antwoord: Capaciteitsverdeling is inderdaad de laatste stap in een veel omvangrijker proces van capaciteitsplanning. Toch lijkt het me niet goed om de naam van dit besluit aan te passen aangezien dit besluit juist de regels aangeeft voor verdeling in het geval partijen er in de planningsfase niet uit komen. Ook sluit de term capaciteitverdeling aan bij de terminologie in de Europese Richtlijn 2001/14.

Genoemde leden constateren dat op autowegen capaciteitsknelpunten worden geconstateerd op het moment dat er files ontstaan of de gemiddelde snelheid beneden een bepaald niveau komt. Parallel hieraan vragen deze leden of er niet ook sprake moet zijn van een overbelastverklaring in het geval van structurele vertragingen op een spoortraject. De leden van de ChristenUnie-fractie geven in overweging om daarom ook punctualiteit op te nemen als criterium dat kan leiden tot een overbelastverklaring en een proces hiervoor uit te werken zodat de Kamer middels vaste rapportages ook regelmatig wordt geïnformeerd over welke spoortrajecten structureel te maken hebben met capaciteitsproblemen.

Antwoord: Deze AMvB richt zich op de verdeling van capaciteit in de jaardienst. Vertragingen en het niet behalen van punctualiteitsdoelstellingen zijn vooral problemen die zich gedurende de uitvoering van die jaardienst voordoen. Capaciteitsknelpunten kunnen een oorzaak zijn. Er zijn echter ook hele andere oorzaken mogelijk zoals seizoensspecifieke weersomstandigheden, inzet van materieel en externe factoren (b.v. dieren op het spoor). Het koppelen van punctualiteit aan een overbelastverklaring gaat dus te snel. Met de vervoer- en beheerconcessie stuur ik op het verbeteren van de punctualiteit en de beschikbaarheid van het spoor. In het proces van capaciteitsverdeling moet vooral de koppeling worden gelegd tussen de aangevraagde en de beschikbare capaciteit.

Deze leden hebben tot slot nog enkele specifieke vragen over de capaciteitsplanning en capaciteitstoedeling op het traject Arnhem-Tiel. Deze casus dient ter illustratie van de problemen bij capaciteitsverdeling en overbelastverklaring. Reeds meerdere malen heeft de Kamer gevraagd om welke reden op het traject Arnhem-Tiel nog steeds geen sprake is van een overbelastverklaring. De leden van de ChristenUnie-fractie hebben in dit kader ook eerder gevraagd naar een dreigende knip in de verbinding Arnhem-Tiel. Van deze knip bleek toen geen sprake te zijn. De genoemde leden hebben de indruk dat als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer nu alsnog de directe verbinding Arnhem-Tiel gaat verdwijnen en reizigers in de toekomst moeten overstappen op Elst. Zij maken dit op uit het concept programma van Eisen Concessie C2013 van de stadsregio Arnhem-Nijmegen². Hierin staat letterlijk dat er “om voldoende ruimte te maken voor de Intercity- en Stadsregiorailtreinen tussen Arnhem en Nijmegen wordt ingezet op het inkorten van de verbinding Arnhem - Tiel tot Elst – Tiel”. Genoemde leden vragen of het waar is dat de verbinding Arnhem-Tiel zal worden geschrapt. Zij constateren dat deze casus blijkens de gegevens uit het genoemde programma van eisen voldoet aan de criteria voor een capaciteitstekort conform de criteria van de EU-richtlijnen. Deze leden vragen daarom waarom er nog steeds geen overbelastverklaring en capaciteitsanalyse is gemaakt door ProRail. Ook vragen deze leden hoe de minister dit motiveert in het kader van de verplichting conform de eerder genoemde EU-richtlijn om over te gaan tot overbelastverklaring. Ook vragen deze leden waarom het opheffen van deze directe verbinding en het kennelijk hiervoor noodzakelijke keerspoor bij Elst niet expliciet is gemeld aan de Kamer in de voorkeursbeslissing inzake het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waarin alleen wordt gesproken over een vrije kruising bij Elst. Deze leden vragen of de minister het acceptabel vindt dat de directe verbinding verdwijnt waardoor een eilandbedrijf ontstaat welke geen directe aansluiting heeft met een intercystation.

