

	Met de spoorsector in dialoog
	Tweede NMa-spoormonitor <i>Uitvoering en toezicht Spoorwegwet</i>
Versie	Definitief
Datum	Maart 2007
NMa	Vervoerkamer

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	1
Voorwoord.....	2
Samenvatting.....	3
1 Inleiding.....	5
DEEL A: Uitvoering Spoorwegwet.....	7
2 De netverklaring: stijgende lijn inhoud zet door, proces stopt.....	7
3 De gebruiksvergoeding: tevredenheid over eindresultaat, maar niet over het proces.....	9
4 Bijkomende diensten en voorzieningen: toegankelijk, maar meer transparantie gewenst.....	12
5 Nationale capaciteitsverdeling: toenemende zorg over conflicten en kwaliteit van paden.....	14
6 Internationale capaciteitsverdeling: toewijzing verbetert maar kwaliteit is een zorgpunt.....	17
7 De toegangsovereenkomst: ontevredenheid over proces en meer behoefte aan maatwerk.....	19
8 De kaderovereenkomst: geen noodzaak voor de meesten.....	21
9 De werking van de markt: positieve ontwikkeling.....	22
DEEL B: Uitvoering toezicht.....	25
10 De prioriteiten voor het komende jaar: gebruiksvergoeding en capaciteitsverdeling.....	25
11 De Vervoerkamer in 2007: werken aan snelheid, effectiviteit en zorgvuldigheid.....	27
Bijlage 1: Vragenlijst.....	29
Bijlage 2: Grafieken.....	36

Voorwoord

Na de inwerkingtreding van de Spoorwegwet is het jaar 2005 een overgangsjaar geweest waarin alle partijen in de spoorsector binnen de nieuwe wettelijke structuur moesten gaan samenwerken. De eerste spoormonitor had betrekking op dit overgangsjaar. De voorliggende, tweede spoormonitor heeft betrekking op het jaar 2006. Een jaar waarin het overgangsrecht is uitgewerkt en partijen al wat ervaring hebben opgedaan met de nieuwe wettelijke systematiek.

De tweede spoormonitor geeft inzicht in de ervaringen van partijen met deze systematiek. Daar waar mogelijk is getracht de veranderingen tussen 2005 en 2006 in kaart te brengen. Op deze manier wil de Vervoerkamer inzichtelijk maken hoe de betrokken partijen aankijken tegen ontwikkelingen in de markt en eventuele verschillen in inzicht blootleggen. Ook wil de Vervoerkamer hiermee helder krijgen waar de knelpunten liggen en aan welke oplossingsrichtingen kan worden gedacht. Deze doelstellingen van de monitor dragen bij aan de voor de spoorsector noodzakelijke transparantie en een snelle transitie.

In 2006 is de Vervoerkamer actief geweest op verschillende dossiers. De tweede spoormonitor gaat ook hier op in. In veel gevallen is het nog te vroeg om de effecten van het toezicht in kaart te brengen, maar bijvoorbeeld bij de gebruiksvergoeding is zichtbaar dat het oordeel van de NMa dat de gebruiksvergoeding onderhandelbaar is, door de verschillende partijen is opgepakt. In de consultatie die als basis voor deze monitor heeft gediend is aan partijen gevraagd welk oordeel zij hebben over de werkzaamheden van de Vervoerkamer. De resultaten van deze vraagstelling zijn in deel B van deze tweede spoormonitor verwerkt.

In dit rapport geeft de Vervoerkamer een terugkoppeling van de resultaten uit de consultatie van de beleidsmakers en de marktpartijen. Alle vervoerders, beheerders en het ministerie hebben hun medewerking verleend aan deze consultatie. Wij zijn er daarom trots op een beeld te kunnen geven waaraan zoveel van de direct betrokkenen in de spoorsector hebben meegedaan.

Langs deze weg wil ik iedereen bedanken die een bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van dit rapport, onder meer door een bijdrage te leveren tijdens de consultatieronde.



Mw. ir. M.A. Zuurbier
directeur Vervoerkamer

Samenvatting

Deel A: uitvoering Spoorwegwet

In dit rapport worden de resultaten van de consultatieronde weergegeven. Met een groot aantal betrokken partijen is gesproken over het functioneren van de Nederlandse spoorvervoermarkt en de naleving van de Spoorwegwet. Uit deze consultatieronde kan geconcludeerd worden dat de Nederlandse spoorvervoermarkt in beginsel transparant is en op hoofdlijnen goed functioneert. Vooral buitenlandse spoorwegondernemingen geven aan dat de markt in Nederland beter functioneert dan andere Europese spoorvervoermarkten. Bovendien is een stijgende lijn te constateren: bij de meeste onderwerpen constateren partijen verbetering ten opzichte van het voorgaande jaar. Zo is de netverklaring volgens alle partijen vollediger dan voorgaande jaren.

Dat wil niet zeggen dat er geen aandachtspunten zijn. Veel partijen oordelen negatief over de prestatieregeling, die nu weliswaar is opgenomen in de gebruiksvergoeding maar waaraan geen financiële consequenties zijn verbonden. De mening over de oplossingsrichting loopt echter uiteen: een aantal partijen geeft aan geen behoefte te hebben aan een prestatieregeling, terwijl andere partijen juist graag een meer effectieve regeling zouden zien. Op een aantal punten ontbreekt het in de markt aan de benodigde transparantie, ondermeer wat betreft de begripsdefinitie van Bijkomende Diensten en Voorzieningen (BDV) en de verrekeningssystematiek voor omroepberichten.

Een ander aandachtspunt betreft een eenduidige scheiding tussen infrabeheerder en spoorwegonderneming. Hoewel deze situatie verbeterd is ten opzichte van het voorgaande jaar zijn er nog enkele situaties waarin spoorwegondernemingen voor lokale planning en afhandeling en BDV's (o.a. tankplaten) afhankelijk zijn van een andere spoorwegonderneming, terwijl zij aangeven het logischer te vinden dat de infrabeheerder of een onafhankelijke derde deze taken op zich zou nemen. Tenslotte is een veel gehoorde opmerking dat de wijze waarop de markt functioneert onvoldoende ruimte laat voor kleine partijen, ondermeer door een hoge maximale aansprakelijkheid en veel administratieve lasten door regelingen en procedures.

Weinig vooruitgang is geboekt in het opheffen van barrières in het grensoverschrijdend vervoer. Zowel het aanvragen van paden als de uitvoering blijven aandachtspunten. De Vervoerkamer geeft hieraan blijvend prioriteit, met daarbij speciale aandacht voor het vervoer op de corridor Rotterdam – Milaan.

Meer dan in het voorgaande jaar zijn er opmerkingen gemaakt over het proces en het gedrag van partijen hierin. Deze opmerkingen betreffen vooral de onderhandelingen over de toegangsovereenkomst en de gebruiksvergoeding. Hoewel partijen positief zijn over de mogelijkheid tot onderhandelen en in hoofdlijnen tevreden zijn met het resultaat, leeft er veel onvrede over de wijze waarop het proces verliep en vermeend machtsmisbruik van partijen daarin.

Ook gaven diverse partijen aan geen gebruik gemaakt te hebben van de consultatierondes over de netverklaring omdat bij hen het gevoel leeft dat in het voorgaande jaar weinig of niets met de feedback werd gedaan. Tenslotte is een aantal partijen van mening dat ProRail onvoldoende onafhankelijk opereert en zowel in planning (capaciteitsverdeling) als in uitvoering te nauw samenwerkt met NS.

Deel B: uitvoering toezicht

De Vervoerkamer heeft in de NMa-agenda 2007 aangegeven in 2007 prioriteit te willen geven aan de capaciteitsverdeling en de tarieven en heffingsbeginselen voor de gebruiksvergoeding 2007 en 2008. Aan partijen gerechtigden is de vraag gesteld of zij zich in deze prioriteiten konden vinden. Daarbij is hen ook gevraagd hun eigen prioriteiten kenbaar te maken. Uit de reacties is gebleken dat de prioriteiten die de Vervoerkamer zich voor het komende jaar heeft gesteld in grote mate overeenkomen met de prioriteiten die de respondenten zelf zouden willen stellen. De prioriteiten van de Vervoerkamer sluiten dan ook grotendeels aan bij de wensen van de bevrageden.

Het komende jaar worden twee belangrijke infrastructurele werken in gebruik genomen: de HSL-Zuid en de Betuweroute. Aan de toegang tot deze spoorlijnen en de gebruiksvergoeding worden deels andere eisen gesteld dan aan het reguliere spoorwegnet. De Vervoerkamer zal het komende jaar de ontwikkelingen hieromtrent scherp in de gaten houden.

De Vervoerkamer heeft verder partijen bevroegd over de wijze waarop zij tot dusverre haar toezicht heeft ingevuld en welke aandachtspunten daaruit zijn te destilleren voor het komende toezicht. Het merendeel van de partijen geeft aan zelf nog onvoldoende ervaring te hebben met de activiteiten van de Vervoerkamer om de kwaliteit van haar taakuitoefening objectief te kunnen beoordelen. Voor zover men echter een beeld heeft van het functioneren van de Vervoerkamer is dit overwegend positief: bijna alle respondenten geven aan tevreden te zijn over de wijze waarop de Vervoerkamer haar toezicht en de klachtafhandeling op dit moment uitoefent. Wel geven partijen aan dat de Vervoerkamer niet te snel moet interveniëren bij bepaalde omstandigheden, zoals de prestatieregeling.

Er bestaat bij een aantal vervoerders wel een drempel om naar de Vervoerkamer toe te stappen. Ten eerste is men bang voor represailles vanuit ProRail en ten tweede spelen eventuele conflicten vaak op een zeer korte termijn. Echter: respondenten die de Vervoerkamer hebben benaderd oordelen dat hun klacht serieus en goed is afgehandeld.

De Vervoerkamer heeft in 2007 ook specifiek aandacht voor verbetering van haar werkwijze. De Vervoerkamer streeft bijvoorbeeld naar transparantie voor haar ondertoezichtgestelden met betrekking tot haar toezichts- en handhavingstaken, bijvoorbeeld door het uitbrengen van een handhavingkalender. Verder zal de Vervoerkamer uitwerken hoe de naleving van de wet het meest efficiënt en effectief gestimuleerd kan worden. Hiertoe zal de Vervoerkamer in 2007 instrumentenbeleid verder ontwikkelen en daarbij ook aandacht hebben voor snelheid, effectiviteit en zorgvuldigheid.

1 Inleiding

Dit rapport is tot stand gekomen aan de hand van een consultatieronde. Hierbij heeft de Vervoerkamer de beheerder, de spoorwegondernemingen, brancheorganisaties en het ministerie van Verkeer en Waterstaat gevraagd hun visie te geven over de wijze waarop er in de praktijk invulling wordt gegeven aan de Spoorwegwet en het toezicht van de Vervoerkamer daarop.

De informatievergaring in het kader van de consultatieronde draagt naar het oordeel van de Vervoerkamer bij aan het verkrijgen van brede kennis over de spoorsector. Niet alleen biedt het de mogelijkheid aan de Vervoerkamer om de ontwikkelingen in de relatie tussen beheerder en de spoorwegonderneming op het spoor te volgen en de effecten van het door de Vervoerkamer verrichte toezicht zichtbaar te maken, ook worden eventuele verschillen in inzicht en hiaten in kennis bij de verschillende partijen zichtbaar. Daarnaast stelt de consultatieronde de Vervoerkamer in de gelegenheid de juiste prioriteiten binnen dit toezicht te stellen. De Vervoerkamer gebruikt de op grond van de consultatieronde verworven inzichten voor de volgende doeleinden:

- het informeren van de sector over de uitvoering en naleving van de Spoorwegwet;
- het informeren van de sector over de ontwikkelingen in de spoorwegvervoermarkt;
- het nader invullen van de agenda en prioriteiten van de Vervoerkamer in 2007.

Werkwijze

In eerste plaats heeft de Vervoerkamer haar activiteiten van het afgelopen jaar in kaart gebracht. Daarnaast heeft de Vervoerkamer in het kader van de meer algemene informatievergaring een bezoek gebracht aan bijna alle spoorwegondernemingen en rechthebbenden van bijzondere diensten, de Nederlandse beheerder van de spoorinfrastructuur, de brancheorganisatie BRG, RailCargo-center en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Voorafgaand aan de consultatie heeft de Vervoerkamer een vragenlijst ontwikkeld en rondgestuurd, waarin aan de hand van meerkeuzevragen naar de mening van de partijen is gevraagd over een aantal algemene en meer specifieke spooronderwerpen. Deze vragenlijst is als bijlage 1 toegevoegd.

De vragenlijst heeft als uitgangspunt gediend bij de gesprekken die vervolgens gedurende een aantal weken hebben plaatsgevonden in december 2006 en januari 2007. Tijdens deze gesprekken is ingegaan op de ontwikkelingen binnen de spoormarkt en hebben de partijen aangegeven op welke specifieke onderwerpen de Vervoerkamer haar aandacht het komende jaar zou moeten richten. Vervolgens zijn de resultaten van de consultatie verwerkt tot dit document. Hierbij zijn zowel de ingevulde vragenlijsten als de gespreksverslagen als input gebruikt. De resultaten van de verwerkte vragenlijsten is terug te vinden in bijlage 2, grafieken 1 tot en met 4, waarbij tevens inzichtelijk is gemaakt hoe de vergelijkbare vragenlijsten een jaar eerder zijn ingevuld.

Leeswijzer

Dit rapport is ingedeeld in verschillende hoofdstukken. Ieder hoofdstuk vertegenwoordigt een specifiek onderwerp dat aansluit bij het toezicht van de Vervoerkamer en de systematiek van de Spoorwegwet. Omwille van de leesbaarheid is er een tweedeling in het rapport aangebracht. In deel A wordt teruggekeken op het afgelopen jaar waarbij ingegaan wordt op de uitvoering van en toezicht op de Spoorwegwet. In deel B wordt vooruitgeblikt op de wijze waarop de Vervoerkamer in 2007 haar toezicht zal invullen en welke accenten daarbij gezet worden.

Deel A: uitvoering Spoorwegwet

Elk hoofdstuk schetst eerst het thema waarop de Vervoerkamer toeziet met inbegrip van de voorschriften uit de Spoorwegwet. Dan treft u er een terugkoppeling aan van de resultaten uit de consultatieronde. Hierbij komen de uitkomsten van de vragenlijsten aan bod. Ook gaan we dieper in op de door partijen gemaakte opmerkingen over de verschillende onderwerpen. Tenslotte staat in elk hoofdstuk aangegeven welke activiteiten de Vervoerkamer in het kader van het specifieke onderwerp al heeft verricht. Hierbij worden ook conclusies getrokken over de (ongewenste) marktontwikkelingen die de Vervoerkamer signaleert en de accenten die de Vervoerkamer in reactie hierop het komende jaar zal leggen. Hierbij legt de Vervoerkamer een link tussen de vorderingen van het toezicht en de prioriteiten voor het komende jaar.

Deel B: uitvoering toezicht

De vragenlijsten als de interviews zijn ook - geanonimiseerd - gebruikt als input voor deel B van dit rapport. Dit gebeurt in een tweetal hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk gaat in op de prioriteiten die de Vervoerkamer volgens de respondenten in 2007 zou moeten hebben. Het tweede hoofdstuk behandelt het functioneren van de Vervoerkamer en verbeterpunten hierin. In beide hoofdstukken wordt eerst kort het kader geschetst, waarna wordt ingegaan op de terugkoppeling uit de sector. Tenslotte wordt vooruitgekeken naar de aanknopingspunten die dit biedt voor de Vervoerkamer in 2007.

