

	Met de spoorsector in dialoog
	Derde NMa-spoormonitor <i>Uitvoering en toezicht Spoorwegwet</i>
Versie	Definitief
Datum	februari 2008
NMa	Vervoerkamer

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
1 Inleiding.....	4
2 De netverklaring: verbeteringen minder groot dan voorgaande jaren	6
3 De gebruiksvergoeding: meer tevredenheid over onderhandelingen	9
4 Bijkomende diensten en voorzieningen: nog steeds niet transparant.....	14
5 Nationale capaciteitsverdeling: grote ontevredenheid over verdeling van capaciteit voor onderhoud.....	17
6 Internationale capaciteitsverdeling: op de goede weg, maar OSS moet beter	23
7 De toegangsovereenkomst: proces verbeterd, maar behoefte aan maatwerk blijft	26
8 De kaderovereenkomst: een (nog) ongebruikt instrument.....	28
9 De werking van de markt: groter draagvlak voor scheiding en marktwerking bij aanbesteden beheer en onderhoud.....	29
10 De Vervoerkamer: prioriteit voor capaciteitsverdeling en gebruiksvergoeding blijft.....	33
Bijlage 1: Lijst van respondenten	35
Bijlage 2: Vragenlijst	36
Bijlage 3: Grafieken	43
Bijlage 4: Tabellen	48

Voorwoord

Met trots presenteer ik u de derde Spoormonitor NMa.


Deze monitor heeft betrekking op het jaar 2007. Het jaar waarin de Betuweroute in gebruik werd genomen: de eerste dedicated spoorlijn van de hoofdspoorwegen ten behoeve van het goederenvervoer. Inmiddels rijden dagelijks goederentreinen over de nieuwe verbinding tussen de haven van Rotterdam en de grens met Duitsland. De beschikbare capaciteit op de Nederlandse hoofdspoorwegen is hierdoor in belangrijke mate toegenomen zodat meer ruimte beschikbaar is voor nieuwe partijen om tot de Nederlandse spoormarkt toe te treden en voor bestaande partijen om hun activiteiten uit te breiden.

In 2007 kon de markt eveneens kennis maken met Keyrail dat namens ProRail het beheer over de Betuweroute zal uitvoeren. Voor het eerst werden de marktpartijen geconfronteerd met twee netverklaringen, een voor de Betuweroute en een voor het gemengde net. Hierdoor is er meer gedifferentieerd naar gebruiker en meer maatwerk geleverd.

Maar 2007 was ook het jaar waarin de spoorwegondernemingen op grote schaal de hulp van de Vervoerkamer hebben ingeroepen. Zo heeft de Vervoerkamer in 2007 in totaal acht klachten ontvangen van verschillende spoorwegondernemingen ten opzichte van één klacht in 2006. Deze ontwikkeling laat zien dat marktpartijen bewust zijn van hun rechten en plichten uit hoofde van de Spoorwegwet alsmede van de rol die de Vervoerkamer kan spelen bij de naleving daarvan teneinde de spoormarkt nóg beter te laten werken.

Evenals in 2005 en 2006 heeft de Vervoerkamer in 2007 gesprekken gevoerd met de verschillende partijen in de spoormarkt zoals de beheerder, de vervoerders, de onderhoudsbedrijven, de belangenorganisaties en het ministerie. Deze gesprekken hebben geresulteerd in alweer de derde Spoormonitor NMa. Deze monitor maakt het mogelijk om trends en veranderingen te onderscheiden ten opzichte van de twee voorgaande jaren. Met de spoormarkt gaat het de goede kant op, maar we zijn er nog niet. Voor de toekomst zijn een aantal belangrijke knelpunten naar voren gebracht die nog zeker de aandacht van de Vervoerkamer behoeven zoals de capaciteitsverdeling voor beheer alsmede de onderhandelingsmogelijkheden voor de marktpartijen over de gebruiksvergoeding.

Langs deze weg wil ik iedereen bedanken die een bijdrage heeft geleverd aan de totstandkoming van dit rapport.



Mw. ir. M.A. Zuurbier
directeur Vervoerkamer

1 Inleiding

Dit rapport is tot stand gekomen aan de hand van een consultatieronde. Hierbij heeft de Vervoerkamer de verschillende marktpartijen 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.¹

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 verrichtte 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 spoorvervoermarkt;
- het nader invullen van de agenda en prioriteiten van de Vervoerkamer in 2008.

1.1 Werkwijze

In het kader van de consultatieronde heeft de Vervoerkamer een bezoek gebracht aan bijna alle spoorwegondernemingen en rechthebbenden van bijzondere diensten, de Nederlandse beheerder van de spoorinfrastructuur (ProRail), de brancheorganisatie BRG, het RailCargo Informatiecentrum, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Inspectie 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 2 toegevoegd.

De vragenlijst heeft als uitgangspunt gediend bij de gesprekken die hebben plaatsgevonden in november en december 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 informatie uit de monitorgesprekken als input gebruikt. De resultaten van de verwerkte vragenlijsten is terug te vinden in bijlagen 3 en 4.

1.2 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.