² http://www.gelderlander.nl/multimedia/archive/01625/Programma_van_eise_1625036a.pdf blz. 13

Antwoord: De leden van de ChristenUnie-fractie stellen een aantal vragen over de verbinding Tiel-Arnhem. Zij vragen zich af waarom er nooit een overbelastverklaring is afgegeven voor dit traject. Een overbelastverklaring wordt door ProRail alleen afgegeven indien de capaciteitsaanvragen van alle vervoerders de beschikbare capaciteit te boven gaan en de aanvragers niet in onderling overleg tot een oplossing zijn gekomen. Dit tot nu toe nooit het geval geweest. De aanvragen zoals gedaan door alle vervoerders pasten op de beschikbare capaciteit. Het is onjuist dat als gevolg van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer er sprake zou zijn van een dreigende knip in de verbinding Arnhem-Tiel. De knip is een direct gevolg van de plannen 'StadsregioRail' (van provincie Gelderland, stadsregio Arnhem-Nijmegen, ProRail en het rijk) zoals die in september 2003 zijn gepresenteerd. StadsregioRail gaat conform het in 2003 gepresenteerde voorkeursalternatief uit van het verhogen van de Sprinterfrequentie tussen Arnhem en Nijmegen. Voor de realisatie van de StadsregioRail-plannen is in 2004 ca. €55 mln overgedragen aan de BDU.

De uitvoering van de StadsregioRail-plannen is daarmee een regionale verantwoordelijkheid geworden. De StadsregioRail-plannen dateren van voor PHS en zijn daarmee input voor de PHS-studies geweest. De knip bij Elst is een uitgangspunt geweest voor PHS en niet een besluit in het kader van PHS. De concessie voor het traject Tiel-Arnhem is verantwoordelijkheid van de regionale overheid. Het is dan ook aan die overheid om de gewenste eisen voor de treinbediening vast te leggen. Ik heb dan ook geen oordeel of het al dan niet acceptabel is dat een directe verbinding tussen Tiel en Arnhem verdwijnt. Wel constateer ik dat de regionale overheid met de realisatie van de StadsregioRail plannen beschikt over een hoogfrequente treindienst vanaf Elst in zowel de richting Arnhem/Zutphen als in de richting Nijmegen/Wijchen. De regio kiest er hiermee voor de frequenties voor de grootste vervoerstroombaan (tussen Arnhem en Nijmegen) verder te verbeteren en de reizigers uit Tiel een frequente aansluiting te bieden te Elst (4x per uur).

Overbelastingsverklaring en capaciteitsvergrotingsplan

De leden van de VVD-fractie constateren dat er na een capaciteitsanalyse binnen 26 weken een capaciteitsvergrotingsplan dient te worden opgeleverd. De leden van de VVD-fractie begrijpen dat beslissingen over grote investeringen niet altijd binnen 26 weken genomen kunnen worden. ProRail dient in deze situatie de betrokken partijen op de hoogte te houden van de voortgang in de ontwikkeling van het betreffende capaciteitsvergrotingsplan. Op welke wijze moet ProRail dit doen?

Antwoord: Een wijziging van artikel 7 van de AMvB vergroot de duidelijkheid van de afronding van de capaciteitsvergrotingsplannen. Een deel van de onduidelijkheid kwam voort uit het feit dat betrokken partijen geen informatie hadden over de voortgang van het opstellen en de uitvoering van het capaciteitsvergrotingsplan. ProRail dient betrokkenen binnen vier weken na afronding te informeren over de uitkomsten en jaarlijks de betrokkenen te informeren over de voortgang van de uitvoering. De AMvB geeft geen voorschriften voor de wijze waarop dit dient te gebeuren. In de relatie met de betrokken vervoerders beschikt de beheerder over diverse instrumenten. De netverklaring lijkt het meest geëigende instrument omdat ProRail daarin de informatie moet verschaffen over de beschikbaarheid van de infrastructuur.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de maximale periode dat een traject overbelast kan worden verklaard vijf jaar is. Met welke reden is gekozen voor deze relatief lange periode? Ontstaat hiermee niet het gevaar dat de beheerder teveel tijd krijgt om de capaciteit te vergroten? Zijn er praktische bezwaren om de lengte van deze periode te beperken tot maximaal twee jaar? Zo ja, welke?