DEEL A: Uitvoering Spoorwegwet

2 De netverklaring: stijgende lijn inhoud zet door, proces stopt

Wettelijk kader

De netverklaring is een door de beheerder ProRail uitgegeven basisdocument. Op grond van artikel 58 Spoorwegwet is ProRail verplicht jaarlijks een netverklaring uit te brengen. In dit document staat alle relevante informatie voor een spoorwegonderneming om gebruik te kunnen maken van het spoor. De netverklaring bevat tenminste: alle door richtlijn 2001/14/EG genoemde informatie, informatie over de voor bepaalde soorten van gebruik voorbehouden capaciteit, een zakelijke weergave van de inhoud van de geldende kaderovereenkomsten, een prognose over de ontwikkeling van de capaciteit en alle overige relevante informatie van het gebruik van de capaciteit (Art. 58 SW).

Op 1 februari 2006 heeft ProRail de Netverklaring 2007 vastgesteld. De Vervoerkamer heeft in het afgelopen jaar onderzoek verricht naar de inhoud en totstandkoming van de Netverklaring 2007 en heeft beoordeeld of ProRail met het opstellen van de netverklaring heeft gehandeld in overeenstemming met de wettelijke normen. De Vervoerkamer is van oordeel dat de Netverklaring 2007 ten opzichte van eerdere jaren verbeterd is, maar het onderzoek heeft een aantal inhoudelijke tekortkomingen van de netverklaring aan het licht gebracht. In een sanctiebesluit heeft de NMa aangegeven welke verbeteringen nog doorgevoerd moesten worden om aan de wettelijke bepalingen te voldoen. ProRail heeft aan deze verplichtingen voldaan door het uitgeven van diverse aanvullingen op de netverklaring van 1 februari 2006.

Terugkoppeling uit de sector

De netverklaring is een document dat grote waarde heeft voor potentiële toetreders. Nieuwe en potentiële toetreders vinden hierin alle relevante informatie die zij moeten weten om toe te treden. In deze monitor is alleen gesproken met de al toegetreden spoorwegondernemingen en niet met potentiële toetreders. Voor reeds actieve spoorwegondernemingen heeft de netverklaring minder waarde dan voor nieuwe toetreders. Zij hechten meer waarde aan de toegangsovereenkomst, waarin meer specifiek en concreet de wederzijdse rechten en plichten van spoorwegonderneming en ProRail worden vastgelegd. Daarom hechten deze partijen ook meer waarde aan het onderhandelen over de toegangsovereenkomst dan over het reageren op de netverklaring.

In de kwaliteit van de Netverklaring is een stijgende lijn te constateren. Bijna alle spoorwegondernemingen ervaren de Netverklaring 2007 als beter dan de Netverklaring 2006, die op haar beurt beter was dan de versie van 2005. De nieuwe versie is completer en gedetailleerder dan zijn voorganger. Buitenlandse spoorwegondernemingen geven aan de Nederlandse netverklaring vollediger te vinden dan de netverklaringen van andere landen.

Wel zijn er inhoudelijke opmerkingen over de netverklaring. Sommige spoorwegondernemingen vinden dat ProRail zich niet houdt aan zijn eigen procedures, zoals bij het verminderen van TAO's (*Treindienst Aantastende Onregelmatigheid*), het vrijmaken van baanvakken en buitendienststellingen. De netverklaring wordt als zeer uitgebreid ervaren. Er komen gedurende het jaar veel aanvullingen op de netverklaring, wat de overzichtelijkheid niet ten goede komt.

Spoorwegondernemingen hebben ook verbeterpunten aangedragen voor de netverklaring naar ProRail toe. Er is behoefte aan meer gedetailleerde informatie over de beschikbaarheid van infrastructuur op baanvakniveau. Sommige goederenvervoerders pleiten in dit kader voor een differentiatie in paden, namelijk in paden met rangeren en paden zonder rangeren. Niet alle spoorwegondernemingen maken gebruik van rangeren, maar het is wel een standaardonderdeel van de gebruiksvergoeding. Verder is de informatie over openbare laad- en losplaatsen te summier. De netverklaring schiet verder tekort in gespecificeerde classificering van informatie voor diverse soorten spoorwegondernemingen. Zo vinden bepaalde spoorwegondernemingen dat de netverklaring tekort schiet op specifieke voertuigkenmerken en de eisen die zij daarmee stellen voor het gebruik van een pad.

De Netverklaring 2007 is op tijd verschenen en slechts een beperkt aantal vervoerders heeft gebruik gemaakt van de consultatieronde. Een aantal goederenvervoerders gaf aan, in tegenstelling tot voorgaande jaren, dit jaar niet meer te hebben gereageerd op het concept. Zij gaven aan dat hun ervaring is dat ProRail te weinig of niets gedaan heeft met hun reactie en de energie van het opstellen van de reactie niet opweegt tot het resultaat. Hun opmerkingen uit voorgaande jaren, zoals de in de vorige alinea genoemde verbeterpunten, blijven wat hen betreft staan, aangezien ProRail, naar hun mening, met de meeste niets heeft gedaan. De consultatie door ProRail leidt zo tot weinig verbetering. De totstandkoming van de netverklaring wordt gezien als een eenzijdig proces. Kleine vervoersbedrijven geven aan dat zij weinig middelen hebben om invloed uit te oefenen en veranderingen door te voeren, daar dit te veel kost in termen van personele inzet.

Aandachtspunten

De Vervoerkamer beschouwt de netverklaring als een essentieel basisdocument van ProRail, vooral voor nieuwe toetreders tot het spoor. Gezien de liberalisering binnen de Europese Unie per 1 januari 2007 en de opening van de Betuweroute in de loop van 2007, worden ook in 2007 nieuwe toetreders verwacht. Er blijkt in de markt behoefte te zijn aan meer naar doelgroep gespecificeerde informatie. De Vervoerkamer zal dit, voor zover de informatie al bestaat en geen nieuw beleid betreft, inbrengen in het overleg met ProRail in het kader van het toezicht.

3 De gebruiksvergoeding: tevredenheid over eindresultaat, maar niet over het proces

Wettelijk kader

De gebruiksvergoeding is de vergoeding die door spoorwegondernemingen betaald moet worden aan de beheerder voor het gebruik van het spoor. De artikelen 62 en 63 van de Spoorwegwet leggen de regels over de gebruiksvergoeding vast. In deze artikelen staat hoe het tarief tot stand komt en welke eventuele verhogingen dan wel kortingen mogen worden doorgevoerd. Artikel 63 gaat in op de specifieke rol die de Vervoerkamer heeft bij onderhandelingen over deze gebruiksvergoeding tussen de beheerder en de spoorwegondernemingen.

In het afgelopen kalenderjaar heeft de Vervoerkamer onderzoek verricht naar de gebruiksvergoeding voor 2006 en die voor 2007. Hierbij is onder meer een beoordeling gemaakt van de systematiek als van de tarieven van de gebruiksvergoeding. Zo heeft ProRail de reserveringsvergoeding voor gemachtigde aanvragers ingetrokken (zie aanvulling nr. 5 Nv2006 en nr. 3 Nv2007) nadat de Vervoerkamer ProRail er op gewezen had dat deze vergoeding discriminerend uitwerkte. Ook heeft de Vervoerkamer ProRail en alle spoorwegondernemingen (met uitzondering van NS Reizigers) erop gewezen dat een prestatieregeling ontbrak in de afspraken vastgelegd in de toegangsovereenkomsten voor 2006. De bedrijven zijn allen in de loop van het jaar alsnog een prestatieregeling overeengekomen. De overeengekomen regeling is opgenomen in aanvulling nr. 3 van Nv2006 en nr. 9 van Nv2007. Ten aanzien van de tarieven bleken de kosten voor de verkeersleiding op niet centraal bediende gebieden onvoldoende onderbouwd door ProRail. Nadat de Vervoerkamer ProRail hier op gewezen had, heeft ProRail de tarieven naar beneden bijgesteld (zie aanvulling nr. 7 van Nv2006) en het te veel betaalde bedrag (€ 3,4 mln.) verrekend met de spoorwegondernemingen.

Ook aan het proces om tot afspraken te komen heeft de Vervoerkamer aandacht besteed. Op 11 mei 2006 heeft zij in het besluit op de klacht van Railion versus ProRail aangegeven dat, als een spoorwegonderneming op basis van de netverklaring wil onderhandelen over de gebruiksvergoeding, ProRail hier aan gehoor moet geven. Hoewel ProRail formeel tegen dit besluit in beroep is gegaan bij de rechtbank te Rotterdam, hebben in de tussentijd wel onderhandelingen plaatsgevonden tussen ProRail en de goederenvervoerders. Deze hebben geleid tot overeenstemming over de in rekening te brengen bedragen over zowel 2006 als 2007.

Terugkoppeling uit de sector

De goederenvervoerders zijn in het algemeen tevreden over het bereikte onderhandelingsresultaat. spoorwegondernemingen geven aan dat het vastgestelde tarief helder en eenduidig is, hoewel sommige partijen wel spreken van een forse stijging ten opzichte van vorige jaren. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is van mening dat de extra subsidie die zij verleend heeft voor het goederenvervoer voldoende is om marktuitval te voorkomen. De vervoerders vinden het echter nog te vroeg om daarover te oordelen. Daarnaast is er onduidelijkheid over de onderbouwing van het tarief – dat volgens ProRail minimaal de variabele kosten dient te dekken – en of het tarief aan de wettelijke eisen voldoet.

De meeste spoorwegondernemingen geven - net als in het voorgaande jaar - aan dat de tarieven niet discriminatoir zijn en voor het gehele net op dezelfde uitgangspunten berusten.

Buiten de goederenvervoersector bestaat wel twijfel over de hoogte van de gebruiksvergoeding voor de goederenvervoerders. Deze zou onvoldoende zijn om de variabele kosten te dekken, waardoor de goederensector wordt bevoordeeld ten opzichte van de personenvervoersector.

Op het gebied van prijsdifferentiatie en extra vraagsturende elementen die mogelijk zijn in de gebruiksvergoeding zijn de meningen zeer verdeeld. Prijsdifferentiatie wordt veelal als positief beschouwd en zou marktwerking ten goede komen. Zo zijn er spoorwegondernemingen die graag prijsspecificatie zien in de rangeerkosten. Rangeerkosten worden niet door iedere spoorwegonderneming in dezelfde mate gemaakt, maar wel aan allemaal in gelijke mate doorberekend. Schaarsteheffing en korting op onbenutte lijnen worden ook positief beschouwd door spoorwegondernemingen. Echter, een aantal spoorwegondernemingen geeft de voorkeur aan een eenduidig tarief boven prijsdifferentiatie, vanwege de administratieve lasten die daarmee gemoeid zijn. Ook zouden sommige vormen van prijsdifferentiatie in het voordeel zijn van de grotere marktpartijen, vooral de reserveringsvergoeding. Grotere vervoerders kunnen meer investeren en wél het risico van reserveren dragen, waardoor kleinere vervoerders wellicht uit de markt worden gedrukt.

Over het algemeen zijn spoorwegondernemingen geen voorstander van milieuheffingen. Milieuheffingen zijn volgens hen niet eerlijk omdat dit negatieve gevolgen heeft voor het spoor ten opzichte van andere vervoersmodaliteiten, waar dergelijke heffingen niet worden gebruikt. Verder zijn goederenvervoerders veelal geen voorstander van prijsdifferentiatie naar gewicht. Zij benadrukken dat niet alleen het gewicht van een trein bepalend is voor de belasting op de infrastructuur, maar ook bijvoorbeeld snelheid.

Veel spoorwegondernemingen geven aan dat zij bereid zijn meer te betalen wanneer de kwaliteit van de paden toeneemt. Kwaliteitstoename is in hun ogen meer gewenst dan kortingen of prijsverlaging. Veel spoorwegondernemingen vinden dat ProRail weinig gevoel heeft voor de commerciële markt waarin de bedrijven opereren. ProRail voelt slecht aan welke heffingen acceptabel of wenselijk zouden zijn in de markt waarin de ondernemingen zich bevinden, aldus de spoorwegondernemingen.

Over de prestatieregeling lopen de meningen uiteen. Deze bevat in de huidige situatie een nultarief in de formule, waardoor een prikkel om te presteren ontbreekt. Veel partijen zouden graag een effectievere prestatieregeling zien waaraan wel financiële consequenties verbonden zijn. Tenminste één spoorwegonderneming heeft een concreet voorstel gedaan om een effectievere prestatieregeling op te nemen in de toegangsovereenkomst, maar ProRail is hier niet op ingegaan. Er zijn echter ook spoorwegondernemingen die aangeven geen behoefte te hebben aan de prestatieregeling en dit vooral als een administratieve last zien. Zij geven aan dat het in veel gevallen zeer lastig is om de veroorzaker van een verstoring te achterhalen, wat de schuldvraag zeer complex maakt. Sommige spoorwegondernemingen vrezen dat hierdoor administratie uiteindelijk meer zal kosten dan de uiteindelijke boete of teruggave en waarschuwen voor verjuridisering van de sector.

Aannemers vinden een gebruiksvergoeding overbodig omdat zij deze kosten in het algemeen weer doorberekenen aan ProRail in haar rol als opdrachtgever. Om onnodige administratiekosten te voorkomen pleiten zij voor een nultarief. Momenteel berekent ProRail de kosten van de werkelijk verreden paden door aan de spoorwegondernemingen, maar de spoorwegondernemingen betalen liever voor de aangevraagde paden ingeval zij van ProRail moeten afwijken van het aangevraagde pad. Wanneer zij namelijk omgeleid worden, hebben zij niet alleen last van de extra omrijtijd, maar moeten zij ook nog extra gebruiksvergoeding betalen gezien de langere rijweg.

Personenvervoerders anders dan NSR moeten nog steeds veel contracten aangaan met NS-dochters. De kosten die hieruit voortvloeien zouden deel moeten uitmaken van de gebruiksvergoeding, vinden de personenvervoerders.

Partijen zijn in het algemeen positief over het feit dat er dit jaar onderhandelingsruimte is: vrijwel alle partijen zijn het eens met de stelling dat onderhandelingen over de gebruiksvergoeding gewenst zijn. Echter, over het verloop van het onderhandelingsproces zijn partijen over het algemeen weinig positief. Slechts enkele spoorwegondernemingen zijn positief over de verkregen onderhandelingsruimte. Veel goederenvervoerders geven aan dat pas laat, 8 december 2006, overeenstemming over de gebruiksvergoeding is bereikt. De onderhandelingen verliepen moeizaam. In het onderhandelingsproces was onenigheid over de heffing naar gewicht en kostenontwikkeling bij het goederenvervoer. Voor wat betreft de goederenvervoerders was de inschakeling van een mediator noodzakelijk om overeenstemming te bereiken. Volgens één van de geïnterviewde partijen kwam ProRail tijdens de onderhandelingen terug op eerder gemaakte afspraken, wat als zeer vervelend werd ervaren.

Het eerder starten van het proces van onderhandelen en meer duidelijkheid in de precieze planning van de onderhandelingen wordt door marktpartijen als wenselijk gezien; dit ter voorkoming van eventuele verrassingen ten opzichte van uitkomst van andere onderhandelingen en het gevoel voor een voldongen feit geplaatst te worden in december.

Aandachtspunten

In de komende jaren blijft de Vervoerkamer erop toe zien dat de wijze waarop de gebruiksvergoeding tot stand komt in overeenstemming is met de wettelijke normen. De regering en het parlement hebben extra eisen gesteld aan de inkomsten uit de gebruiksvergoeding op de HSL-Zuid (kostendekkend wat betreft aanleg bovenbouw en kosten beheer) en de Betuweroute. De gebruiksvergoedingen voor deze lijnen kunnen daarom een andere systematiek kennen en andere tarieven. Zodra deze bekend zijn, zal de Vervoerkamer erop toezien dat deze vergoedingen niet in strijd zijn met de wet- en regelgeving.

De rechtbank heeft aangegeven de aangetekende beroepen tegen het besluit van de NMa in de zaak Railion versus ProRail (onderhandelplicht gebruiksvergoeding) op 8 juni 2007 te behandelen. De Vervoerkamer verwacht hier meer duidelijkheid te krijgen over het proces tot het overeenkomen van de gebruiksvergoeding. De goederenvervoerders en ProRail hebben afgesproken dit jaar te onderhandelen over de gebruiksvergoeding. Deze onderhandelingen zullen plaatsvinden onder toezicht van de Vervoerkamer.