¹ Zie bijlage 1 en 2

In elk hoofdstuk wordt eerst het thema waarop de Vervoerkamer toeziet met inbegrip van de voorschriften uit de Spoorwegwet geschetst en wordt in kaart gebracht welke activiteiten de Vervoerkamer in het kader van haar toezicht in het afgelopen jaar heeft ondernomen.

Dan treft u 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. In het derde deel van het hoofdstuk worden de accenten die de Vervoerkamer in reactie hierop het komende jaar in haar toezicht zal leggen.

1.3 Samenvatting

Evenals in de vorige spoormonitor is ook dit jaar een verbetering te zien ten opzichte van het voorgaande jaar. Uit de consultatie kan worden afgeleid dat respondenten op hoofdlijnen tevreden zijn en dat er concrete verbeteringen kunnen worden geconstateerd ten opzichte van vorig jaar. Wat betreft de netverklaring 2008 zijn respondenten over het algemeen tevreden, maar zij zijn tevens van oordeel dat de verbeteringen minder groot zijn ten opzichte van voorgaande jaren. Daarnaast zijn respondenten over het algemeen tevreden over de wijze waarop de onderhandelingen over de gebruiksvergoeding zijn verlopen.

Een belangrijke ontwikkeling in het afgelopen jaar was de ingebruikname van de Betuweroute en de daarmee gepaard gaande introductie van Keyrail. In de consultatie kwam naar voren dat het respondenten veelal niet duidelijk was welke positie Keyrail bekleedde en wat haar bevoegdheden waren, met name ten aanzien van de capaciteitsverdeling voor de Betuweroute. Inmiddels heeft ProRail een groot deel van haar beheerwerkzaamheden ten aanzien van de Betuweroute (waaronder capaciteitsverdeling) Keyrail gemandateerd deze werkzaamheden uit te voeren.

Vanzelfsprekend zijn er ook dit jaar weer punten van aandacht. Respondenten geven aan dat de toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen (BDV's) nog altijd niet vlekkeloos verloopt. Het blijkt soms moeilijk, zo niet onmogelijk, om toegang te krijgen tot BDV's die niet door ProRail worden beheerd.

Ook de capaciteitsverdeling blijkt problemen op te leveren. Respondenten geven aan dat zij de capaciteitsverdeling ervaren als een intransparant proces. Nieuw aspect in de consultatie ten opzichte van voorgaande jaren is dat respondenten opmerken dat er meer capaciteit voor onderhoud is aangevraagd in het kader van de jaardienst 2008 dan er feitelijk zal worden gebruikt.

Ten aanzien van de capaciteitsverdeling voor internationale paden is er vooruitgang geboekt. Zo zijn de procedures voor internationale capaciteitsverdeling, de sluitingsdata voor de capaciteitsaanvragen voor internationale paden, de aanvraagformulieren voor capaciteit en de netverklaringen wat betreft internationale capaciteitsverdeling, geharmoniseerd. De cataloguspaden zijn, na handhavende actie van de NMa, alsnog gepubliceerd in de netverklaring. Toch zijn er nog verbeteringen te behalen. Respondenten geven aan dat de One Stop Shop nog altijd niet naar behoren functioneert. Voorts zijn zij van mening dat de afstemming tussen de infrabeheerders dient te worden geoptimaliseerd.

2 De netverklaring: verbeteringen minder groot dan voorgaande jaren

2.1 Wettelijk kader

De netverklaring is een door de beheerder ProRail uitgegeven basisdocument. Op grond van artikel 58 Spoorwegwet is ProRail verplicht jaarlijks, na overleg met de betrokken gerechtigden², een netverklaring op te stellen. Dit document dient alle relevante informatie te bevatten voor een spoorwegonderneming om gebruik te kunnen maken van het spoor. De netverklaring bevat de gegevens, bedoeld in artikel 3 en bijlage I van richtlijn 2001/14/EG³ en voorts ten minste: (1) informatie over de voor bepaalde soorten van gebruik voorbehouden capaciteit, (2) een zakelijke weergave van de inhoud van de geldende kaderovereenkomsten, (3) een prognose over de ontwikkeling van de capaciteit, en (4) alle overige relevante informatie van het gebruik van de capaciteit.

Op 1 december 2006 heeft ProRail de netverklaring 2008 uitgegeven. De Vervoerkamer heeft in het afgelopen jaar onderzoek verricht naar de inhoud en totstandkoming van de netverklaring 2008 en heeft beoordeeld of ProRail met het opstellen van de netverklaring heeft gehandeld in overeenstemming met de wettelijke normen. De netverklaring bleek onvolledig te zijn, omdat er geen prestatieregelingen waren opgenomen en omdat er ten aanzien van de capaciteitsverdeling informatie ontbrak. Zo was op bepaalde punten de informatie niet eenduidig en was de informatie zoals opgenomen in hoofdstuk 4 en bijlage 24 van de netverklaring deels onjuist.

2.2 Terugkoppeling uit de sector

Netverklaring 2008

Ongeveer de helft van de respondenten is tevreden over de inhoud en de kwaliteit van de netverklaring 2008. Dit is nagenoeg gelijk voor de netverklaring 2007.⁴ Wel vinden minder respondenten dan vorig jaar dat de netverklaring is verbeterd⁵.