Antwoord: Dit wijzigingsvoorstel verduidelijkt twee zaken. In de eerste plaats de overbelastverklaring voor de nabije toekomst. Hiermee wordt duidelijk gemaakt dat er geanticipeerd kan worden op toekomstige capaciteitstekorten door de capaciteitsanalyse en het capaciteitsvergrotingsplan op te stellen. Er is gekozen voor een maximale termijn van vijf jaar waarmee de beheerder naar de toekomst kan kijken. Deze termijn is gekozen vanwege de zekerheid waarmee de beheerder kan vaststellen of er sprake is van te veel capaciteitsaanvragen in relatie tot de beschikbare capaciteit. Het opstarten van de capaciteitsanalyse – en capaciteitsvergroting kost immers tijd en geld en verplicht tot uitvoering geven aan capaciteitsvergroten maatregelen. In de tweede plaats wordt de afronding van het capaciteitsvergrotingsplan verduidelijkt. Zie hiervoor ook mijn antwoord op de vorige vraag van de leden van de VVD-fractie. De beheerder is verplicht

direct na de overbelastverklaring een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan op te stellen. Hiervoor staat een gezamenlijke doorlooptijd van 12 maanden. Op grond van artikel 26 van richtlijn 2001/14/EG maakt dit plan duidelijk welke maatregelen zullen worden genomen om de infrastructuurcapaciteit te vergroten inclusief een tijdschema daarvoor. Het capaciteitsvergrotingsplan is derhalve niet vrijblijvend voor de beheerder. De scope van de capaciteitsvergrotingsmaatregelen is heel divers. Naast de klassieke spooruitbreiding kan er ook sprake zijn van maatregelen aan de zijde van de vervoerders door bijvoorbeeld treinen een andere tijdligging te geven of door het halteringsproces te verkorten. De meeste capaciteitsvergrotingsplannen adresseren doorgaans relatief beperkte ingrepen. De uitvoering kan veelal dan ook snel plaatsvinden. In sommige gevallen is het denkbaar dat grotere vraagstukken worden geadresseerd die om een substantiële investering vragen en om een substantiële doorlooptijd vragen. Op grond van de richtlijn heeft de beheerder een resultaatverplichting aangaande de invoering van het capaciteitsvergrotingsplan. Bij het niet nakomen daarvan mag de beheerder geen gebruiksvergoeding meer heffen. Gezien de variëteit in de scope van de maatregelen en realisatietijd is een maximale termijn niet aan te bevelen. Het capaciteitsvergrotingsplan, dat overigens in overleg met de betrokkenen zelf wordt opgesteld, moet hiervoor zelf de duidelijkheid verschaffen.

De leden van de PvdA-fractie constateren dat uitbreiding van de capaciteit ook kan geschieden middels infrastructurele investeringen van derden. Gaat dit uitsluitend om infrastructuur die ten dienste staat van die investeerder, bijvoorbeeld een doodlopend spoor van enkele kilometers naar een bepaald industrieterrein, of maakt deze wijziging het in de praktijk ook mogelijk dat derden investeren in infrastructuur waar ook andere partijen gebruik van kunnen maken? Indien dat laatste het geval is, welke consequenties heeft dat dan voor de rechten van de partijen die hebben geïnvesteerd? Hebben zij bijvoorbeeld automatisch voorrang bij overbelastverklaringen?

Antwoord: Het is inderdaad zo dat investering in de hoofdspoorweginfrastructuur ook door derden, anders dan door het ministerie of het beschikbare budget van de beheerder, gefinancierd kunnen worden. Voorbeelden hiervan zijn decentrale overheden die investeren in extra stations of regionale overheden die light rail wensen in combinatie met bijvoorbeeld goederenvervoer. Het doen van een investering in infrastructuur geeft geen exclusief recht tot gebruik. Op grond van de vigerende AMvB en de voorliggende wijzigingen daarop hebben dergelijke investeerders ook geen voorrang in geval van een overbelaste situatie.

De SP-fractie constateert dat het werkelijke probleem met de nieuwe prioriteitscriteria voor capaciteitsverdeling, namelijk het gebrek aan capaciteit, niet wordt opgelost. De overbelastverklaringen vormt een krachtig instrument om, indien nodig, te zorgen voor uitbreiding van capaciteit. De leden van de SP-fractie vinden het een goede zaak dat over deze capaciteitsvergroting meer duidelijkheid ontstaat, maar constateren tegelijkertijd dat deze duidelijkheid nog tekortschiet. Zo wordt spoedig na het signaleren van een capaciteitsprobleem een capaciteitsanalyse opgeleverd en vervolgens, binnen een half jaar, een capaciteitsvergrotingsplan. Over de uitvoering van dit capaciteitsvergrotingsplan bestaat veel onduidelijkheid. Wat gebeurt er indien de spoorbeheerder de maatregelen voor capaciteitsuitbreiding niet wil nemen? Aan de hand van welke criteria wordt hierover besloten? Kan de Kamer (periodiek) op de hoogte gebracht worden van de niet uitgevoerde capaciteitsvergrotingmaatregelen?