De Vervoerkamer zal tevens een bijdrage leveren aan de evaluatie die het ministerie van Verkeer en Waterstaat in 2007 gaat uitvoeren naar de systematiek en de tarieven van de gebruiksvergoeding. Zij zal haar ervaringen met de systematiek en tarieven in deze evaluatie inbrengen.

4 Bijkomende diensten en voorzieningen: toegankelijk, maar meer transparantie gewenst

Wettelijk kader

Met bijkomende diensten en voorzieningen worden diensten en voorzieningen bedoeld die nodig zijn om treinen daadwerkelijk te kunnen laten rijden, zoals vermeld in artikel 67 en 68 van de Spoorwegwet. In deze artikelen staat aangegeven aan welke voorwaarden het aanbod van de rechthebbende van de bijkomende diensten aan (potentiële) gebruikers moet voldoen. Zo mag de rechthebbende van diensten een spoorwegonderneming niet zomaar toegang tot de diensten weigeren als hij de enige aanbieder is; hieraan zijn voorwaarden verbonden. Ook dient de rechthebbende in dat geval de diensten tegen kostengeoriënteerde en non-discriminatoire tarieven aan te bieden. Artikel 68 biedt expliciet de mogelijkheid regels op te stellen over de kostenoriëntatie. Van deze mogelijkheid is nog geen gebruik gemaakt. De Vervoerkamer ziet er op toe dat houders van bijkomende diensten iedere belanghebbende op een non-discriminatoire wijze toelaten tot hun diensten en voorzieningen en dat de tarieven voldoen aan de bepalingen uit de wet.

In 2006 heeft de Vervoerkamer op verzoek van de initiatiefnemers van Vivens i.o. de statuten van Vivens i.o. en de conceptovereenkomst tussen Vivens en ProRail bezien. De doelstelling van Vivens is tweeledig. In de eerste plaats wil zij namens haar deelnemers elektriciteit en gasolie voor het vervoer over het spoor inkopen. Verder zal Vivens de exploitatie en het dagelijkse beheer van de tankinstallaties voor gasolie in opdracht van ProRail gaan uitvoeren. De NMa heeft het voornemen tot oprichting van Vivens onder meer getoetst aan de Mededingingswet en de Spoorwegwet. Daarbij heeft de NMa aandacht besteed aan de posities die Vivens naar verwachting zal innemen op de inkoopmarkten voor elektriciteit en gasolie, en op de afzetmarkten voor elektriciteit en gasolie voor het vervoer over het spoor. De NMa heeft op grond van haar "Richtsnoeren samenwerking ondernemingen" vooral extra aandacht van de oprichters gevraagd om te voorzien in een onafhankelijke beslissing over de toelating van spoorwegondernemingen tot Vivens. Ook mag aan ondernemingen die geen behoefte hebben aan het lidmaatschap, het recht op toegang tot de tankinstallaties niet worden ontzegd en het recht tot toegang tot de dienst moet tegen redelijke kosten worden aangeboden. De NMa is van mening dat het recht tot toegang expliciet in de statuten van Vivens zou moeten worden opgenomen. De NMa heeft bovendien opgemerkt dat Vivens een afzonderlijke regeling zal moeten treffen voor spoorwegondernemingen die incidenteel gebruik van de tankplaten.

Terugkoppeling uit de sector

Veel spoorwegondernemingen geven aan dat een eenduidige definitie van het begrip 'Bijkomende diensten en voorzieningen' ontbreekt. Verder geven partijen aan dat er veel onduidelijkheid is over de planning van ProRail op het gebied van aanpassingen aan de bijkomende diensten en voorzieningen. Sommige spoorwegondernemingen zouden een betere informatievoorziening willen hebben vanuit ProRail en zijn daarvoor ook bereid te betalen. Ook een prestatieregeling voor sommige diensten (omroepen op stations) van ProRail wordt als wenselijk ervaren door enkele personenvervoerders. Vervoerders geven aan dat zij geen invloed hebben op de informatie die via de omroepen verspreid wordt en dat zij het niet eens zijn met de berekeningen van de kosten daarvan. De berekening doet geen recht aan de daadwerkelijke geleverde prestatie door ProRail omdat het aantal omroepen in een beperkte periode wordt gemeten, aan de hand van in- en uitstappers, en vervolgens als standaard voor de daarop volgende periodes wordt gebruikt.

Een enkele vervoerder geeft aan dat dit wel is verbeterd. Een aantal vervoerders vindt dat er een goede marktwerking is op het gebied van aanbod voor het onderhoud van spoorvoertuigen. NedTrain is niet meer de enige aanbieder en spoorwegondernemingen zijn tevreden over de keuzemogelijkheid die ontstaat op dit vlak.

Spoorwegondernemingen geven aan dat de kosten voor bijkomende diensten en voorzieningen transparanter berekend worden dan in het verleden het geval was, bijvoorbeeld de verrekening van omroepberichten door ProRail.

Veel spoorwegondernemingen merken op, net als vorig jaar, dat de toegang tot tankplaten beter kan. Dit probleem speelt vooral bij kleine goederenvervoerders die gebruik maken van tankplaten die in beheer zijn bij andere vervoerders. ProRail, of een onafhankelijke derde zoals een oliemaatschappij, zou hierin volgens een aantal respondenten een grotere rol moeten spelen en niet de grootste afnemer de tankplaat laten uitbaten; dit zou tot belangenverstremming leiden. Veel spoorwegondernemingen geven ook aan dat de prijs voor gasolie bij de coöperatieve inkooporganisatie Vivens i.o. mogelijk hoger is dan wanneer zij zelf afspraken zouden maken met gasolieleveranciers. Sommige spoorwegondernemingen kopen daarom hun eigen gasolie in. Wat betreft de tankplaten moet nog een verbeteringsslag worden gemaakt op het gebied van administratie en toegankelijkheid. spoorwegondernemingen vinden het wenselijk als de openingstijden van de tankplaten verruimd worden; bovendien is de capaciteit op sommige tankplaten aan de krappe kant. De administratie dient beter te verlopen; nu gebeurt het nog wel eens dat spoorwegondernemingen op andermans naam tanken. Sommige spoorwegondernemingen geven aan dat zij het jammer vinden dat zij straks niet meer met een tankwagen naast de loc mogen tanken als gevolg van de milieunormen. Sommige spoorwegondernemingen opperen een voorstel voor openbare werkplekken, omdat zij door de milieu- en ARBO-wetgeving geen kleine onderhoudshandelingen op de emplacementen kunnen uitvoeren.

Aandachtspunten

De Vervoerkamer zal de oprichting van Vivens nauwgezet volgen in 2007. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar hoe de organisatie in de praktijk vorm geeft aan haar werkzaamheden.

5 Nationale capaciteitsverdeling: toenemende zorg over conflicten en kwaliteit van paden

Wettelijk kader

Het capaciteitsverdelingsproces richt zich op de verdeling van capaciteit, zowel de capaciteit in de vorm van treinpaden als de capaciteit op stations en emplacementen. Uit artikel 61 van de Spoorwegwet blijkt dat de beheerder verantwoordelijk is voor het verdelen van de capaciteit. De Vervoerkamer ziet er op toe dat de beheerder deze verantwoordelijkheid op onafhankelijke en non-discriminatoire wijze invult.

In 2006 heeft de Vervoerkamer een klacht behandeld van Dille en Lejeune Cargo die de capaciteitsverdeling op het traject Budel-Weert betref. Hoewel het traject in de achtereenvolgens geldende netverklaringen opgenomen was als hoofdspoor waar capaciteit voor kon worden aangevraagd, bleek de staat van de infrastructuur zo slecht te zijn dat er niet veilig over heen gereden kon worden, ook niet als er met aanpassingen in gewicht en/of snelheid gereden zou worden. De afhandeling van de (ad hoc) aanvraag voor treinpaden op dit traject was evenmin binnen de wettelijke termijn van vijf werkdagen afgehandeld. De slechte staat was het gevolg van het door ProRail niet kunnen uitvoeren van vernieuwingswerkzaamheden omdat de daarvoor vereiste instemming van decentrale overheden niet was verleend. Inmiddels is begin 2007 de laatste vereiste vergunning verkregen en zijn de vernieuwingswerkzaamheden begonnen. In de afgegeven vergunning is aangegeven dat het oordeel over de staat van de lijn zoals naar voren kwam uit de klachtafhandeling een rol heeft gespeeld bij de vergunningverlening. Helaas is het vervoer van de goederen die ten grondslag lagen aan de capaciteitsaanvraag, door het niet beschikbaar zijn van het traject, inmiddels vergeven aan een wegvervoerder. Gebruik maken van een alternatief spoortraject was te inefficiënt om een concurrerende prijs neer te kunnen zetten. Daarmee is aangetoond dat het beschikbaar zijn van kwalitatief goede paden voor het goederenvervoer essentieel is voor een goede concurrentiepositie ten opzichte van het wegvervoer.

Terugkoppeling uit de markt

Veel geconsulteerde spoorwegondernemingen zijn op hoofdlijnen tevreden over de capaciteitstoewijzing van ProRail. Er zijn echter wel enkele kanttekeningen. Veel spoorwegondernemingen gebruiken zowel paden in de jaardienstregeling als ad-hoc paden. De verhouding is per spoorwegonderneming verschillend: de kleinere goederenvervoerders en aannemers gebruiken over het algemeen meer ad-hoc paden. Het voornaamste bezwaar op de capaciteitsverdeling van 2007 is het grotere capaciteitsbeslag van de nieuwe dienstregeling van de NS. In de nieuwe dienstregeling gebruikt de NS meer paden en zijn de paden ruimer ingepland. Hierdoor is minder capaciteit beschikbaar voor de andere spoorwegondernemingen.

Bijna alle spoorwegondernemingen zijn tevreden over de manier waarop ProRail capaciteitsaanvragen voor verkeer afhandelt, alleen duurt de afhandeling soms te lang naar mening van de spoorwegondernemingen. De nieuwe aanvraagmethode is nog steeds in ontwikkeling en wordt door de meeste spoorwegondernemingen niet gebruikt.

Een algemene trend die door de meeste spoorwegondernemingen wordt geschetst is de kwaliteitsafname van paden. Veel spoorwegondernemingen zouden graag paden van betere kwaliteit hebben en zouden daar eventueel ook meer voor willen betalen. Ook geven spoorwegondernemingen aan dat de onderhoudstoestand van het spoor afneemt.

Spoorwegondernemingen denken dat de capaciteitsproblemen zullen toenemen in de toekomst en dat vrije paden schaarser gaan worden. Ook ProRail erkent dat de druk op de capaciteit toeneemt, mede door de toenemende veiligheidseisen. Diverse partijen geven aan dat ProRail niet altijd in staat is mee te gaan in de dynamiek van de dag. ProRail is niet altijd in staat de aanvragen, naar mening van de spoorwegondernemingen, snel genoeg af te handelen. Ook speelt ProRail naar de mening van een aantal goederenvervoerders onvoldoende in op te verwachten groei in vervoervraag. Een gebrek aan communicatie tussen de afdelingen capaciteitsverdeling en capaciteitsontwikkeling van ProRail wordt als mogelijke oorzaak genoemd. Overbelastingverklaringen worden, volgens de spoorwegondernemingen, niet altijd even consistent toegepast, waardoor overbelaste lijnen niet in alle gevallen als zodanig worden aangemerkt.

De lokale planning en de capaciteitsverdeling op emplacementen verdient verdere verbetering, is de mening van veel spoorwegondernemingen. Veel goederenvervoerders ervaren toegangsproblemen als het gaat om de stamlijnen en capaciteit op de emplacementen. Spoorwegondernemingen vinden dat NS en ProRail nog steeds grotendeels de markt bepalen en dat zij weinig grip hebben op de capaciteitsverdeling. Vooral bij de totstandkoming van de dienstregeling 2007, met sterk gewijzigde dienstregelingsopzet, zouden ProRail en NS nauw samengewerkt hebben. Het proces van capaciteitsverdeling wordt niet door iedereen als transparant ervaren. Aannemers geven aan dat buitendienststellingen niet altijd goed gecommuniceerd worden, waardoor zij soms langer moeten wachten voordat het spoor wordt vrijgegeven.

De meeste spoorwegondernemingen zijn tevreden over het doorlopen proces bij de toewijzing van de paden, alleen worden de toegewezen paden niet altijd ook daadwerkelijk verkregen, er is een verschil tussen toewijzing en uitvoering. Een dilemma waar sommige spoorwegondernemingen tegenaan lopen is de juistheid van paden, wanneer deze kort van tevoren zijn aangevraagd. Zo zijn de infrabeperkende eisen vaak niet meegenomen in de planning van paden, waardoor de paden niet volgens planning en zonder vertraging verreden kunnen worden, bovendien hebben die paden vaker een tussenstop. Opvallend is dat bij goederenvervoerders het beeld leeft dat hun paden onevenredig vaak worden aangetast om personentreinen voorbij te laten, terwijl bij personenvervoerders het omgekeerde beeld leeft.

Over deze bijsturing leven bij tenminste één personenvervoerder andere beelden. In de eerste plaats wordt aangegeven dat ProRail onvoldoende of in het geheel niet controleert of goederenvervoerders kunnen voldoen aan de (snelheids)specificaties van een pad, waardoor het voor kan komen dat door onvoldoende inzet van locomotieven een goederentrein de voor een pad vereiste snelheid niet haalt. In de tweede plaats wordt er op gewezen dat personentreinen worden bijgestuurd in de vrije ruimte, maar dat het pad van vertraagde goederentreinen wordt opgeheven en de goederentrein wordt herpland in het eerstvolgende vrije pad dat voor goederentreinen is gereserveerd en niet in de, in de dienstregeling 2007, schaarse vrije ruimte.

De respondenten zijn het niet altijd eens met de door de wetgever vastgestelde criteria, zoals het minimum aantal treinpaden voor het goederenvervoer per corridor en de prioriteit voor het personenvervoer na overbelastverklaringen.

Aandachtspunten

De Vervoerkamer richt zich met haar toezicht op een eerlijke en non-discriminatoire verdeling van de capaciteit. Hierbij hanteert de Vervoerkamer als uitgangspunt dat de beheerder besluiten voor capaciteitsverdeling zelf neemt, ook als werkzaamheden zijn uitbesteed.

In 2007 zullen in de loop van het dienstregelingsjaar naar verwachting veel wijzigingen plaats gaan vinden op de jaardienst zoals deze door ProRail op 18 november 2006 is vastgesteld voor de treinpaden en op 28 oktober 2006 voor de emplacementen. Door de ingebruikname van nieuwe infrastructuur (Betuweroute, spoorverdubbeling Amsterdam-Utrecht en HSL-Zuid) en de levering van (omgebouwde) locomotieven met de Europese systemen voor veiligheid en tractie zullen treinpaden opnieuw ingelegd moeten worden. De aanvragen hiertoe worden door ProRail behandeld als ad-hoc aanvragen. De Vervoerkamer zal in 2007 de afhandeling van deze aanvragen, met speciale aandacht voor de internationale treinpaden op de corridor Rotterdam-Milaan, toetsen aan de wet- en regelgeving. Ook de afhandeling van verzoeken om capaciteit voor beheer na het vaststellen van de jaardienstregeling zal onderzocht worden

Bepaalde werkzaamheden bij het verdelen van capaciteit kunnen uitbesteed worden indien de betreffende activiteiten door uitbesteding aantoonbaar efficiënter uitgevoerd kunnen worden. Een van deze uitbesteede taken betreft de lokale planning, de capaciteitsverdeling op emplacementen waaronder tevens de toekenning van opstelcapaciteit. In 2007 zal de Vervoerkamer haar toezichtactiviteiten, waar zij in 2006 mee is gestart, ten aanzien van de lokale planning afronden.

