



LANDELIJK OVERLEG  
CONSUMENTENBELANGEN  
OPENBAAR VERVOER

Aan  
Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
DGB/OVS  
Hellen van Dongen  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

|   |                      |
|---|----------------------|
| Contactpersoon  | Doorkiesnummer       |
| Arnoud Frerichs                                       | 070-4569556          |
| Datum   | Bijlage(n)           |
| 9 januari 2017  | -                    |
| Ons kenmerk   | Uw kenmerk           |
| Locov 2017-7855                                       | IenM/BSK-2016/275143 |
| Onderwerp   |                      |
| Advies vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur |                      |

Geachte mevrouw Van Dongen,

Op 18 november 2016 heeft u ons, de consumentenorganisaties in het Locov, per brief<sup>1</sup> geattendeerd op de internetconsultatie over de herziening van de verbruikersvergoeding voor het spoor. Wij geven graag ons advies op de voorliggende AMvB en doen dat hieronder puntsgewijs.

### **Extra heffing**

De huidige methodiek voor de gebruiksvergoeding zorgt er voor dat besparingen op de BOV-kosten leiden tot een daling van de gebruiksvergoeding. Een daling op de BOV-kosten zorgt daarmee voor een daling in de opbrengsten, waardoor potentiële tekorten niet of niet voldoende worden opgelost. Om dit probleem op te lossen introduceert u in het concept-AMvB de mogelijkheid tot een extra heffing. Deze extra heffing moet er voor zorgen dat de totale opbrengsten uit de gebruiksvergoeding in absolute zin gelijk blijven. Dit uitgangspunt kunnen wij ondersteunen zolang er daadwerkelijk sprake is van het niet veranderen van de kosten voor treinreizigers.

Wanneer de totale opbrengsten gelijk blijven kan dit wel leiden tot een andere verdeling tussen vervoerders. Tijdens een LOCOV-themasessie is hierover gezegd dat de kosten voor NS gelijk zullen blijven. Daarmee zouden er geen gevolgen zijn voor de treinreiziger. Deze conclusie kunnen wij helaas niet trekken. Gelijke kosten voor de gebruiksvergoeding voor NS zegt niets over de kosten die andere vervoerders zullen maken. Bovendien kunnen de relatieve verschuivingen tussen vervoerders groot zijn. Het is mogelijk dat de reizigers in absolute zin meer gaan

<sup>1</sup> IenM/BSK-2016/275143 Attendering consultatie conceptbesluit vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur en aanbieder informatiesessie

Bezoekadres secretariaat  
Plesmanweg1-6  
2596 JG DEN HAAG

Postadres  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

Telefoon (070) 456 8999

Bereikbaar vanaf ns-station cs en vanaf ns-station hs met tramlijn 9.

*In het Locov hebben zitting: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, NS, ProRail, ANWB, Consumentenbond, Ieder(in), Fietzersbond, Landelijke Studentenvakbond, Unie KBO en ROVER.*

betalen, indien vervoerders de (relatieve grote) verschuivingen gaan doorberekenen. Het is evident dat wij dat willen voorkomen. Wij kunnen derhalve alleen positief adviseren over de invoering van de extra heffing, wanneer aan de voorwaarde is voldaan dat geen enkele treinreiziger meer gaat betalen.

Daarnaast hebben wij nog vragen over de wijze waarop de hoogte van de extra heffing wordt vastgesteld. Wij begrijpen dat eerst het totale op te halen bedrag wordt vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu. Vervolgens zal per marktsegment bepaald worden wat het segment kan betalen. Het is echter goed mogelijk dat de gewenste opbrengsten hoger zijn dan hetgeen de markt kan opbrengen. Het is onduidelijk op welke wijze dat verschil wordt weggewerkt. Wij adviseren u dit probleem nu al op te lossen.

Verder vragen wij ons af hoe de markttest gaat werken. De concessie voor het Hoofdrailnet biedt de mogelijkheid om verhogingen van de gebruiksvergoeding door te vertalen in een hogere prijs van het treinkaartje. De historie laat zien dat dit ook gebeurt. Het is van belang, vanwege milieudoelstelling en congestie op de weg, dat de spoormarkt niet duurder is ten opzichte van vervoer per weg. Wij adviseren de markttest zo in te richten dat naast spoor ook naar andere modaliteiten wordt gekeken.

Minimaal eens in de vijf jaar wordt de totale hoogte van de extra heffing, de marktsegmenten en de markttoets vastgesteld. Dat biedt de mogelijkheid tot jaarlijkse vaststelling. In onze ogen is er daarmee geen sprake van stabiliseren van de kosten. Doordat de minister bovendien de totale hoogte van de extra heffing vaststelt, kan deze onderhevig zijn aan de politieke waan van de dag. Er kan geen garantie worden gegeven dat in de toekomst het uitgangspunt, geen stijging in absolute zin, overeind blijft staan. Wij adviseren dan ook om de extra heffing voor vijf jaar vast te stellen.

De minister stelt uiteindelijk de heffing per segment vast. Daaraan kan de minister voorwaarden verbinden. Dat biedt de mogelijkheid om het marktsegment waar de minister een directe band meeheeft, namelijk die van het Hoofdrailnet, minder zwaar te belasten. Dat is niet per definitie in het belang van alle reizigers. Dat lijkt ons bovendien ook niet de intentie van de EU-richtlijn. Wij adviseren u dan ook om het vaststellen van de tarieven inclusief de voorwaarden onafhankelijk te laten gebeuren, door de ACM dan wel door de infrastructuurbeheerder.

### **Schaarsteheffing**

Volgens de nota van toelichting wordt deze heffing mogelijk gemaakt om de capaciteitsverdelers een middel te geven om een conflict in de capaciteitsaanvragen te beslechten. De partij die het meest wil betalen voor het gebruik, krijgt in dat geval het treinpad toegewezen. Het idee achter deze prikkel is dat partijen een hogere prijs willen voorkomen en een conflict in de capaciteitsverdeling daarom uit de weg gaan. Dit zou zorgen voor optimaal gebruik van de infrastructuur.

In onze optiek gaat van de heffing een verkeerde prikkel uit. Het uitgangspunt, dat infrastructuur optimaal gebruikt moet worden, kunnen we onderschrijven. Deze uitwerking kent echter ook nadelen. Bij een overbelastverklaring hoort ook een capaciteitsanalyse. Door een prikkel te zetten op het voorkomen van overbelastingverklaringen worden ook capaciteitsanalyses voorkomen, terwijl deze wel zeer nuttig zijn voor het (in de toekomst) oplossen van het probleem. Daarnaast kan deze prikkel er voor zorgen dat niet de partij met het grootste maatschappelijke nut de infrastructuur krijgt toegewezen, maar dat de partij die bereid is het meeste te betalen de capaciteit krijgt toegedeeld. Dat is ons inziens ongewenst.

Wij adviseren u de schaarsteheffing niet in te voeren. Mocht u toch over gaan tot invoering dan adviseren wij u om het handhaven van deze schaarsteheffing voor dezelfde locatie en/of baanvak langer dan een jaar te koppelen aan de verplichting van een overbelastverklaring en de daarmee samenhangende capaciteitsanalyse.

Wij zijn natuurlijk van harte bereid ons advies nader toe te lichten.

Met vriendelijke groeten,

DE CONSUMENTENORGANISATIES IN HET LOCOV,  
namens deze,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Kruyt', with a long horizontal line extending to the right from the end of the signature.

Arriën Kruyt