Antwoord: Het antwoord op deze vragen heeft een sterke relatie met het antwoorden op eerdere vragen van leden van de PvdA-fractie. Het capaciteitsvergrotingsplan dient een antwoord te geven op de vraag op welke wijze het capaciteitsknelpunt het beste kan worden opgelost. Hiervoor wordt bepaald welke maatregel wordt getroffen en wanneer deze getroffen wordt. De variëteit aan maatregelen is groot. Deze liggen veelal op het bordje van de infrastructuurbeheerder maar soms ook op het bordje van de vervoerder. Daar waar het de beheerder betreft mag hij niet 'talmen' met de uitvoering op straffe van een beperking van de mogelijkheden om een gebruiksvergoeding te heffen (gebaseerd op Europese regelgeving). Uitzonderingen zijn mogelijk maar daarvoor is toestemming van de toezichthoudende instantie zijnde de NMa Vervoerkamer benodigd. Deze criteria hebben betrekking op overmacht en ontoereikende mogelijkheden op economisch of financieel gebied. Mij is niet bekend dat ProRail, voor zover dit op hen betrekking heeft, capaciteitsvergrotingsplannen niet heeft uitgevoerd. Gegeven de huidige Europese regelgeving ga ik er ook vanuit dat dit niet gebeurt.

Voor een overzicht van investeringen in relatie tot capaciteitsvergrotingsplannen verwijs ik naar het beheerplan dat jaarlijks aan uw Kamer ter beschikking wordt gesteld.

Voorts zijn de leden van de SP-fractie van mening dat het vreemd is dat er een maximale termijn van vijf jaar geldt voor een overbelastverklaring. Wat gebeurt er als het spoor na vijf jaar nog steeds overbelast is? Zou het niet beter zijn om een inspanningsverplichting op te nemen om binnen vijf jaar de capaciteit voldoende uit te breiden? Alleen op die manier groeit de capaciteit van het spoor mee met de behoeften die er bestaan.

Antwoord: Het antwoord op deze vraag is gecombineerd met het antwoord op een vergelijkbare vraag van de leden van de PvdA-fractie.

Tweede wijziging

De leden van de PVV-fractie constateren dat in de Nota van Toelichting de voorbereiding van een tweede wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt aangekondigd. In dit kader wordt gesteld dat bronbeleid, gericht op het stiller maken van het materieelpark, wordt gestimuleerd zodat de capaciteit van het spoor binnen de beschikbare geluidruimte beter benut kan worden. De leden van de PVV-fractie vragen de minister hoe zich dit verhoudt tot de onderhoudsplanning bij de capaciteitsverdeling. Kan in het geval van langdurig onderhoud capaciteit buiten de toegelaten geluidruimte benut worden?

Antwoord: De huidige Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder kennen geen ontheffingssystematiek, het wetsvoorstel SWUNG, waarin geluidproductieplafonds worden geïntroduceerd, wel. Straks is er de mogelijkheid om in een beperkt aantal uitzonderingssituaties ontheffing te krijgen, zodat de treinen tijdelijk meer geluid mogen produceren dan dat op basis van geluidproductieplafonds is toegestaan.

Artikel 6

De leden van de PVV-fractie vinden het een goede zaak dat de minister middels artikel 6 duidelijkheid verschaft inzake over de factor onderhoud. De leden van de PVV-fractie betwijfelen echter of de zinsnede 'redelijkerwijs voorzienbaar onderhoud' in dit artikel eenduidig kan worden opgevat. Ongeacht de toevoeging 'planbaar' aan deze zinsnede is het de vraag hoeveel capaciteit daadwerkelijk te voorzien is met een zogenaamde exacte detaillering zoals genoemd in de Nota van toelichting. Wellicht is het beter om voorwaarden voor een zogenaamde overmachtsituatie vast te stellen, waardoor tijdige of ad hoc herverdeling mogelijk gemaakt wordt. Deelt de minister deze mening?