6 Internationale capaciteitsverdeling: toewijzing verbetert maar kwaliteit is een zorgpunt

Wettelijk kader

De capaciteitstoedeling van internationale treinpaden vindt per land plaats door de infrastructuurbeheerder van het betreffende trajectdeel. Hierbij geldt wel een verplichting voor de beheerder om efficiënt samen te werken met andere infrastructuurbeheerders, om zo grensoverschrijdende infrastructuurcapaciteit te creëren en deze toe te wijzen aan degenen die daarom verzoeken. Zij moeten hiertoe gezamenlijke procedures opstellen. De besluiten rondom de toewijzing van infrastructuurcapaciteit mogen uitsluitend door de vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders worden genomen. Dit betekent dat vervoerbedrijven geen besluiten kunnen nemen rondom de verdeling van internationale capaciteit.

De Vervoerkamer maakt zich hard voor het wegnemen van drempels en het bevorderen van internationale capaciteitsverdeling op de corridor Rotterdam - Milaan en Rotterdam - Lyon en participeert in de "International group for improving Quality of railtransport in the North-South Corridor" (IQ-C), in samenwerking met de andere betrokken regulators. Daarnaast richt de Vervoerkamer zich op samenwerking en participatie met de andere Europese regulators om invulling te geven aan de samenwerkingsverplichting van artikel 31 van Richtlijn 2001/14/EG. Door het delen van informatie kunnen de verschillende toezichthouders kennis en ervaring opbouwen en hun toezicht beter uitoefenen.

In 2006 heeft de Vervoerkamer haar toezicht op de verdeling van internationale treinpaden op de corridor Rotterdam-Milaan gezamenlijk met haar collega-vervoerkamers in Duitsland, Zwitserland en Italië aangepakt. In december 2006 werd een rapport met bevindingen uitgebracht. De belangrijkste conclusies zijn dat aantal verbeteringen zijn doorgevoerd, maar dat nog een aantal belangrijke verbeteringen op korte termijn noodzakelijk zijn. Daarbij gaat het vooral om praktische zaken als eenheid in het aanvraag-format, het toegankelijk maken van de aan te vragen treinpaden, het harmoniseren van de sluitingsdatum ten behoeve van de jaardienst en de maatschappelijke criteria voor overbelastverklaring. De toezichthouders signaleren dat er naar aanleiding van de aanvragen van goederenvervoerders voor internationale paden op deze corridor geen overbelastverklaringen hebben plaatsgevonden, maar dat het aantal aangevraagde paden stijgt. Er zijn nu al circa 300 paden per dag aangevraagd en beschikbaar op het meest drukke deel van de corridor. De verwachting is daarom dat de komende tijd wel overbelastverklaringen kunnen komen.

ProRail heeft in 2006 getracht de sluitingsdata voor de aanvragen van internationale treinpaden te harmoniseren. De eerste uitwerking daarvan gebeurde door de sluitingsdatum te vervroegen tot de sluitingsdatum van Duitsland (10 april). De gevolgen daarvan voor het Nederlandse verdelingsproces leverden veel vragen op bij de Vervoerkamer. Ten eerste omdat het Nederlandse proces daardoor zeer inefficiënt werd (de programmering die tot op heden in ruim een week werd uitgevoerd, duurde in het nieuwe voorstel 11,5 weken) en ten tweede omdat er verschillende aanvragen ingediend konden worden op verschillende momenten. De definitieve uitwerking van het capaciteitsverdelingsproces voor de dienstregeling 2008 is daarom aangepast. De Vervoerkamer vindt het streven naar harmonisatie nog steeds belangrijk, onder de voorwaarde dat het proces in Nederland niet inefficiënter wordt voor de spoorwegondernemingen.

Terugkoppeling uit de markt

De meeste spoorwegondernemingen maken gebruik van voorgeconstrueerde paden en zijn redelijk tevreden over de kwaliteit van deze paden. De tevredenheid is ten opzichte van de monitor van vorig jaar sterk toegenomen. Spoorwegondernemingen geven aan graag meer gebruik te willen maken van voorgeconstrueerde paden, maar deze blijken onvoldoende verkrijgbaar te zijn. De One-Stop-Shop wordt door veel spoorwegondernemingen als slecht ervaren als het gaat om de aanvraag van internationale paden. Voornamelijk de snelheid van afhandeling van aanvragen en de transparantie schieten te kort. Een aantal spoorwegondernemingen vraagt daarom hun paden voor Duitsland direct bij de betreffende beheerder aan of plaatst de aanvragen via collega-spoorwegondernemingen. De meeste spoorwegondernemingen geven aan dat aanvraag en uitvoering van internationale paden steeds beter verlopen. De samenwerking tussen ProRail en DB Netz verloopt steeds beter, dit zou mede door de komst van de Betuweroute kunnen komen.

De kwaliteit van internationale paden is een blijvend zorgpunt. Deze kwaliteit is volgens respondenten die hier gebruik van maken - voornamelijk goederenvervoerders - minder dan de kwaliteit van nationale paden. Er is weinig grensoverschrijdende planning, de paden sluiten bij de grens niet goed op elkaar aan. Vooral internationale paden naar Frankrijk verlopen in praktijk erg slecht. Er is veel vertraging op de corridor naar Lyon. Bij grensoverschrijdende paden is vaak sprake van miscommunicatie tussen de verschillende verkeersleidingen. Treinnummers veranderen wanneer de trein de grens overgaat, waardoor deze nummers niet altijd erkend en herkend worden door de verkeersleiding. Dit is voornamelijk het geval bij ad-hoc paden. Ook is er een verschil in richtlijnen tussen de verschillende landen, als het gaat om met hoeveel vertraging je binnen een pad mag rijden. In Nederland moet een spoorwegonderneming na meer dan 20 minuten vertraging een nieuw pad aanvragen, in Duitsland hoeft dit pas na 24 uur en in België na 6 uur. Hierdoor ontstaat tijdens het uitvoeren van een internationale dienst die met vertraging rijdt, veel onduidelijkheid voor zowel de spoorwegonderneming als de verkeersleiding.

Aandachtspunten

De Vervoerkamer is van oordeel dat de kracht van het internationale goederenvervoer ligt in het snel en efficiënt kunnen aanvragen van internationale treinpaden. Een efficiënte en doeltreffende samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders om grensoverschrijdende infrastructuurcapaciteit te creëren en te kunnen toewijzen, is daartoe onontbeerlijk. Dit betekent niet alleen dat er samenwerking dient plaats te vinden ten behoeve van de internationale capaciteitsverdeling. De door de infrastructuurbeheerders beschikbaar gestelde internationale treinpaden moeten vervolgens ook daadwerkelijk toegankelijk zijn voor de aanvragers van internationale treinpaden en aansluiten bij hun vraag.

De Vervoerkamer werkt actief samen met andere Europese toezichthouders om het internationale treinverkeer te stimuleren. Daarnaast richt zij haar aandacht op de wijze waarop de samenwerking tussen de railinfrastructuurbeheerders in de praktijk plaatsvindt. In 2007 zal de focus van deze samenwerking liggen op het aanvragen en afhandelen van ad-hoc aanvragen op de bovengenoemde corridor.

7 De toegangsovereenkomst: ontevredenheid over proces en meer behoefte aan maatwerk

Wettelijk kader

De toegangsovereenkomst is een overeenkomst tussen de spoorinfrastructuurbeheerder en een spoorwegonderneming over het gebruik van capaciteit, de algemene voorwaarden en de kosten voor het gebruik van de infrastructuur. De spoorwegondernemingen zijn verplicht om een toegangsovereenkomst aan te gaan wanneer zij van het spoor gebruik willen maken. Met de inwerkingtreding van de Spoorwegwet worden nieuwe eisen aan deze toegangsovereenkomst gesteld. Artikel 59 van de Spoorwegwet legt de regels vast waaraan een toegangsovereenkomst dient te voldoen.

Terugkoppeling uit de sector

De vragen die door de Vervoerkamer zijn gesteld richten zich op de Toegangsovereenkomst 2007. De meeste respondenten geven te kennen de nieuwe toegangsovereenkomst beter te vinden dan de vorige: de overeenkomst is helderder geformuleerd en ook inhoudelijk zijn er goede ontwikkelingen. De algemene voorwaarden zijn voor iedereen gelijk en worden daarom niet als discriminerend ervaren. Een kanttekening die spoorwegondernemingen bij de toegangsovereenkomst plaatsen is dat de toegangsovereenkomst groot van omvang is en dat er veel juridische kosten zijn verbonden aan het totstandkomen van de overeenkomst. Vooral kleinere vervoerders en aannemers zouden graag een compactere toegangsovereenkomst zien die meer is toegespitst op de specifieke situatie van de betreffende partij.

Over een aantal inhoudelijke punten bestaat ontevredenheid bij spoorwegondernemingen. Een aantal partijen geeft aan dat afspraken over de ontwikkeling en beschikbaarheid van infrastructuur steviger kunnen. Ook zijn verschillende spoorwegondernemingen het niet eens met de maximale aansprakelijkheid. Deze is door ProRail op € 100 miljoen vastgesteld, wat volgens hen niet in verhouding zou staan met het daadwerkelijke risico voor (vooral kleine) spoorwegondernemingen. Meer maatwerk op dit gebied is vanuit de spoorwegondernemingen gewenst. Ook opperen diverse spoorwegondernemingen een collectieve, door ProRail af te sluiten verzekering als oplossing. De kosten hiervan zouden volgens hen via de gebruiksvergoeding verdisconteerd kunnen worden. ProRail geeft aan te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om met deze problematiek om te gaan.

Terwijl partijen in het algemeen positief zijn over de inhoud van de toegangsovereenkomst, heerst over het proces meer onvrede. Het onderhandelingsproces is zeer laat gestart, waardoor spoorwegondernemingen weinig tijd hadden te reageren en te onderhandelen. Sommige spoorwegondernemingen ervaren daarnaast de gegeven onderhandelingsruimte als te beperkt. Men mocht wel aanwezig zijn, maar geen eigen punten inbrengen. ProRail stelt zich in hun ogen onvoldoende coöperatief op in de onderhandelingen. ProRail stelt, volgens de spoorwegondernemingen, dat als zij zonder ondertekening van de toegangsovereenkomst gaan rijden na 10 december 2006, automatisch akkoord gaan met de door ProRail voorgestelde toegangsovereenkomst. Deze spoorwegondernemingen menen dat ProRail op deze manier misbruik maakt van haar monopoliepositie en wijzen er hierbij op dat NS het jaar ervoor drie maanden zonder getekende toegangsovereenkomst gereden heeft. Tevens geeft een aantal goederenvervoerders aan dat ProRail naar hun mening probeerde terug te komen op eerder gemaakte afspraken.

Diensten die worden aangeboden in de netverklaring en automatisch worden opgenomen in de toegangsovereenkomst, blijken in de praktijk niet altijd te worden aangeboden door de beheerder, zoals bij hersporing. In die gevallen dienen de spoorwegondernemingen hier aparte contracten voor af te sluiten.

Regionale personenvervoerders geven aan dat het lastig is met ProRail te onderhandelen over gewenste infrastructurele maatregelen op decentrale spoorlijnen. Zij geven aan dat ProRail zich hierin vooral lijkt te laten sturen door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en te weinig oog heeft voor wensen van regionale vervoerders en/of decentrale overheden.

Aandachtspunten

De Vervoerkamer is van mening dat de tussen de beheerder en gerechtigde gesloten toegangsovereenkomst zo transparant en volledig mogelijk moet zijn. Per spoorwegonderneming kunnen de afspraken verschillen. De Vervoerkamer beoordeelt of de tussen ProRail en vervoerder gemaakte afspraken zijn toegestaan. Nu de toegangsovereenkomst niet langer voor iedereen gelijk zal zijn, bestaat bovendien het risico op discriminatie tussen de verschillende spoorwegondernemingen bij het afsluiten van de toegangsovereenkomsten. De Vervoerkamer ziet erop toe dat de wettelijke uitgangspunten – non-discriminatoire en vrije toegang tot het spoor – daarbij gewaarborgd blijven.

In 2007 zullen de Betuweroute en de HSL-Zuid in gebruik genomen worden. Nu voor de Betuweroute gekozen is voor de oprichting van de Betuweroute Exploitatiemaatschappij (BREM) zal de Vervoerkamer bezien of voor de spoorwegondernemingen transparant is met wie ze wanneer kunnen onderhandelen over de toegangsovereenkomst en met wie ze een toegangsovereenkomst moeten afsluiten.

8 De kaderovereenkomst: geen noodzaak voor de meesten

Wettelijk kader

In de Spoorwegwet behandelt artikel 60 de kaderovereenkomsten. Een kaderovereenkomst is een overeenkomst tussen spoorwegondernemingen en de beheerder over de toekomstige capaciteitsbehoefte van de spoorwegondernemingen. De kaderovereenkomst biedt zekerheid over de te verwachten toekomstige capaciteitsaanvraag. Heeft de kaderovereenkomst een geldingsduur van langer dan vijf jaar, dan is voorafgaande instemming van de NMa vereist. De Vervoerkamer ziet er op toe dat er naast de afgesloten kaderovereenkomsten ruimte op de markt blijft voor nieuwe toetreders. De overeenkomsten mogen geen belemmering vormen voor het gebruik van de infrastructuur door andere aanvragers of diensten. In 2006 heeft de Vervoerkamer geen toezicht uitgevoerd op de naleving van artikel 60 van de Spoorwegwet omdat er geen kaderovereenkomsten zijn afgesloten in 2006.

Terugkoppeling uit de sector

Net als in het voorgaande jaar geven slechts enkele spoorwegondernemingen te kennen een kaderovereenkomst te willen sluiten wanneer hier mogelijkheden voor geboden worden. Vele geven aan geen behoefte aan een kaderovereenkomst te hebben omdat de markt waarin zij zich begeven te dynamisch is voor dergelijke contracten. Een kaderovereenkomst is voor hen een te lange termijn, waarbij te veel details onzeker zijn.

Sommige spoorwegondernemingen zien wel voordelen in een kaderovereenkomst, voor wat betreft de bedrijfszekerheid en (daardoor) meer rust in de organisatie. Het brengt tevens meer duidelijkheid in de relatie tussen ProRail en de spoorwegonderneming. Maar een kaderovereenkomst moet ook verplichtingen hebben voor de beheerder op het gebied van verbeteringen aan de infrastructuur. Zowel spoorwegondernemingen als beheerder geven aan dat structurele afname van paden, gekoppeld aan financiering van nieuwe infrastructuur, een wenselijke ontwikkeling zou zijn. Beheerder en spoorwegonderneming ervaren het allebei als een goede zaak om vraag en aanbod voor een lange termijn vast te leggen.

Aandachtspunten

Er zijn geen concrete initiatieven bekend van spoorwegondernemingen die voor 2008 en later een kaderovereenkomst willen gaan afsluiten. De Vervoerkamer heeft daarom geen capaciteit gereserveerd voor toezicht op de naleving van artikel 60 Spoorwegwet. De Vervoerkamer verwacht dat het sluiten van kaderovereenkomsten relevant wordt zodra de instantie welke de aanleg van infrastructuur bekostigt, garanties gaat vragen voor het minimale, toekomstige, gebruik van de aan te leggen infrastructuur. Een dergelijke garantie kan geborgd worden door een kaderovereenkomst aan te gaan. Verder kan het opportuun zijn een kaderovereenkomst aan te gaan in het geval een concessieverlener voor openbaar vervoer per trein in de concessie vastlegt welk voorzieningenniveau door de vervoerder geboden moet worden. Dan zal een vervoerder een dergelijke concessie alleen accepteren als hij zich verzekerd weet van voldoende capaciteit tegen een vooraf kenbare gebruiksvergoeding. Een kaderovereenkomst kan de gewenste zekerheid opleveren.