Respondenten merken daarbij op dat de nieuwe versie leesbaarder en compacter is ten opzichte van haar voorganger maar dat de verbeteringen minder groot zijn dan voorgaande jaren.

Met name de kleinere vervoerders geven aan onvoldoende in staat te zijn om inhoudelijk te reageren tijdens het consultatieproces omdat veel informatie door de beheerder wordt aangeleverd terwijl de reactietermijnen relatief kort zijn.

² De Spoorwegwet definieert 'gerechtigden' als degenen die gerechtigd zijn tot het sluiten van een toegangsovereenkomst en een kaderovereenkomst met de beheerder, te weten: spoorwegondernemingen, concessieverleners dan wel andere bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te wijzen bestuursorganen, personen of rechtspersonen (zie art. 57 Spoorwegwet).

³ Hierin is bepaald dat de netverklaring (kort gezegd) de volgende informatie dient te bevatten: (1) een gedeelte waarin de aard van de voor spoorwegondernemingen beschikbare infrastructuur en de voor toegang tot de spoorweginfrastructuur geldende voorwaarden worden beschreven, (2) een gedeelte waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn, (3) een gedeelte over de criteria en de voorschriften voor capaciteitstoewijzing (in dit gedeelte worden tevens de procedures en termijnen met betrekking tot de capaciteitstoewijzing gepreciseerd).

⁴ Zie grafiek 1, vragen 1 en 2.

⁵ Zie grafiek 2, vraag 3.

Derde NMa-spoormonitor

Bovendien geven een aantal respondenten aan dat zij nooit een reactie hebben gekregen op hun opmerkingen tijdens het consultatieproces waardoor het gevoel ontstond dat hun reacties ongebruikt terzijde zijn geschoven en dat zij geen daadwerkelijke invloed hebben gehad op de totstandkoming van de netverklaring. Een beperkt aantal respondenten merkt op dat bij aanvullingen op de netverklaring geen consultatie plaatsvindt.

Sommige respondenten zijn van mening dat de netverklaring op sommige punten moeilijk leesbaar en moeilijk te begrijpen is. Met name genoemd wordt bijlage 24. Daarnaast wordt aangegeven dat de plattegronden die als bijlage bij de netverklaring zijn opgenomen moeilijk te lezen zijn. De respondenten geven aan dat de leesbaarheid en begrijpelijkheid verbeterd kan worden indien minder aanvullingen verschijnen door het jaar heen en eventuele wijzigingen in de netverklaring ten opzichte van het voorgaande jaar of wijzigingen als gevolg van aanvullingen op de netverklaring gedurende het dienstregelingsjaar duidelijk in de netverklaring worden aangebracht zodat deze voor gebruikers zijn te herkennen.

Ten aanzien van de capaciteit voor onderhoud aan het spoor hebben sommige respondenten aangegeven behoefte te hebben aan meer transparantie en een afwegingskader over de noodzaak van onderhoud. Ook hebben respondenten aangegeven behoefte te hebben aan een meer specifieke beschrijving van de kwaliteitsmaatstaven van emplacementen in de netverklaring. Meer in het algemeen vinden vervoerders dat ProRail zich te weinig bindt en garantie geeft over haar plannen voor infrastructuur.

ProRail heeft in aanvulling 6 van 30 november 2007 de gebruiksvergoeding en de prestatieregelingen zoals opgenomen in de netverklaring 2008 aangepast. Niet alle respondenten zijn tevreden over de verhoging van de tarieven en op het moment waarop dit is gedaan. Als voorbeeld wordt genoemd de kosten die in rekening worden gebracht indien 36 uur voor vertrek een nieuwe aanvraag, wijziging of annulering van de aanvraag wordt ingediend.

Het belang dat door een respondent aan de netverklaring wordt gegeven wisselt sterk per respondent. Vooral de groep 'grotere' vervoerder hecht veel belang aan de netverklaring. Er is ook echter een groep die de netverklaring puur beschouwt als een startpunt voor onderhandelingen; de netverklaring wordt als feit aangenomen, het draait in de ogen van deze respondenten om de toegangsovereenkomst.

Netverklaring 2009

Voor het dienstregelingsjaar 2009 zal er voor het eerst sprake zijn van twee netverklaringen: een voor het gemengde net (opgesteld door ProRail) en een voor de Betuweroute (opgesteld door Keyrail). Hierdoor wordt meer gedifferentieerd naar gebruiker en meer maatwerk geleverd. Op het moment dat beide netverklaringen gepubliceerd werden (14 december 2007) was de consultatieronde in het kader van de derde spoormonitor net afgerond. In de vierde spoormonitor 2008 zal de Vervoerkamer specifiek ingaan op deze nieuwe situatie.

