

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2865

Vragen van het lid **Van Gent** (GroenLinks) aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken over *de prijsverhoging van 17% die ProRail aan de spoorvervoerders oplegt*. (Ingezonden 29 april 2009)

1
Is het waar dat monopolist ProRail de vervoerders op het spoor een prijsverhoging van 17% oplegt om het spoor te mogen gebruiken?¹

2
Is het waar dat dit voor de NS een extra kostenpost van 30 miljoen euro betekent en dat dit tot een verhoging van de prijs van de treinkaartjes met twee en een half procentpunt (plus inflatiecorrectie) kan leiden?

3
Wat is uw oordeel over deze enorme prijsverhoging door ProRail?

4
Deelt u de mening dat dit de concurrentiepositie van het spoor aantast ten opzichte van vervoer over de weg en dat dit dus het milieu en het klimaatbeleid schade toebrengt?

5
Deelt u de mening dat zo'n grote prijsverhoging – in deze tijd van economische crisis – ook de economie kan schaden?

6
Is het waar dat de NS deze kwestie bij de NMa heeft aangebracht?

7
Wilt u bevorderen dat de NMa zo snel als mogelijk de zaak in behandeling neemt en ProRail terecht wijst?

8
Is het waar dat ProRail iets soortgelijks al enkele jaren geleden ook probeerde en destijds door de NMa terecht is geweest?

9
Bent u bereid om, al dan niet via een wetwijziging of een AMVB, te regelen dat ProRail in de toekomst niet langer de mogelijkheid heeft om zulke grote prijsverhogingen op te leggen?

Toelichting

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen ter zake van het lid Roemer (SP), ingezonden 29 april 2009 (vraagnummer 2009Z08259).

¹ NOS Journaal, 28 april 2009.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 8 juni 2009)

1
Zie antwoord op vraag 1 van de heer Roemer (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 2864)

2
Zie de antwoorden op de vragen 1 en 4 van de heer Roemer.

3
Beleidsmatig vind ik een te grote prijsverhoging door ProRail

ongewenst omdat dit kan leiden tot een tariefschok bij de treinkaartjes. Zie verder het antwoord op vraag 4 van de heer Roemer.

4
Zie het antwoord op de vragen 2 en 4 van de heer Roemer. Hoewel er veel meer factoren, zoals bijvoorbeeld brandstofprijzen en de kwaliteit van het vervoer, van belang zijn voor de concurrentiepositie van het spoorvervoer, zal een kostenstijging ook van invloed zijn op de mobiliteitskeuze van reizigers en verladers.

5
Zie het antwoord op vraag 4 en op de vragen 2 en 4 van de heer Roemer. De impact van een eventuele prijsverhoging op de totale economie is moeilijk voorspelbaar, maar ik heb geen reden om aan te nemen dat het grote macro-economische gevolgen heeft.

6
Op 27 april 2009 heeft de NS een klacht bij de NMa/Vervoerkamer ingediend.

7
Ik heb bij de NMa/Vervoerkamer aangedrongen om de zaak, binnen het redelijke, zo snel als mogelijk te behandelen. De NMa/Vervoerkamer is daarbij wel afhankelijk van de medewerking van NS en ProRail. Ik ga ervan uit dat zij goed zullen meewerken. De NMa/Vervoerkamer is overigens een onafhankelijke autoriteit. Ik neem aan dat u begrijpt

dat ik de beoordeling door de NMa/Vervoerkamer niet kan en wil beïnvloeden.

8

Een deel van de huidige klacht, te weten de volledige doorberekening van de meerkosten van het onderhoudsrooster (vanwege het toegenomen onderhoud in de nacht en het weekend) in de gebruiksvergoeding lag in 2008 ook voor bij de NMa/Vervoerkamer. De wijze waarop ProRail de kosten wil toerekenen aan de vervoerders en hoe het proces in het voortraject is vorm gegeven verschilt volgens ProRail nu echter. NS deelt die mening niet. Dit is één van de vragen die nu bij de NMa/Vervoerkamer voorliggen.

9

In het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving ga ik in op het kabinetsbeleid ten aanzien van de gebruiksvergoeding.