9 De werking van de markt: positieve ontwikkeling

Wettelijk kader

Uiteindelijk is het doel van de Vervoerkamer, gelijk haar missie, om de vervoermarkt te laten werken. Er moet een gezonde marktordening gecreëerd worden waardoor ondernemingen efficiënter en effectiever gaan werken, wat voordelen oplevert voor zowel de consument, de verladers als de spoorwegonderneming. Deze doelstellingen sluiten ook aan bij de Richtlijnen 91/440/EG en 2001/14/EG.

Terugkoppeling uit de sector

Over het algemeen wordt door de geïnterviewden gesteld dat de spoorwegvervoermarkt naar behoren werkt. Ook buitenlandse vervoerders die Nederland aandoen, geven te kennen dat de Nederlandse markt in vergelijking met markten in andere EU-lidstaten goed toegankelijk is. De markt werkt steeds beter en groeit, bevestigen spoorwegondernemingen. Spoorwegondernemingen geven echter aan dat een level-playing-field op Europees niveau ontbreekt: buitenlandse spoorwegondernemingen krijgen makkelijker toegang tot de Nederlandse markt dan andersom.

Extra groeikansen worden onbenut gelaten door het ontbreken van een goed beleid en heldere regelgeving op het gebied van heringebruikname van oude spoorlijnen en stamlijnen. De heringebruikname van lokale industriële spooransluitingen – veelal in handen van NS Spooransluitingen – is complex en duur. Een ander probleem is dat in 2006 duidelijk werd dat het tekort aan locomotieven die geschikt zijn voor het gebruik van de Betuweroute en de HSL-Zuid een belangrijke drempel vormt voor de gewenste groei van zowel het goederenvervoer als het personenvervoer.

Spoorwegondernemingen signaleren dat de ontvlechting tussen ProRail, de NS en deels ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat, nog steeds zijn sporen nalaat en een optimale marktwerking in de weg staat. Vooral rondom de dienstregeling 2007 – die ontstaan is vanuit het project 'Benutten & Bouwen van NS, ProRail, de BRG en het ministerie – hebben andere partijen buiten spel gestaan. Men is van mening dat ProRail zich door het commitment aan 'Benutten & Bouwen', en later aan 'Samensporen', niet onafhankelijk genoeg opstelde. Dat is ook terug te zien in de respons op de vragenlijst: terwijl vorig jaar de meerderheid van de respondenten positief of neutraal over de onafhankelijkheid van ProRail was, is men dit jaar overwegend negatief over dit onderwerp.

De lokale planning verloopt grotendeels via de NS op stations en via Railion op emplacementen. Veel spoorwegondernemingen geven aan dat dit via ProRail zou moeten verlopen. ProRail heeft naast de toelatingseisen van IVW (*Inspectie Verkeer en Waterstaat*) aanvullende eisen voor toelating. Dit wordt als onduidelijk ervaren door de spoorwegondernemingen. Verder geven goederenvervoerders aan dat de politieke druk die wordt uitgeoefend op ProRail - als het gaat om meer veiligheid en punctualiteit in het personenvervoer - ten koste gaat van de kwaliteit van paden voor het goederenvervoer. Zo worden goederentreinen onderweg wel eens aan de kant gezet voor een vertraagde personentrein.

Een redelijk aantal spoorwegondernemingen geeft te kennen dat de aansturing van ProRail ondoorzichtig is en dat de procedures veel tijd in beslag nemen. ProRail zou efficiënter te werk moeten gaan om optimaal te kunnen inspelen op de dynamiek van de markt. Spoorwegondernemingen geven wel aan dat dit steeds beter gaat bij ProRail en begrijpen ook dat dit een langdurig proces is.

Zowel spoorwegondernemingen als beheerder geven aan dat er sprake is van een verjuridisering: er komen steeds meer juridische procedures, wat een hoop extra werk en kosten met zich meebrengt. De aansprakelijkheidsregeling wordt als een drempel voor toetreding gezien.

Ondanks de transparantere wijze waarop NS treinstellen beschikbaar wil stellen - door tarieven en voorwaarden op te nemen in het bestek voor een aanbesteding van regionaal spoorvervoer - zijn de spoorwegondernemingen niet tevreden over de vermelde tarieven en voorwaarden. Helaas ontbreekt nog steeds een alternatief voor deze spoorwegondernemingen, wat als een belangrijke drempel wordt ervaren bij het efficiënter en kwalitatief beter maken van het personenvervoer per spoor.

<i>Aard vergunning/instantie/organisatie</i>	<i>Aantal 2006</i>	<i>Aantal 2007</i>
<i>Houders met een in Nederland afgegeven EU-bedrijfsvergunning</i>	<i>14***</i>	<i>20****</i>
<i>Houders met een in het buitenland afgegeven EU-bedrijfsvergunning</i>	<i>8</i>	<i>7(nog niet definitief)</i>
<i>Houders beperkte Nederlandse bedrijfsvergunning</i>	<i>16**</i>	<i>18**</i>
<i>Toegelaten spoorwegondernemingen</i>	<i>23*</i>	<i>24</i>
<i>Keuringsinstanties nationale compatibiliteit</i>	<i>2 (waarvan 2 voor spoorvoertuigen)</i>	<i>2 (waarvan 2 voor spoorvoertuigen)</i>
<i>Keuringsinstantie internationale compatibiliteit</i>	<i>5 (waarvan 1 voor spoorvoertuigen)</i>	<i>5 (waarvan 1 voor spoorvoertuigen)</i>
<i>Erkende werkplaatsen</i>	<i>40 (waarvan 17 alleen actief in het buitenland)</i>	<i>41 (waarvan 18 alleen actief in het buitenland)</i>
<i>Organisaties voor medische keuringen</i>	<i>4 (plus 1 voor herkeuringen)</i>	<i>4 (plus 1 voor herkeuringen)</i>
<i>Organisaties voor psychologische tests</i>	<i>4</i>	<i>4</i>
<i>Examinerende instituten</i>	<i>2 (1 voor vervoerproces, 1 voor werkzaamheden plus een ondersteunend bureau)</i>	<i>2 (1 voor vervoerproces, 1 voor werkzaamheden plus een ondersteunend bureau)</i>
<i>Bedrijven die personeel stellen met een veiligheidstaak</i>	<i>2</i>	<i>2</i>

Tabel 1: enkele gegevens over het Spoor (bron: IWW)

* *Dit zijn ondernemingen die naast over een vergunning tevens beschikken over een veiligheidsattest*

** *Hiervan zijn er slecht drie daadwerkelijk actief*

*** *Hiervan zijn twee bedrijven niet actief, het betreft hier Connex en Shortlines*

**** *Hiervan is één bedrijf niet actief, het betreft hier Shortlines*

De Vervoerkamer richt zich op het wegnemen van drempels voor een gezonde concurrentie op het spoor en richt zich op de bevordering van efficiëntie en effectiviteit. Dit geldt zowel voor wat betreft de relatie tussen de beheerder en de spoorwegonderneming, als de relatie tussen de spoorwegonderneming en de BDV-houder. In het afgelopen jaar heeft de Vervoerkamer een stijgende lijn waargenomen in de toetreding tot het spoor. Het aantal partijen dat actief was op het Nederlandse spoor nam ook dit jaar weer toe. Vorig jaar constateerde de Vervoerkamer dat steeds meer partijen actief zijn met een in het buitenland afgegeven EU-bedrijfsvergunning. Deze stijgende lijn wordt niet doorgezet: dit aantal partijen bleef ongeveer stabiel. Het aantal partijen met een in Nederland afgegeven EU-bedrijfsvergunning nam wel fors toe, van veertien naar twintig. Het aantal spoorwegondernemingen nam met één toe, net als het aantal erkende werkplaatsen.

Aandachtspunten

De Vervoerkamer stelt vast dat er naast toetreders op de vervoersmarkt ook op de andere terreinen, zoals het beheer van de infrastructuur en het onderhoud, nieuwe toetreders op de markt zijn gekomen en dat de ontwikkelingen op de markt vooralsnog positief zijn. Toch blijft de Vervoerkamer zich ook in 2007 richten op het wegnemen van drempels voor nieuwe toetreders. Dit doet zij onder meer door, waar nodig, met nieuwe toetreders mee te denken en voorlichting te geven over de Spoorwegwet en de rol van de Vervoerkamer binnen de markt. Ook de samenwerkingsverbanden voor het vervoer op de corridors Rotterdam-Milaan en Rotterdam-Lyon richten zich op het wegwerken van concrete barrières, door deze barrières en de mogelijke oplossingen onder de aandacht te brengen van de betrokken ministeries, infrastructuurmanagers en inspecties.

DEEL B: Uitvoering toezicht

10 De prioriteiten voor het komende jaar: gebruiksvergoeding en capaciteitsverdeling

Kader

De Vervoerkamer heeft in de concept NMa-agenda 2007 aangegeven dit jaar prioriteit te willen geven aan de capaciteitsverdeling en de tarieven en heffingsbeginselen voor de gebruiksvergoeding 2007 en 2008. De Vervoerkamer heeft de wens om de door haar vastgestelde aandachtspunten te toetsen binnen de markt waarop zij toezicht uitoefent en wil op deze wijze draagvlak creëren voor de prioriteiten die zij ten aanzien van haar toezicht stelt. Aan de gerechtigden is daarom de vraag gesteld of zij zich in de door de Vervoerkamer vastgestelde prioriteiten konden vinden. Daarnaast is aan de bevrageden de mogelijkheid geboden hun eigen prioriteiten kenbaar te maken en aan te geven waar de Vervoerkamer haar prioriteiten zou moeten leggen.

Terugkoppeling uit de sector

Wanneer de respondenten aangeven welke onderwerpen voor hun bedrijf het meest van belang zijn, worden de toegangsovereenkomst en gebruiksvergoeding als meest relevante onderwerpen genoemd. Deze onderwerpen krijgen dan ook de hoogste prioriteit van de vervoerders. Daarnaast worden ook de nationale capaciteitsverdeling en de netverklaring als prioriteiten aangemerkt. Bij de andere punten loopt de prioriteitstelling niet ver uiteen tussen de verschillende vervoerders. De internationale capaciteitsverdeling en de bijkomende diensten en voorzieningen zijn in de ogen van de respondenten gemiddeld minder van belang. Hierbij dient wel aangetekend te worden dat goederenvervoerders veelal meer waarde hechten aan internationale capaciteitsverdeling. De kaderovereenkomst tenslotte krijgt de minste prioriteit. Dit laatste is ook al gebleken uit het feit dat de gerechtigden het afsluiten van een kaderovereenkomst minder relevant vinden. Voor een cijfermatige onderbouwing van de prioriteitsstelling van de bedrijven: zie bijlage 2, grafiek 6.

Er doen zich weinig verschuivingen voor wanneer gevraagd wordt waar de prioriteiten van de Vervoerkamer zouden moeten liggen. De hoogste prioriteit voor de Vervoerkamer zou volgens de respondenten moeten liggen bij de gebruiksvergoeding en vervolgens bij de toegangsovereenkomst, vooral de totstandkoming hiervan. Vervolgens worden de nationale en internationale capaciteitsverdeling genoemd. In mindere mate wordt de netverklaring in de bijkomende diensten en voorzieningen als prioriteit gezien. Het toezicht op de kaderovereenkomsten krijgt wederom de minste prioriteit.

Naast de onderwerpen die zowel door de respondenten als door de Vervoerkamer als primair aandachtspunt worden genoemd, wordt ook de toegangsovereenkomst samen met de gebruiksvergoeding als prioriteit aangemerkt.

Uit de reacties is gebleken dat de prioriteiten die de Vervoerkamer zich voor het komende jaar heeft gesteld in grote mate overeenkomen met de prioriteiten die de respondenten zelf zouden willen stellen. De prioriteiten van de Vervoerkamer sluiten dan ook grotendeels aan bij de wensen van de bevrageden. Voor een nadere onderbouwing hiervan: bijlage 2, grafiek 5.

Agenda 2007

De Vervoerkamer is door de antwoorden in de monitor bevestigd in haar keus voor de prioriteiten in haar toezicht in 2007. Overigens is de NMa-agenda 2007 al tekstueel aangepast, naar aanleiding van opmerkingen uit de spoorsector tijdens de consultatie van de concept-NMa-agenda. Zo bleek de prioriteit voor 'ad-hoc'-aanvragen niet duidelijk te zijn.

Voor de gebruiksvergoeding 2008 zullen hoogstwaarschijnlijk nieuwe elementen aan de orde komen: het verwerken van eventuele mark-ups in de gebruiksvergoeding voor de Betuweroute en de HSL-Zuid én de relatie prijs-kwaliteit: in hoeverre en op welke wijze kan het verschil in kwaliteit van het treinpad een verschillende prijs van de gebruiksvergoeding betekenen?

11 De Vervoerkamer in 2007: werken aan snelheid, effectiviteit en zorgvuldigheid

Toezichtkader

De Vervoerkamer is sinds 1 januari 2005 officieel gestart met het toezicht op de spoorsector. De prioriteiten van het toezicht hebben zich tot dusverre voornamelijk gericht op het toewerken naar de juiste wettelijke structuur binnen de spoormarkt, waarbij de nadruk heeft gelegen op de procedurele en organisatorische aspecten. Hiertoe heeft de Vervoerkamer zich echter niet beperkt: in een aantal gevallen is door de Vervoerkamer ook toezicht uitgeoefend op het feitelijke gedrag van partijen.

Terugkoppeling uit de sector

De Vervoerkamer heeft partijen gevraagd een oordeel te geven over de wijze waarop zij uitvoering geeft aan het toezicht op de naleving van de Spoorwegwet. Ook heeft de Vervoerkamer gevraagd of zij de ingediende klachten naar het oordeel van de partijen correct en binnen de daartoe gestelde termijn heeft afgehandeld. Tot slot wordt de vraag gesteld of de Vervoerkamer informatie zou moeten uitwisselen met toezichthouders in de andere lidstaten en op deze wijze zou kunnen bijdragen aan de coördinatie van het toezicht.

Het merendeel van de partijen geeft aan zelf nog onvoldoende ervaring te hebben met de activiteiten van de Vervoerkamer om de kwaliteit van haar taakuitoefening objectief te kunnen beoordelen. Voor zover men een beeld heeft van het functioneren van de Vervoerkamer is dit overwegend positief: bijna alle respondenten geven aan tevreden te zijn over de wijze waarop de Vervoerkamer haar toezicht op dit moment uitoefent. Wel geven vervoerders aan verbaasd te zijn over de aanschrijving die ze hebben ontvangen over de prestatieregeling, omdat zij niet inzien waarom dit verplicht is als geen van de betrokken partijen (ProRail en vervoerder) er behoefte aan heeft.

Volgens de respondenten is de Vervoerkamer duidelijk aanwezig in de markt. Vervoerders zijn van mening dat de Vervoerkamer ProRail daadwerkelijk disciplineert. Daarnaast zijn internationale vervoerders tevreden dat de Vervoerkamer bijdraagt aan het wegnemen van barrières op de corridor Rotterdam - Genua. Respondenten die de Vervoerkamer hebben benaderd oordelen dat hun klacht serieus en goed is afgehandeld.

De Vervoerkamer zou, naar de mening van de geïnterviewden, ook los van de wet moeten kijken naar de marktwerking; zij moet niet alleen vanuit juridisch perspectief controleren of de regels worden nageleefd, maar ook kijken naar de invulling van processen en de opstelling van partijen. Verbeterpunten die de sector aandraagt voor de Vervoerkamer en haar toezicht richten zich voornamelijk op relatie van ProRail en de sector. Goederenvervoerders geven aan dat ze graag zien dat de Vervoerkamer niet alleen toeziet op een non-discriminatoire behandeling tussen de goederenvervoerders onderling, maar ook op een non-discriminatoire behandeling tussen de goederen- en personenvervoerders. Ook zou de Vervoerkamer zich moeten richten op de relatie tussen ProRail, NS en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en ervoor zorgen dat ProRail maatwerk levert. Meer dan de helft van de respondenten geeft aan dat het doen en laten van ProRail nog teveel geënt is op NS.

Vervoerders geven aan dat de Vervoerkamer erop moet letten niet als 'stoorzender' te opereren.