2.3 Aandachtspunten

Evenals in voorgaande jaren benadrukt de Vervoerkamer dat de netverklaring een essentieel basisdocument is voor de bestaande en nieuwe gebruikers van het spoor. Het is derhalve van belang dat gestreefd wordt naar een kwalitatief hoogwaardig product dat in zijn geheel begrijpelijk en leesbaar is. Deze doelstelling wordt mede bereikt door middel van consultatie van de gebruikers. De aandacht van de Vervoerkamer gaat in het bijzonder uit naar de capaciteitsverdeling voor beheer en in het kader daarvan tevens bijlage 24 van netverklaring mede omdat de spoorwegondernemingen aangeven dat dit onderdeel verbetering behoeft.

3 De gebruiksvergoeding: meer tevredenheid over onderhandelingen

3.1 Wettelijk kader

De gebruiksvergoeding is de vergoeding die door spoorwegondernemingen betaald wordt 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 artikel 62 staan de eisen aan het tarief voor het zogenaamde basistoegangspakket⁶ en welke eventuele verhogingen dan wel kortingen mogen worden doorgevoerd. De prestatieregeling is een verplicht onderdeel van de gebruiksvergoeding.⁷ De regeling moet ertoe aanzetten: “om verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorweganet te verbeteren”.⁸ Artikel 63 Spoorwegwet gaat in op de rol die de Vervoerkamer heeft bij onderhandelingen over de gebruiksvergoeding tussen de beheerder en spoorwegondernemingen.

In het afgelopen jaar heeft Keyrail met de ingebruikname van de Betuweroute een gedeelte van het beheer van ProRail overgenomen. Keyrail is voor de Betuweroute een afzonderlijke gebruiksvergoeding overeengekomen waarbij dezelfde systematiek voor de kostentoerekening is gehanteerd, maar een ander tariefsystematiek is overeengekomen.⁹

In 2007 hebben de gebruikers zowel met ProRail als met Keyrail onderhandeld over de gebruiksvergoeding van respectievelijk het gemengde net en de Betuweroute in 2008.¹⁰ Dit heeft voor de goederenvervoerders geresulteerd in afspraken voor een periode van vier jaar.

Betuweroute

Het resultaat van de onderhandelingen tussen de gebruikers en Keyrail voor het gebruik van de Betuweroute in 2008 is een basistarief voor de treinpaden van € 1,41 (flat rate) per gereden treinkilometer. De tarieven zijn vervolgens gedifferentieerd naar het moment waarop het betreffende pad is geboekt. Zo wordt een “korting” van 10% verleend op het basistarief indien het pad in de jaardienst is gepland dan wel meer dan 30 dagen voor vertrek is aangevraagd in de ad hoc fase. Indien het pad minder dan 30 dagen voor vertrek in de ad hoc fase is aangevraagd geldt het basistarief (100%). Als het pad binnen 36 uur voor vertrek wordt aangevraagd geldt een toeslag van 20%.

Het gebruiksvergoedingssysteem van Keyrail kent geen apart tarief voor losse locomotieven. Voorts kent het systeem een bonus-malusregeling waarbij een vast bedrag verschuldigd is indien een aanvraag wordt gewijzigd of indien een aansluiting wordt gemist. Daarnaast bestaat er een annuleringsregeling.¹¹

⁶ Het basistoegangspakket wordt door richtlijn 2001/14/EG het ‘minimumtoegangspakket + toegang tot categorie 2 diensten’ genoemd. Zie artikel 7, derde lid, van Richtlijn 2001/14/EG en paragraaf 5.2 van de netverklaring 2008

⁷ Artikel 62, leden 5 en 7, van de Spoorwegwet en artikel 11 van richtlijn 2001/14/EG

⁸ Artikel 11, eerste lid, van richtlijn 2001/14/EG

⁹ Zie onderdeel 5 van aanvulling 6 op de netverklaring 2008, de gebruiksvergoeding voor de Betuweroute is opgenomen in de ‘Eindrapportage Toegangsovereenkomst Betuweroute 2008’ en is te vinden op: www.keyrail.nl

¹⁰ Het stelsel van gebruiksvergoedingen, subsidieverrekeningen en bijbehorende prestatieregelingen

¹¹ Zie Eindrapportage Toegangsovereenkomst Betuweroute 2008

Gemengde net

Voor het gemengde net bestaat de gebruiksvergoeding uit een tarief naar gereden treinkilometer (€ 0,5119) en naar gereden tonkilometer (€ 0,00175). Daarbij geldt dat vanaf 1 maart 2007 het tarief per gereden treinkilometer voor reizigerstreinen (wordt € 0,775) op de baanvakken van het hoofdrailnet afwijkt van het tarief voor goederentreinen. Het tarief per tonkilometer is voor beide vervoersvormen hetzelfde. De tarieven voor 2008 zijn gestegen ten opzichte van 2007.

Goederenvervoerders kunnen voor hun goederentreinen echter ook kiezen voor een gebruiksvergoeding naar enkel treinkilometer, waarvan de hoogte afhankelijk is van de gewichtsklasse. Daarbij worden er twee staffeltabellen gehanteerd (A en B). Binnen elke tabel wordt op eigen wijze gedifferentieerd naar gewichtsklasse. Dit leidt er onder meer toe dat tabel A geen tarief voor een losse locomotief kent, terwijl tabel B dit wel onderscheidt. Bovendien komen de tarieven in tabel A en B niet met elkaar overeen. Bij de uiteindelijke afrekening is de subsidie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat dat speciaal beschikbaar is gesteld voor het goederenvervoer verrekend.