Antwoord: De vraag welke onderhoudsactiviteiten en werkzaamheden dienen te worden meegenomen in de verdeling van de jaardienstregeling is enkele jaren onderwerp van discussie geweest in de spoorsector. Naar aanleiding van de behandeling van klachten over dit onderwerp heeft de toezichthouder een richtinggevend besluit genomen en duidelijk gemaakt wat wel en wat niet in de jaardienst dient te worden meegenomen³. Dit wijzigingsbesluit sluit aan bij de ontstane praktijk naar aanleiding van dit besluit. Naast redelijkerwijs voorzienbaar en of planbaar onderhoud, dat in de jaardienst moet worden meegenomen, zijn er niet redelijkerwijs voorzienbaar en niet planbaar onderhoud en werkzaamheden. Deze kunnen in de ad-hoc fase worden verdeeld. Tot slot zijn er onderhoud en werkzaamheden die in de loop van het jaar ontstaan en acuut om aandacht vragen. Dit gaat om situaties waarbij de veiligheid op en om het spoor in gevaar is. Dit is overmacht. Ik zie geen argumenten om hieraan nadere voorwaarden te stellen. De infrastructuurbeheerder staat in overleg met de betrokken over de benodigde capaciteitsonttrekking voor dit type onderhoud. Van oneigenlijk gebruik van overmacht voor onderhoudswerkzaamheden is volgens mij geen sprake. Ook staat ProRail onder toezicht van de NMa Vervoerkamer.

Voorts constateren de leden van de PVV-fractie dat de minister grote waarde hecht aan transparantie over capaciteitsaanvragen door de beheerder. De genoemde leden vragen de minister in hoeverre de

³ Besluit van de Raad van Bestuur van de Nederlandse Mededingingsautoriteit als bedoeld in artikel 76 van de Spoorwegwet tot het niet opleggen van een last onder dwangsom en/of een bestuurlijke boete aan ProRail B.V., nummer 200070/69, Den Haag, 26 juni 2008.

uitwerking van artikel 6 hier voldoende duidelijkheid in verschaft. Logischerwijs zal de beheerder in het geval van een conflict nut en de noodzaak van de aanvraag dienen toe te lichten. De capaciteitsaanvraag kan een breed scala aan beweegredenen omvatten. Wellicht is het noemen van nut en noodzaak een te eenzijdig belichte omschrijving. In dat kader geven de leden van de PVV-fractie de minister in overweging ervoor te zorgen dat het Besluit in de praktijk in een alomvattend beeld van beweegredenen rondom de problematiek van de aanvraag kan voorzien. Bijvoorbeeld door in artikel 6 van het onderhavige Besluit de intenties op te nemen, die redelijkerwijs aan de aanvraag gekoppeld kunnen worden.

Antwoord: Om de kwaliteit, betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de infrastructuur op het gewenste niveau te houden is regelmatig onderhoud benodigd. De omvang van het onderhoud en de werkzaamheden is groot. Het is een lastige opgave dit elk jaar te combineren met de toenemende vraag naar capaciteit voor vervoer. In zijn algemeenheid weten de betrokken partijen in goed overleg elk jaar de capaciteit te verdelen. In een beperkt aantal gevallen komt het tot een conflict op basis waarvan verder overleg noodzakelijk is. In die gevallen dient de informatie van de beheerder over nut en noodzaak van de onderhoudsactiviteiten op tafel te komen om zo het juiste gesprek te hebben. Ook geeft deze informatie de NMa Vervoerkamer een beter inzicht om een eventuele klacht af te handelen. Ik vind dat gezien de grote omvang van het aantal aanvragen voor onderhoudscapaciteit afdoende. Hiermee wordt voorkomen dat de administratieve lasten voor ProRail onnodig verhoogd worden zonder dat daarmee een concreet probleem wordt opgelost.

Artikel 8

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat artikel 8 van de voorgestelde wijziging van het besluit voorziet in een minimale capaciteit voor reizigerstreinen in het geval van aanvragen die de capaciteit overstijgen. In dit artikel staat dat bij overbelastverklaring op elk willekeurig traject in Nederland tussen kleinere stations buiten de spits slechts minimaal één pad voor reizigerstreinen beschikbaar moet blijven. Voor alle andere treinen is dit twee per uur. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de minister één trein per uur, ook buiten de spits, nog van deze tijd vindt.

Antwoord: De minimale bedieningsniveaus en de hoogte daarvan vallen buiten de scope van het voorliggende wijzigingsvoorstel. Zoals aangekondigd in het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de spoorwetgeving zal ik een onderzoek doen naar de meer lange termijn houdbaarheid van het regelgevend kader in relatie tot PHS en andere toekomstige ontwikkelingen zoals de nieuwe hoofdlijnnet concessie. In dit onderzoek zal de noodzaak tot het aanpassen van de minimale bedieningsniveaus aan bod komen.