De Vervoerkamer moet niet te snel interveniëren bij bepaalde omstandigheden, zoals de prestatieregeling.

Zo zou de Vervoerkamer niet gelijk moet interveniëren als iets in eerste instantie niet goed is. Liever had men gezien dat de Vervoerkamer aangeeft wat er beter kan, om vervolgens ruimte te laten voor die verbetering.

Er bestaat bij een aantal vervoerders een drempel om naar de Vervoerkamer toe te stappen. Ten eerste is men bang voor represailles vanuit ProRail en ten tweede spelen eventuele conflicten vaak op een zeer korte termijn. Het inschakelen van de toezichthouder zou veel extra tijd kosten. Aan de andere kant zien vervoerders ook dat inschakelen van de Vervoerkamer effect heeft. Vervoerders moeten dus een afweging maken alvorens zij de Vervoerkamer inschakelen. De Vervoerkamer moet zich er dan wel van bewust zijn dat wanneer een partij een ingediende klacht c.q. melding niet doorzet, dit niet automatisch betekent dat het probleem ook is opgelost.

Aandachtspunten

De Vervoerkamer heeft in 2007 ook specifiek aandacht voor verbetering van haar werkwijze. De Vervoerkamer streeft bijvoorbeeld naar transparantie voor haar ondertoezichtgestelden met betrekking tot haar toezichts- en handhavingstaken. En de ondertoezichtgestelden willen graag snel duidelijkheid van hun toezichthouder als ze een wettelijk gereguleerd product hebben opgeleverd. De Vervoerkamer vertaalt in 2007 voor het eerst deze twee aspecten in een Handhavingskalender. De Handhavingskalender laat zien wanneer het onderzoek van de Vervoerkamer plaatsvindt. Zodra een ondertoezichtgestelde een product uitbrengt waarop de Vervoerkamer toeziet of volgens de wet- en regelgeving een product had moeten uitbrengen, staat een team van medewerkers klaar om dat product zo snel mogelijk te toetsen aan die wet- en regelgeving. Met deze korte en intensieve werkwijze wil de Vervoerkamer een snellere en betere afronding van het toezicht en de eventuele handhaving realiseren.

Daarnaast zal de Vervoerkamer uitwerken hoe de naleving van de wet het meest efficiënt en effectief gestimuleerd kan worden. Uit de monitor blijkt dat vervoerders vooral wensen dat er ook snel handhavend wordt opgetreden. De werkwijze naar aanleiding van de klacht die Railion indiende over ProRail omdat deze weigerde te onderhandelen, heeft laten zien dat de Vervoerkamer snel kan reageren. In het betreffende geval heeft ze binnen een week haar zienswijze gegeven over de interpretatie van artikel 60 van de Spoorwegwet. Dit had tot gevolg dat vervoerders binnen 10 dagen afspraken konden maken met ProRail. Van belang is dat een dergelijke snelle interventie de formele afhandeling van de klacht en de daarbij behorende instrumenten, maar ook rechtsbescherming van belanghebbenden, niet in de weg staat. Een zorgvuldige werkwijze blijft daarom van belang. In 2007 zal de Vervoerkamer haar instrumentenbeleid verder ontwikkelen en daarbij ook aandacht hebben voor snelheid, effectiviteit en zorgvuldigheid.

Tenslotte zal de Vervoerkamer in 2007 tegemoet komen aan de in de monitor geuite wens om in 2007 niet alleen aandacht te hebben voor de naleving van de regels in de Spoorwegwet, maar ook die in de werking van de markt. Naast de al vertrouwde activiteiten in het kader van de samenwerkingsverbanden op de corridors Rotterdam - Milaan en Rotterdam - Lyon zullen nieuwe initiatieven worden genomen. De eerste daarvan was een literatuurstudie over dit onderwerp in 2006. Op basis van de resultaten van deze studie en de monitor zullen concrete initiatieven genomen worden om drempels weg te werken.

Bijlage 1: Vragenlijst

1	De netverklaring 2007	
Vragen/ stellingen		Antwoorden
1	<p>Bent u tevreden over de wijze waarop de Netverklaring 2007 tot stand is gekomen?</p> <p>Waarom bent u niet tevreden (aankruisen wat volgens u van toepassing is)</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Ja (ga door naar vraag 2) <input type="checkbox"/> Nee</p> <p><input type="checkbox"/> Wij zijn niet in staat gesteld te reageren op het concept <input type="checkbox"/> Onze opmerkingen zijn niet serieus behandeld, ofwel niet gemotiveerd weerlegt <input type="checkbox"/> De netverklaring is niet tijdig verschenen <input type="checkbox"/> Anders namelijk:</p> <p>..... </p>
2	<p>Bent u tevreden over de inhoud van de Netverklaring 2007?</p> <p>Wat ontbrak, was onvolledig of was onjuist weergegeven in de Netverklaring 2007?</p> <p>(graag aankruisen wat volgens u van toepassing is, meerdere antwoorden zijn mogelijk)</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja (ga door naar vraag 3) <input type="checkbox"/> Nee</p> <p><input type="checkbox"/> De aard van de beschikbare infrastructuur <input type="checkbox"/> De voorwaarden voor toegang tot de infrastructuur <input type="checkbox"/> De heffingsbeginselen en tarieven <input type="checkbox"/> De criteria en voorschriften voor capaciteitstoewijzing <input type="checkbox"/> De procedure voor het aanvragen van capaciteit <input type="checkbox"/> De bepalingen waaraan de aanvragers van capaciteit moeten voldoen <input type="checkbox"/> De procedures en criteria ingeval de beschikbare capaciteit overbelast is <input type="checkbox"/> Bijzonderheden en beperkingen inzake het gebruik van de infrastructuur <input type="checkbox"/> De regels voor het eventueel in aanmerking nemen van vroegere capaciteitsbenuttingniveaus om prioriteiten tijdens de toewijzingsprocedure vast te stellen <input type="checkbox"/> Bepaalde soorten van voor gebruik voorbehouden capaciteit. <input type="checkbox"/> Een nauwkeurige omschrijving van de maatregelen ter waarborging van een adequate behandeling van goederendiensten, internationale diensten en aanvragen volgens de ad-hoc procedure. <input type="checkbox"/> Een zakelijke weergave van de inhoud van geldende kaderovereenkomsten <input type="checkbox"/> Alle overige relevante informatie voor het gebruik van capaciteit. <input type="checkbox"/> Anders namelijk:</p> <p>..... </p>
3	<p>De Netverklaring 2007 is beter dan de Netverklaring 2006.</p>	<p>Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens</p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> Weet niet</p>

2	Gebruiksvergoeding 2007	
	Vragen/stellingen	Antwoorden
4	<p>Voldoet de door ProRail in de Netverklaring 2007 opgenomen gebruiksvergoeding 2007 aan in uw ogen aan de wettelijke vereisten?</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet</p>
5	<p>Verwacht u voor medio december overeenstemming te hebben met ProRail over de gebruiksvergoeding voor 2007?</p> <p>Kunt u aangeven waarom niet ?</p> <p>(graag aankruisen wat volgens u van toepassing is, meerdere antwoorden mogelijk)</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja (ga door naar vraag 6) <input type="checkbox"/> Nee</p> <p><input type="checkbox"/> De tarieven voor het basistoegangspakket zijn niet gelijk aan de variabele kosten. <input type="checkbox"/> De tarieven voor het gehele net berusten niet op dezelfde uitgangspunten. <input type="checkbox"/> De door ProRail vastgestelde prestatieregeling zet de spoorwegondernemingen en ProRail niet aan om verstoringen zo gering mogelijk te houden. <input type="checkbox"/> De door ProRail vastgestelde prestatieregeling zet de spoorwegondernemingen en ProRail niet aan tot het verbeteren de prestaties van het spoorwegnet. <input type="checkbox"/> De tarieven discrimineren tussen vervoerders. <input type="checkbox"/> Andere reden namelijk:</p> <p>..... </p>
6	<p>ProRail heeft naast de huidige regeling ook mogelijkheden om meer differentiatie in tarieven aan te brengen.</p> <p>Welke mogelijkheden zou u willen dat ProRail toe gaat passen?</p> <p>(graag aankruisen wat volgens u van toepassing is, meerdere antwoorden mogelijk)</p>	<p>Het is gewenst dat ProRail: ...</p> <p><input type="checkbox"/> ...een schaarsteheffing toepast tijdens periodes van overbelasting <input type="checkbox"/> ...het tarief voor het basistoegangspakket differentieert naar milieueffecten die de trein veroorzaakt <input type="checkbox"/> ...een tarief instelt voor capaciteit voor infrastructuuronderhoud <input type="checkbox"/> ...een korting geeft voor de werkelijke besparing op de administratieve kosten <input type="checkbox"/> ...een tijdelijke korting geeft om nieuwe spoordiensten te bevorderen <input type="checkbox"/> ...een korting geeft om het gebruik van sterk onderbenutte lijnen te stimuleren <input type="checkbox"/> ...een reserveringsvergoeding vraagt om efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen <input type="checkbox"/> ...de tarieven differentieert naar de geleverde kwaliteit <input type="checkbox"/> ...per corridor een tarief vaststelt gebaseerd op de door ProRail gemaakte kosten. <input type="checkbox"/> Andere wens, namelijk:.....</p> <p>..... </p>
7	<p>De subsidie die de minister met ProRail is overeengekomen voor 2007 waarborgt dat er geen te grote marktuitval plaatsvindt in het goederenvervoer in 2007.</p>	<p>Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet</p>
8	<p>Onderhandelingen over de hoogte van de gebruiksvergoeding met de beheerder zijn gewenst.</p>	<p>Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet</p>
9	<p>De gebruiksvergoeding 2007 voldoet beter aan de regels van de Spoorwegwet (2005) dan de gebruiksvergoeding 2006.</p>	<p>Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet</p>

3	Bijkomende diensten en voorzieningen	
	Vragen/ stellingen	Antwoorden
10	De bijkomende diensten en voorzieningen (zoals tankplaten, werkplaatsen en wasinstallaties) worden tegen kostengeoriënteerde tarieven en niet-discriminerende voorwaarden aangeboden.	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/>
11	Is de toegang tot een bijkomende dienst of voorziening u in het afgelopen jaar ontzegd?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/>

4	Capaciteitsverdeling nationale treinpaden	
	Vragen/ stellingen	Antwoorden
12	Mijn bedrijf heeft voor 27 juli 2006 een aanvraag ingediend voor capaciteit in de jaardienstregeling 2007.	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee (Ga door naar vraag 16)
13	Bent u tevreden over de wijze waarop de toewijzing van capaciteit voor de jaardienstregeling 2007 heeft plaatsgevonden? Kunt u aangeven waarom niet: (graag aankruisen wat voor u van toepassing is, meerdere antwoorden mogelijk)	<input type="checkbox"/> Ja (Ga door naar vraag 14) <input type="checkbox"/> Nee ProRail heeft de toewijzing van capaciteit... <input type="checkbox"/> ...niet op een billijke, niet-discriminerende wijze afgehandeld. <input type="checkbox"/> ...voor doorgaande treinpaden niet onafhankelijk van een spoorwegonderneming laten plaatsvinden. <input type="checkbox"/> ...voor perrons en emplacementen niet onafhankelijk van een spoorwegonderneming laten plaatsvinden. <input type="checkbox"/> ...niet tijdig gedaan en dus de ontwerpdienstregeling voor 26 september 2005, vastgesteld. <input type="checkbox"/> ...gedaan zonder de belanghebbende partijen voldoende te raadplegen over de ontwerp-jaardienstregeling 2007 <input type="checkbox"/> ...zonder de belanghebbenden tenminste een maand te tijd gegeven om hun mening kenbaar te maken. ProRail heeft bij de toewijzing van capaciteit... <input type="checkbox"/> ...het zakelijke geheim van de haar ter beschikkinggestelde gegevens niet eerbiedigt <input type="checkbox"/> ...niet zoveel mogelijk rekening te houden met de gevolgen en alle beperkingen voor aanvragers, zoals het economisch effect op hun activiteiten. <input type="checkbox"/> ...voor met elkaar concurrerende aanvragen niet de meest geschikte oplossing uitgewerkt en getracht door overleg het conflict op te lossen. <input type="checkbox"/> ...niet gezorgd voor een geschillenregeling. <input type="checkbox"/> ...onterecht in passende situaties geen gebruik willen maken van de geschillenregeling <input type="checkbox"/> ...wel gebruik gemaakt van een schillenregeling , maar niet binnen 10 dagen met een uitspraak gekomen <input type="checkbox"/> ...de infrastructuur niet overbelast verklaard toen er conflicterende aanvragen waren <input type="checkbox"/> ...bij overbelast verklaarde infrastructuur de prioriteringscriteria niet op juiste wijze toegepast <input type="checkbox"/> ...bij "overbelast verklaarde infrastructuur geen capaciteitsanalyse uitgevoerd en een capaciteitsvergrotingsplan opgesteld <input type="checkbox"/> Andere reden waarom u niet tevreden bent over de toewijzing van capaciteit, namelijk:

14	Heeft u bezwaar aangetekend tegen de voorgenomen toewijzing van de capaciteit door ProRail?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee (Ga door naar vraag 16)	<input type="checkbox"/> Weet niet
15	Is dit bezwaar naar tevredenheid afgehandeld? Kunt u aangeven waarom niet? (graag aankruisen wat voor u van toepassing is, meer antwoorden mogelijk)	<input type="checkbox"/> Ja (Ga door naar vraag 16) <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Prorail nam geen gepaste maatregelen om in de ontwerpjaardienstregeling 2007 rekening te houden met de bezwaren. <input type="checkbox"/> Andere reden waarom u niet tevreden bent over de afhandeling van uw bezwaar, namelijk:	<input type="checkbox"/> Weet niet
16	Heeft u in het afgelopen jaar een ad-hoc aanvraag voor capaciteit bij ProRail ingediend?	<input type="checkbox"/> Ja (Ga door naar vraag 18) <input type="checkbox"/> Nee	
17	Bent u tevreden over de afhandeling van de ad hoc aanvraag/ aanvragen voor capaciteit? Kunt u aangeven waarom niet? (graag aangeven wat voor u van toepassing is, meer antwoorden mogelijk)	<input type="checkbox"/> Ja (Ga door naar vraag 18) <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Prorail reageerde niet binnen vijf werkdagen op ad-hoc aanvragen voor afzonderlijke nationale treinpaden. <input type="checkbox"/> Prorail maakte geen raming van de behoefte aan reservecapaciteit die binnen de definitieve jaardienstregeling beschikbaar moet zijn voor ad-hoc aanvragen van nationale paden. <input type="checkbox"/> Andere reden waarom u niet tevreden bent over de afhandeling van uw aanvraag / aanvragen, namelijk:	
18	De kwaliteit van de door ProRail toegewezen treinpaden voor het dienstregelingsjaar 2007 is verbeterd ten opzichte van 2006.	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens	<input type="checkbox"/> Weet niet
19	De wijze waarop dit jaar de jaardienstregeling 2007 tot stand is gekomen, is verbeterd ten opzichte van vorig jaar.	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens	<input type="checkbox"/> Weet niet