De twee staffeltabellen zijn het resultaat van twee afzonderlijke onderhandelingsprocedures die zijn gevoerd in aanloop naar de ondertekening van de toegangsovereenkomsten. Tabel A is het resultaat van de onderhandelingen tussen ProRail en de BRG. Tabel B is het resultaat van de onderhandelingen tussen ProRail en andere goederenvervoerders. Ten tijde van het aangaan van de toegangsovereenkomsten konden de gebruikers zelf beslissen aan welk regime zij de voorkeur gaven. Het gebruiksvergoedingstelsel voor het gemengde net kent eveneens een prestatieregeling in de vorm van een bonus-malusregeling.

Activiteiten VK afgelopen jaar

De Vervoerkamer heeft toezicht gehouden op de onderhandelingen over de gebruiksvergoeding. Voor de gebruiksvergoedingstelsels voor de Betuweroute en het gemengde net zal de Vervoerkamer nog een finale toets uitvoeren met name wat betreft de kostenoriëntatie.

In voortzetting op het rapport prestatieregeling van 2006, waarin de Raad van Bestuur van de NMa concludeerde dat een prestatieregeling verplicht is, is in 2007 onderzoek gedaan naar de prestatieregeling 2007. Alle spoorwegondernemingen waren met ProRail een prestatieregeling overeengekomen. Uit de nieuwe afspraken gemaakt over verdere verbetering in de prestatieregeling 2008 en in de loop van dit jaar de regeling gemonetariseerd wordt, zal de Vervoerkamer de prestatieregeling 2008 toetsen op doelmatigheid.

Op het voornemen van ProRail om aannemers geen gebruiksvergoeding in rekening te brengen indien zij opdrachten van ProRail uitvoeren, heeft de Vervoerkamer kenbaar gemaakt dat dit in strijd is met de Spoorwegwet en richtlijn 2001/14/EG.

Daarnaast heeft de Rechtbank Rotterdam uitspraak gedaan in de zaak ProRail tegen de Raad van Bestuur van de NMa.¹²

¹² Rb Rotterdam 28 september 2007, MEDED 06/3416 VRLK

Uitspraak Rechtbank Rotterdam – ProRail v. Raad van Bestuur NMa

Railion heeft op 24 november 2005 een klacht op grond van artikel 71 Spoorwegwet ingediend bij de Raad van Bestuur van de NMa (hierna: de Raad) in verband met de weigering van ProRail om over de gebruiksvergoeding voor 2006 te onderhandelen. De Raad heeft de klacht van Railion gegrond verklaard. In zijn besluit geeft de Raad aan dat als ProRail en Railion een toegangsovereenkomst willen sluiten partijen op basis van onderhandelingen over de toegangsovereenkomst, inclusief de gebruiksvergoeding, wilsovereenstemming moeten bereiken. ProRail is tegen dit besluit rechtstreeks in beroep gegaan bij de Rechtbank Rotterdam.

De Rechtbank oordeelt dat, omdat Railion geen klacht op grond van artikel 71 Spoorwegwet heeft ingediend bij de raad van bestuur van de NMa tegen de inhoud van de Netverklaring 2006 nadat deze was vastgesteld door ProRail, de Netverklaring en de daarin opgenomen tarieven als een vaststaand gegeven moesten worden beschouwd. De Rechtbank verklaart het beroep van ProRail gegrond. Railion en de Raad zijn tegen de uitspraak in hoger beroep gegaan onder andere omdat zij vinden dat de Netverklaring niet meer is dan een aanbod waartegen niet formeel hoeft te worden opgekomen.

De behandeling van de door NS eind 2007 ingediende klacht over de verhoging van de gebruiksvergoeding nadat de netverklaring 2008 was gepubliceerd leidend tot een verhoging per 1 maart 2008 van € 0,2631 naar € 0,7750, wordt in 2008 afgerond.

3.2 Terugkoppeling uit de sector

Na de toegangsovereenkomst en de nationale capaciteitsverdeling is de gebruiksvergoeding een van de belangrijkste onderwerpen voor respondenten. Desondanks hebben enkele respondenten aangegeven dat de gebruiksvergoeding eigenlijk niet zo belangrijk voor hen is. Zij gaven onder meer aan:

- dat de gebruiksvergoeding maar een beperkt deel is van de totale kosten, en,
- dat ProRail voornemens is vanaf 2008 geen gebruiksvergoeding in rekening te brengen voor aannemers en onderhoudsbedrijven.

Onderhandelingen

Ongeveer eenderde van de respondenten vindt dat onderhandelingen over de gebruiksvergoeding gewenst is. Dit is een neerwaartse trend. Zo vond in 2005 tweederde, en in 2006 de helft van de respondenten dat onderhandelingen gewenst waren. De groep respondenten die geen onderhandelingen wenste is daarentegen verdubbeld ten opzichte van 2005.¹³ Uit de gesprekken kwam geen verklaring voor deze neerwaartse trend naar voren.

Een groot deel van de respondenten geeft aan dat de onderhandelingen voor zowel het gemengde net als de Betuweroute over de gebruiksvergoeding 2008 hoofdzakelijk met de BRG hebben plaatsgevonden. Pas in een zeer laat stadium zijn de partijen die geen deel uitmaken van de BRG hiervan op de hoogte gesteld en werden zij geconfronteerd met een onderhandelingsresultaat waaraan (op het eerste gezicht) weinig veranderd kon worden.

¹³ Zie grafiek 2, vraag 8.

Op verzoek van de zogenoemde niet-BRG leden is ProRail ook met deze partijen in onderhandeling getreden hetgeen heeft geresulteerd in het hierboven beschreven stelsel waarin goederenvervoerders voor twee staffels kunnen kiezen. Enkele respondenten geven aan dat de onderhandelingen met Keyrail over de Betuweroute niet tot nauwelijks hebben geleid tot aanpassingen van de gebruiksvergoeding.

In het algemeen zijn de gebruikers tevreden over de onderhandelingsresultaten. Op het moment van consultatie in het kader van de onderhavige monitor verwachtte de meerderheid dan ook vóór het tekenen van de toegangsovereenkomst 2008 hierover overeenstemming met ProRail en Keyrail te bereiken.¹⁴

Systematiek

Meerdere goederenvervoerders geven aan dat zij, wat betreft het gemengde net, het niet eens zijn met een tarief dat afhankelijk is van het gewicht. Er worden twee mogelijke oplossingen aangedragen:

- geen gewichtsafhankelijk tarief. Er wordt op het feit gewezen dat voor de Betuweroute enkel een treinkilometer tarief geldt en men vraagt zich af waarom dat niet voor het gemengde net opgaat;
- ook een snelheidsafhankelijk tarief. Zo zouden snellere en lichtere passagierstreinen niet langer meer bevoordeeld worden ten opzichte van relatief langzame en zware goederentreinen.

Aan de andere kant is NS het oneens met de verhoging van het tarief voor passagierstreinen op het hoofdrailnet per 1 maart 2008. Deze verhoging wordt mede veroorzaakt door een stijging in de onderhoudskosten.

Evenals vorige jaren zijn de meningen op het gebied van prijsdifferentiatie en extra vraagsturende elementen die in de gebruiksvergoeding kunnen worden opgenomen, zeer verdeeld. Wel zijn er veel voorstanders vóór differentiatie.

Uit de beantwoording van de vragenlijsten blijkt dat er het meeste behoefte is aan een reserveringsvergoeding en aan differentiatie van het tarief naar geleverde kwaliteit. Differentiatie naar milieueffecten, korting vanwege besparing op administratieve kosten, een tijdelijke korting voor bevorderen van nieuwe spoordiensten en een korting voor sterk onderbenutte lijnen, worden ook regelmatig gesuggereerd. De respondenten lijken de minste behoefte te hebben aan een corridor gerelateerd tarief. Een voorbeeld waar een dergelijk tarief wordt gehanteerd, is de Betuweroute.¹⁵

Tijdens de consultatie werden door de respondenten de volgende suggesties naar voren gebracht:

- differentiatie bij schaarste: de gebruiker die zijn aanvraag niet wenst aan te passen meer betaalt;
- differentiatie naar marktsegment (reizigerstrein/goederentrein) en naar belasting van het spoor (bv. meer assen per trein betaalt meer);
- differentiatie naar milieueffect: diegenen die in groen materieel investeren worden beloond;

¹⁴ Zie grafiek 1, vraag 5.

¹⁵ Zie tabel 1.

- differentiatie naar moment van aanvraag: de aanvrager van capaciteit dient korting te worden verleend indien hij ver van tevoren aanvraagt en dient te worden gestraft als hij op het laatste moment aanvraagt, wijzigt of annuleert. Op het moment wordt een dergelijk systeem al voor zowel de Betuweroute en het gemengde net (optioneel) gebruikt¹⁶;
- een tarief voor buitendienststellingen. Daardoor ontstaat concurrentie tussen de procesaannemers over wie het snelst kan realiseren.

Prestatieregeling

Voor 2008 zijn de prestatiereregelingen verbeterd ten opzichte van de regeling voor 2007. Voor het conventionele net worden de speciale tarieven voor de goederenvervoerders gekoppeld aan drie prestatiereregelingen die vanaf 1 juli 2008 worden gemonetariseerd.¹⁷ Keyrail is van plan de bonus-malus en de annuleringsregeling voor de Betuweroute vanaf 1 april 2008 te monetariseren.¹⁸

Door de respondenten wordt onderschreven dat de nieuwe prestatiereregelingen verbeterd zijn. Enkele hebben echter sterke twijfels of de uitvoering voldoende is om tot echte resultaten te komen. In de ogen van sommige respondenten wordt de prestatiereregeling ten onrechte niet afgestemd op de prestatie-indicatoren die de concessieverleners aan de concessiehouders opleggen; een koppeling daartussen zou gewenst zijn.