5	Capaciteitsverdeling internationale paden		
	Vragen/ stellingen	Antwoorden	
20	Heeft u in het afgelopen jaar een aanvraag ingediend voor een internationaal treinpad?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee (Ga door naar vraag 24)	<input type="checkbox"/> Weet niet
21	Bent u tevreden over de afhandeling van ProRail van uw aanvraag/ aanvragen voor internationale treinpaden? Kunt u aangeven waarom niet? (graag aankruisen wat voor u van toepassing is, meerdere antwoorden)	<input type="checkbox"/> Ja (Ga door naar vraag 22) <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> De infrastructuurbeheerders werken niet efficiënt samen om netoverschrijdende infrastructuurcapaciteit te kunnen creëren en toe te wijzen. <input type="checkbox"/> De infrastructuurbeheerders organiseren geen of onvoldoende internationale treinpaden, met name in het kader van het Trans-Europese	

	mogelijk)	<p>netwerk voor goederenvervoer per spoor.</p> <p><input type="checkbox"/> De procedures die de infrastructuurbeheerders hebben vastgesteld voor het creëren en toewijzen van internationale treinpaden voldoen niet aan regels uit de Spoorwegwet.</p> <p><input type="checkbox"/> Tijdens vergaderingen of andere activiteiten die plaatsvinden voor het toewijzen van internationale treinpaden worden de besluiten niet uitsluitend door de vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders genomen waardoor geen sprake is van een eerlijke verdeling.</p> <p><input type="checkbox"/> De bij beoordeling en toewijzing van internationale treinpaden gehanteerde criteria waren onduidelijk of niet beschikbaar</p> <p><input type="checkbox"/> Voor wat betreft ad-hoc aanvragen voor internationale paden voor goederenvervoer kunnen de infrastructuurbeheerders de behoefte aan internationale paden niet goed beoordelen en/of ze kunnen de totstandkoming van die treinpaden niet goed voorstellen en organiseren.</p> <p><input type="checkbox"/> De door de infrastructuurbeheerders van tevoren geregelde internationale treinpaden zijn voor de aanvragers van internationale treinpaden niet goed toegankelijk gemaakt.</p> <p><input type="checkbox"/> ProRail heeft niet alle internationale capaciteitsaanvragen zoveel als mogelijk gehonoreerd en/of niet zoveel mogelijk rekening gehouden met de gevolgen en alle beperkingen voor aanvragers, zoals het economisch effect op hun activiteiten.</p> <p><input type="checkbox"/> ProRail heeft samen met de andere infrastructuurbeheerders geen (goede) raming gemaakt van de behoefte aan reservecapaciteit die binnen de definitieve jaardienstregeling beschikbaar moet zijn voor ad-hoc aanvragen voor internationale paden en daardoor was er onvoldoende capaciteit beschikbaar voor ad hoc aanvragen.</p> <p><input type="checkbox"/> Andere reden waarom u niet tevreden bent over de afhandeling van uw aanvraag naar internationale treinpaden, namelijk:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
22	De wijze waarop de capaciteit voor internationale paden toegewezen werd in 2006 verloopt beter dan in 2005.	<p>Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens</p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> Weet niet</p>
23	De One Stop Shop functioneert goed bij de aanvraag van internationale paden waardoor mijn bedrijf kan volstaan met één aanvraag voor een internationaal pad.	<p>Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens</p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> Weet niet</p>

6	De toegangsovereenkomst	
	Vragen/ stellingen	Antwoorden
24	<p>Bent u tevreden over de inhoud van de toegangsovereenkomst 2006 en 2007?</p> <p>Kunt aangeven waarom?</p> <p>(graag aankruisen wat voor u van toepassing is, meerdere antwoorden mogelijk)</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja (Ga door naar vraag 25)</p> <p><input type="checkbox"/> Nee</p> <p>In de toegangsovereenkomst ...</p> <p><input type="checkbox"/> ...ontbraken bedingen over de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur</p> <p><input type="checkbox"/> ...ontbraken bedingen over de gebruiksvergoeding</p> <p><input type="checkbox"/> ...ontbraken bepaalde algemene voorwaarden.</p> <p><input type="checkbox"/> ...de algemene voorwaarden waren discriminerend</p> <p><input type="checkbox"/> Andere reden waarom u niet tevreden bent over de inhoud van de toegangsovereenkomst 2006 en 2007, namelijk:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
25	De toegangsovereenkomst voor 2007 is verbeterd ten opzichte van de toegangsovereenkomst 2006.	<p><input type="checkbox"/> Ja</p> <p><input type="checkbox"/> Nee</p> <p style="text-align: right;"><input type="checkbox"/> Weet niet</p>

7	De kaderovereenkomst	
	Vragen/ stellingen	Antwoorden
26.	Bent u voornemens het komend jaar een kaderovereenkomst af te sluiten? Wat zijn in uw ogen de belangrijkste voordelen van een kaderovereenkomst?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee (Ga door naar vraag 27) <input type="checkbox"/> Weet niet

8	Prioritering	
	Vragen/ stellingen	Antwoorden
27	Wilt u de nummers 1 tot en met 7 gebruiken om aan te geven welk onderwerp voor uw bedrijf het meest van belang is (1) en welke het minst (7)?	<input type="checkbox"/> Netverklaring <input type="checkbox"/> Toegangsovereenkomst <input type="checkbox"/> Kaderovereenkomst <input type="checkbox"/> Nationale capaciteitsverdeling <input type="checkbox"/> Internat. capaciteitsverdeling <input type="checkbox"/> Gebruiksvergoeding <input type="checkbox"/> Bijkomende diensten en voorzieningen
28	Wilt u de nummers 1 tot en met 7 gebruiken om aan te geven aan welk onderwerp de Vervoerkamer de hoogste prioriteit (1) en welke de minste prioriteit (7) moet geven?	<input type="checkbox"/> Netverklaring <input type="checkbox"/> Toegangsovereenkomst <input type="checkbox"/> Kaderovereenkomst <input type="checkbox"/> Nationale capaciteitsverdeling <input type="checkbox"/> Internat. capaciteitsverdeling <input type="checkbox"/> Gebruiksvergoeding <input type="checkbox"/> Bijkomende diensten en voorzieningen
29	De concept agenda 2007 van de Vervoerkamer wil prioriteit geven aan de afhandeling van ad hoc capaciteitsaanvragen en de gebruiksvergoeding voor het gewone net, de Betuweroute en de HSL-Zuid. Bent u het eens met die prioriteitstelling? Heeft u suggesties voor een andere prioritering?	<input type="checkbox"/> Ja (Ga door naar vraag 30) <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet

9	De werking van de markt	
	Vragen/ stellingen	Antwoorden
30	Door de scheiding van infrastructuur en vervoer is in Nederland een eerlijke toegang en goede werking van de spoorvervoermarkt gewaarborgd.	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet
31	ProRail opereert onafhankelijk van de spoorwegondernemingen.	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet
32	Er zijn voldoende spoorwegondernemingen toegelaten om de vervoermarkt goed te kunnen laten werken.	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet

10	De Vervoerkamer Vragen/ stellingen	Antwoorden
33.	De Vervoerkamer voert het toezicht op de naleving van de Spoorwegwet goed uit.	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet
34	De Vervoerkamer handelt ingediende klachten correct en binnen de gestelde termijn af.	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet
35	De Vervoerkamer wisselt informatie uit met de toezichthouders in de andere lidstaten en draagt zo bij aan de coördinatie.	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet

Ingevuld door:

Naam.....

Organisatie.....

Functie.....

Datum

Bijlage 2: Grafieken

Verklaring gebruikte afkortingen.

NV: Netverklaring

GV: Gebruiksvergoeding

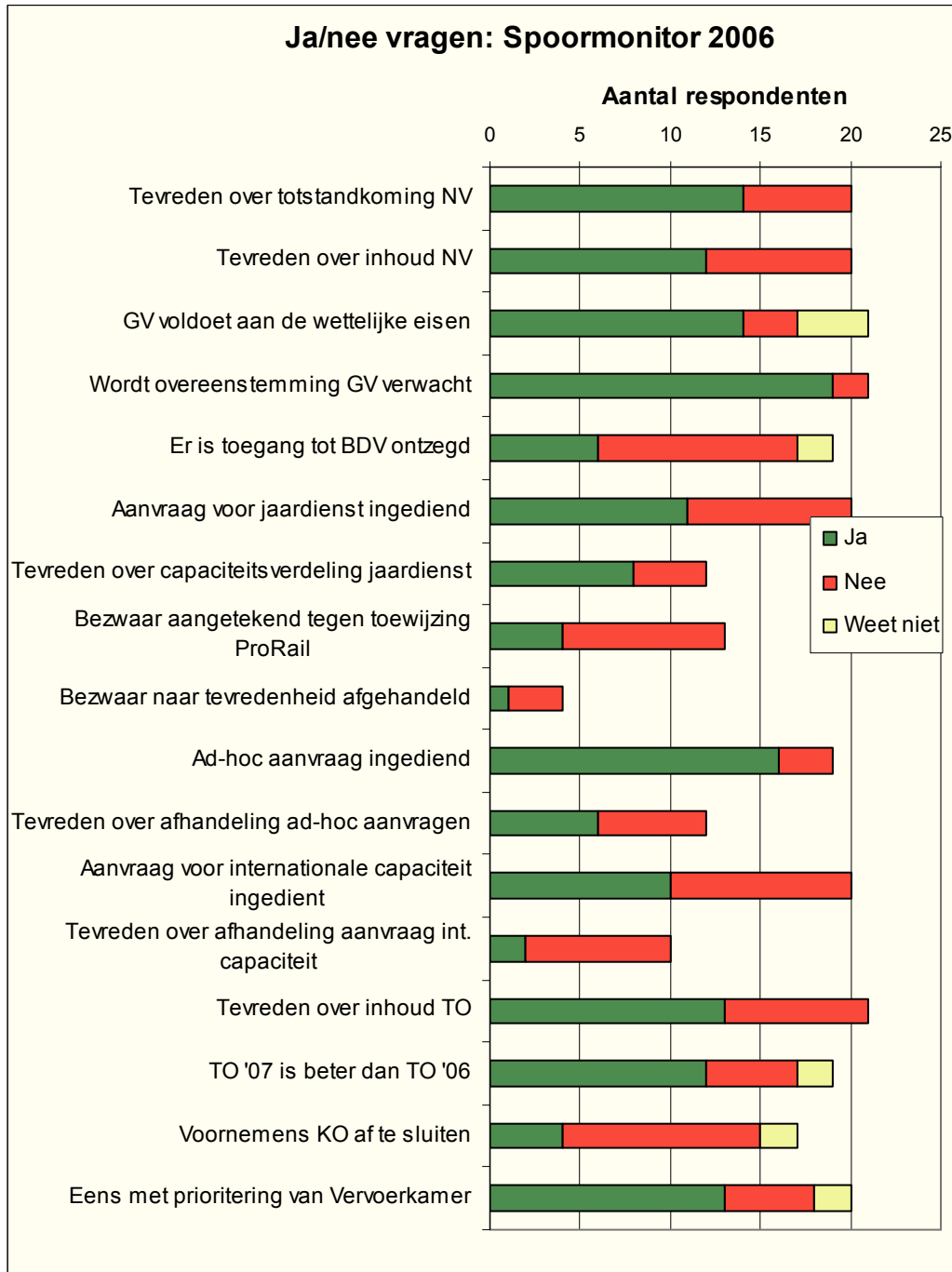
BDV: Bijkomende diensten en voorzieningen