3.3 Aandachtspunten

De Vervoerkamer geeft aan de gebruiksvergoeding in 2008 prioriteit. Ze zal haar toezicht in het kader van artikelen 62 en 63 over de afgesproken tarieven voor 2008 en de behandeling van de klacht van NS afronden. Daarnaast zal de nieuwe gebruiksvergoedingsystematiek voor de Betuweroute en het gemengde net voor 2010 en verder onder de loep worden genomen. Voorts zal de Vervoerkamer de resultaten en effecten van de nieuwe prestatiereregelingen bestuderen. De Vervoerkamer verwacht in 2009 een definitieve uitspraak van het CBB in de zaak Railion – ProRail over de onderhandelingsmogelijkheden van de gebruiksvergoeding.

¹⁶ Zie voor Betuweroute: Eindrapportage Toegangsovereenkomst Betuweroute 2008, pagina 17. Voor het gemengde net is er een prestatiereregeling mogelijk met betrekking tot het aanvragen van ad hoc paden, zie onderdeel 12 van aanvulling 6 op de netverklaring.

¹⁷ Zie onderdeel 7 en 12 van aanvulling 6 op de netverklaring.

¹⁸ Eindrapportage Toegangsovereenkomst Betuweroute 2008, pagina 18

4 Bijkomende diensten en voorzieningen: nog steeds niet transparant

4.1 Wettelijk kader

Alle diensten en voorzieningen die niet onder het basistoegangspakket¹⁹ vallen zijn bijkomende diensten en voorzieningen. Bijkomende diensten kenmerken zich als diensten en voorzieningen die nodig zijn om treinen daadwerkelijk te kunnen laten rijden. De bijkomende diensten en voorzieningen zijn niet limitatief opgesomd in bijlage II van richtlijn 2001/14/EG.

Op bijkomende diensten en voorzieningen zijn de artikelen 67 en 68 van de Spoorwegwet van toepassing. 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 spoorwegondernemingen niet zomaar toegang tot de diensten weigeren als hij de enige aanbieder is; hieraan zijn voorwaarden verbonden. Ook dient de rechthebbende 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 door de wetgever 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.

4.2 Terugkoppeling uit de sector

Uit de vragenlijsten blijkt dat bijna de helft van de respondenten die deze vraag beantwoordt heeft, vindt dat bijkomende diensten tegen kostengeoriënteerde tarieven en niet-discriminerende voorwaarden wordt aangeboden, eenderde van de respondenten is het daarmee oneens.

Tweederde van de respondenten die vraag 11 hebben beantwoord, geeft aan dat hun het afgelopen jaar de toegang tot een bijkomende dienst is ontzegd.²⁰ Uit de gesprekken komt naar voren dat sommige respondenten redelijk ontevreden zijn.

Over het algemeen zijn de respondenten van mening dat toegang tot BDV's lastig is indien het beheer niet in handen is van ProRail of een onafhankelijke derde, maar van een vervoerder of onder de verantwoordelijkheid van een vervoerder. Bovendien is vaak onduidelijk wie de betreffende BDV beheert. Daarnaast geven de respondenten aan dat de kostprijs van de BDV's veelal niet transparant is waardoor een gebruiker moeilijk kan beoordelen of hij een marktconforme prijs voor de voorziening betaalt, al worden hier en daar concrete voorbeelden gegeven waar de prijs in de ogen van de respondenten te hoog zou zijn.

Tankplaten

ProRail heeft twintig locaties aangewezen waar tankplaten liggen voor algemeen gebruik. Deze tankplaten vallen onder de verantwoordelijkheid van ProRail. Ingeval van onregelmatigheden kan de vervoerder hierover contact opnemen met ProRail.

¹⁹ Zie onder "gebruiksvergoeding"

²⁰ Zie grafiek 1, vraag 11 en grafiek 2, vraag 10.

Evenals de vorige twee jaar vormt de toegang tot de tankplaten het grootste probleem. De problemen variëren van toegangsweigering of moeilijke toegang, tot te hoge tarieven en gebrekkige registratie. Aangegeven wordt dat het gebruik van tankplaten, vooral in de Waalhaven, Kijfhoek en Maassluis lastig, zo niet onmogelijk is, zelfs als een aanvraag tot tanken is gehonoreerd. Deze tankplaten worden in de praktijk beheerd door een vervoerder. Het komt voor dat er bij aankomst een locomotief van de beheerder van de tankplaat op de tankplaat staat die ondanks verzoeken daartoe niet wordt verplaatst. Indien op ad hoc basis een verzoek tot tanken wordt ingediend, is van tevoren nooit zeker of dit verzoek wordt gehonoreerd hetgeen op de respondenten nogal arbitrair overkomt. Deze respondenten zijn van mening dat niet de grootste afnemer, maar ProRail of een onafhankelijke derde de tankplaat zou moeten uitbaten teneinde eventuele belangenverstrengeling te voorkomen. Het gebruik van een chip voor de toegang van tankplaten wordt geopperd zodat men niet meer afhankelijk is van een ander voor toegang. Er blijkt ook behoefte te zijn aan een betere registratie van het gebruik van tankplaten.