TO: Toegangsovereenkomst

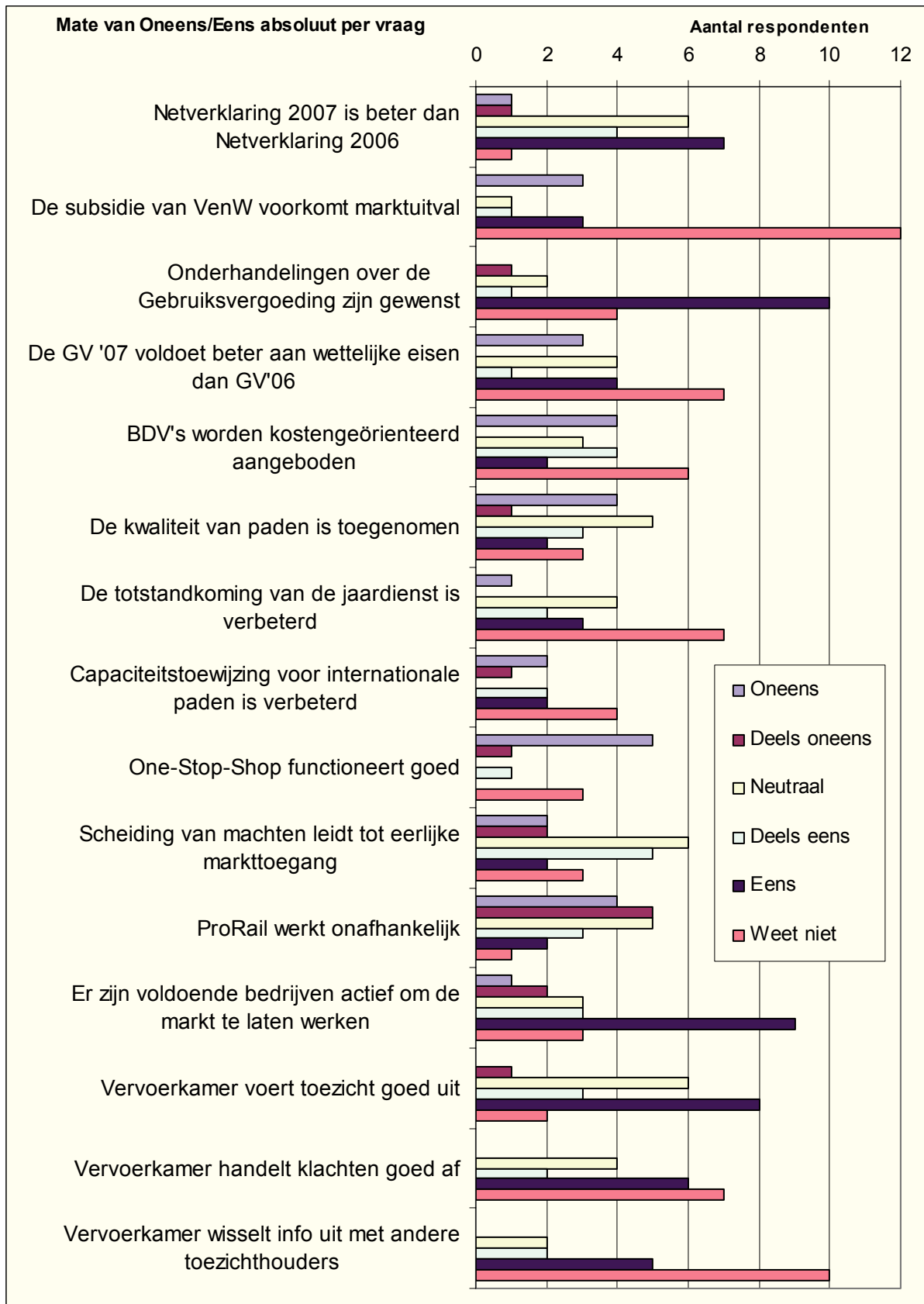
KO: Kaderovereenkomst

NAT CAP: Nationale capaciteit

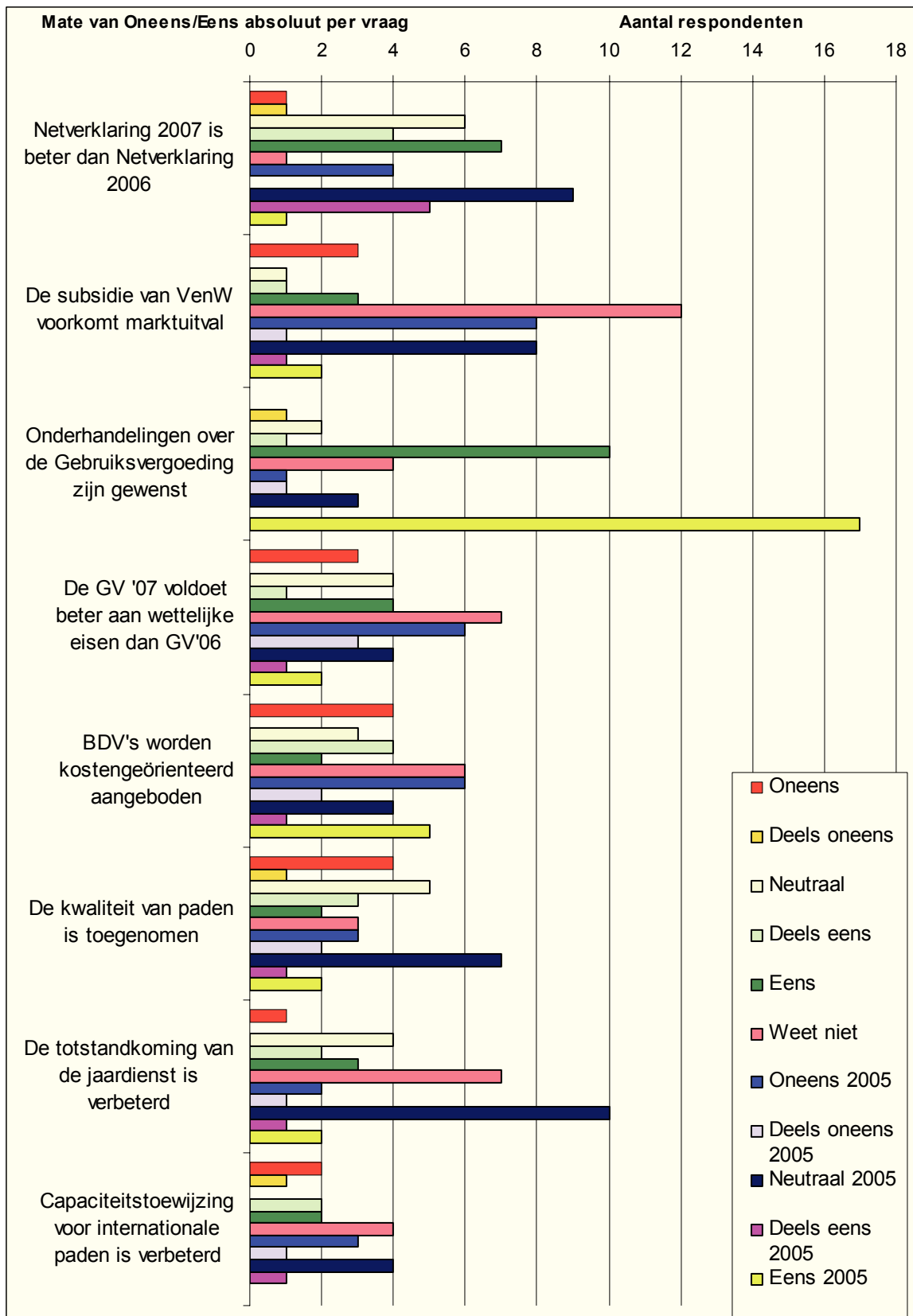
INT CAP: Internationale Capaciteit



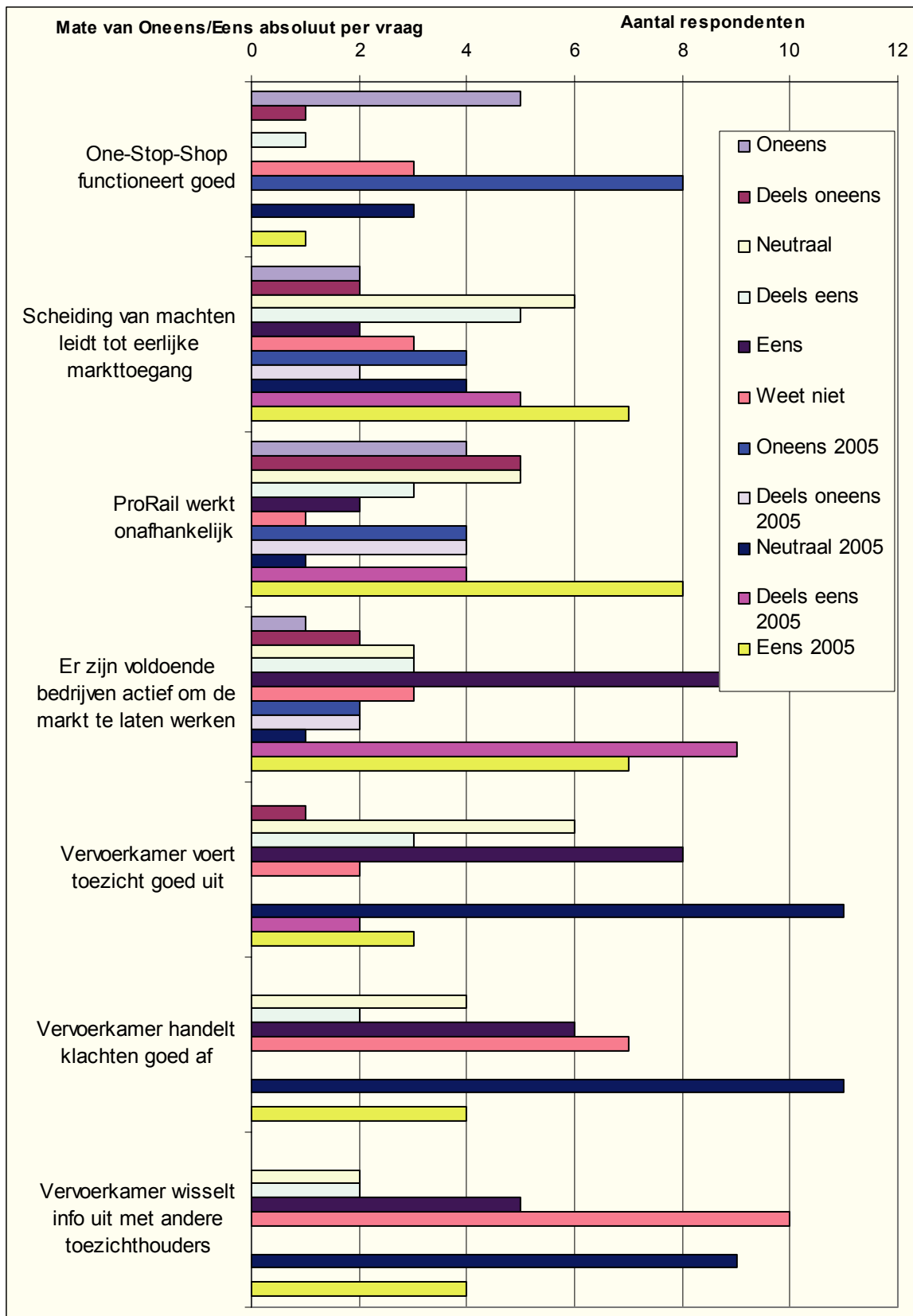
Grafiek 1: Ja/Nee vragen. Deze grafiek geeft de antwoorden weer van de ja/nee vragen van de spoormonitor.



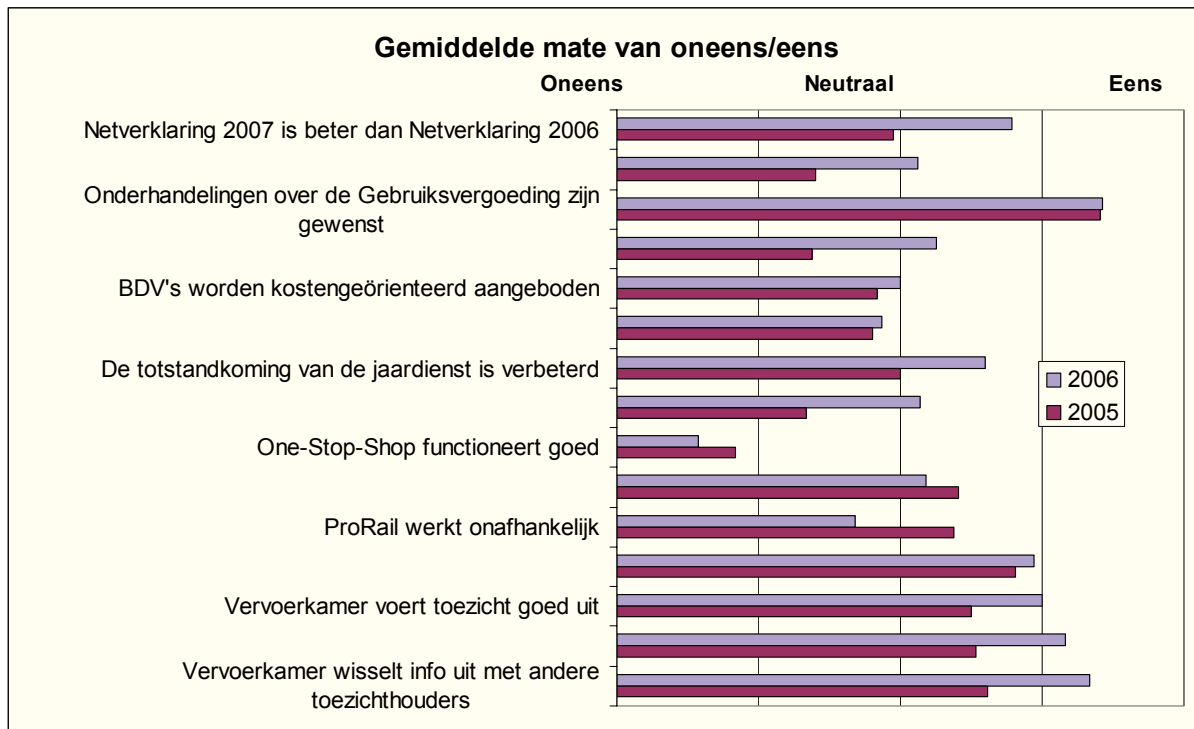
Grafiek 2: Deze grafiek geeft de antwoorden per respondent weer op de Eens/Oneens vragen.



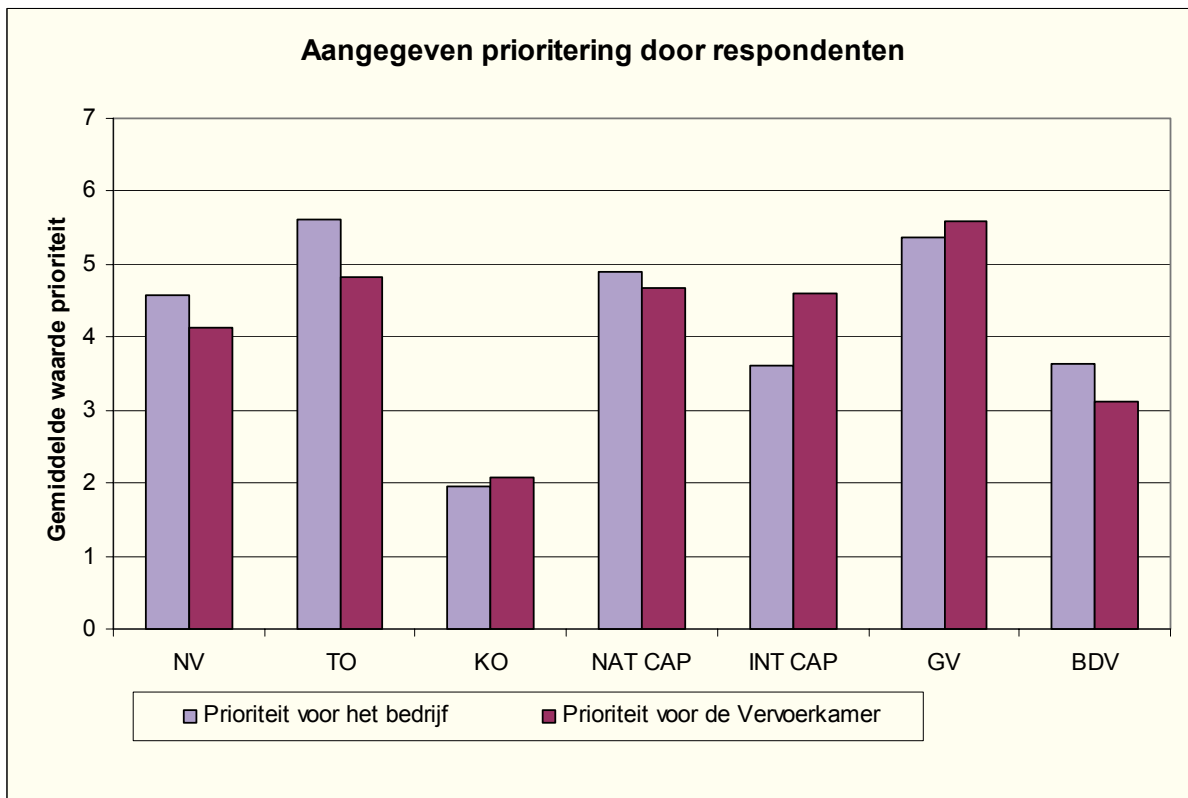
Grafiek 3a: Deze grafiek geeft de antwoorden van 2005 en 2006 per respondent weer op de Eens/Oneens vragen.



Grafiek 3b: Deze grafiek geeft de antwoorden van 2005 en 2006 per respondent weer op de Eens/Oneens vragen.

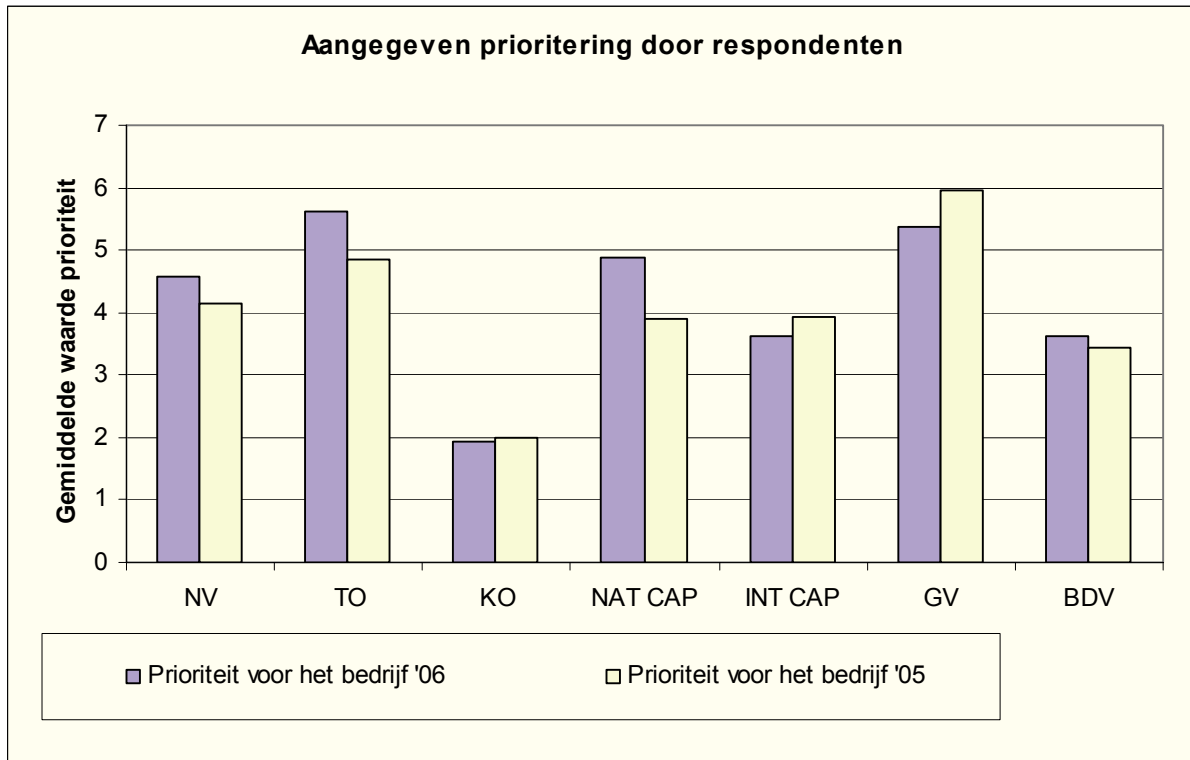


Grafiek 4: Deze grafiek geeft de gemiddelde score weer op de Eens/Oneens vragen



Grafiek 5: Deze grafiek geeft de gemiddelde score voor prioritering weer

jaar



Grafiek 6: Deze grafiek geeft de gemiddelde score voor prioritering voor het bedrijf weer in vergelijking met vorig jaar