Rangeren en opstelplekken

Ook het rangeren verloopt niet altijd even vlekkeloos. Met name worden de emplacementen Westhaven, Venlo en Amersfoort genoemd. Volgens respondenten komt het voor dat de sporen ten onrechte bezet worden gehouden door de beheerder van het rangeerterrein (een andere vervoerder), die ondanks verzoeken daartoe weigert het spoor vrij te maken. Hetzelfde geldt voor het opstellen op emplacementen waarbij het proces voor toedeling van capaciteit voor het opstellen intransparant is in de ogen van respondenten. Ook hier geldt dat respondenten van mening zijn dat ProRail de lokale planning zou moeten uitvoeren.

Werkplaatsen, wasinstallaties en putsporen

Er zijn tijdens de consultatieronde enkele specifieke problemen omtrent werkplaatsen naar voren gekomen. Een enkele respondent heeft aangegeven dat werkplaatsen niet altijd tegen kostengeoriënteerde tarieven wordt aangeboden.

De toegang tot wasinstallaties vormt eveneens een probleem. Enkele respondenten geven aan dat NedTrain geen toegang tot wasinstallaties geeft ofwel uitsluitend toegang verleent onder niet-marktconforme tarieven. Daarnaast wordt aangegeven dat toegang tot de reinigingsperrons in Amersfoort problematisch is.

Voorts blijkt dat er onvoldoende mogelijkheden bestaan om een locomotief te wassen. Het aanbod beperkt zich tot een wasstraat waar de locomotief kan worden gereinigd met schoonmaakmiddel maar waar volwaardige reiniging niet mogelijk is.

Een paar respondenten geven aan dat sommige putsporen niet meer beschikbaar zijn. Bijvoorbeeld in Amsterdam vanwege verhuur aan een spoorwegonderneming.

Stations

Enkele respondenten geven aan dat op stations waar geen NS-treinen meer stoppen nog altijd NS-logo's hangen. Het blijkt niet mogelijk te zijn deze logo's te vervangen door de logo's van de vervoerders die wel op deze stations stoppen. Bovendien is het de betreffende respondenten niet duidelijk of de stations worden geëxploiteerd door NS Poort dan wel ProRail. Op de stations doen zich ook andere problemen voor. Zo blijkt het aanbrengen van voorzieningen zoals een koffiepunt voor personeel of vuilopslag op station Amersfoort niet mogelijk.

Aanleg van bijkomende diensten en sanering

Respondenten geven aan dat er behoefte bestaat aan nieuwe voorzieningen en meer capaciteit voor bestaande voorzieningen.

Als respondenten zelf voorzieningen willen realiseren ondervinden zij moeilijkheden. Het is moeilijk om toestemming te krijgen van ProRail en het is achteraf onduidelijk welke aanspraak de respondent op de door hem of haar gefinancierde voorziening kan maken. Respondenten zien zich gedwongen de aanleg door ProRail uit te laten voeren en deze te financieren zonder invloed te hebben op de kosten.

Als respondenten willen dat ProRail nieuwe voorzieningen realiseert of oude voorzieningen aanpast, is het moeilijk om met ProRail hierover afspraken te maken. Voorbeelden zijn wasstraten, tankplaatsen, depotvoeding, leggen van wc's, sanitaire voorzieningen voor personeel, het aanleggen van werkplaatsen, etc.

Enkele respondenten vragen zich af welke voorzieningen ProRail zelf moet financieren, en voor welke voorzieningen ProRail een bijdrage in de aanlegkosten mag vragen. Het is nu onduidelijk op welke basis ProRail beslissingen neemt om de ene voorziening wel aan te leggen en de andere niet.

Voor de aanleg van infrastructuur gelden dezelfde opmerkingen als voor de voorzieningen.

Respondenten begrijpen niet waarom sommige voorzieningen en sporen worden gesaneerd terwijl hier wel behoefte aan is. Respondenten zitten met vragen als wie besluit hiertoe? Wie keurt dit goed? Zijn er mogelijkheden tot inspraak? Welke procedure geldt hiervoor en wordt deze gevolgd?

Ten slotte dient te worden opgemerkt dat er ook respondenten zijn die geen hinder ondervinden met bijkomende diensten en tevreden zijn over de samenwerking met ProRail.

4.3 Aandachtspunten

De problematiek rondom bijkomende diensten en voorzieningen heeft de aandacht van de Vervoerkamer. Op basis van de antwoorden op de vragenlijst inzake bijkomende diensten en voorzieningen, die met de vragenlijst voor de monitor is meegestuurd, zal de Vervoerkamer bepalen welke voorzieningen geprioriteerd wordt. De aandacht van de Vervoerkamer zal in ieder geval gericht zijn op de daadwerkelijke oprichting van Vivens in de verwachting dat dit bij zal dragen aan betere afspraken over de toegang en de te hanteren tarieven voor tankplaten en het aanspreken van ProRail op zijn verantwoordelijkheid in het kader van artikel 14, tweede lid, van de beheerconcessie (ProRail doet wat redelijkerwijs van haar gevraagd kan worden om de verschaffing van die voorzieningen en diensten te vergemakkelijken).

5 Nationale capaciteitsverdeling: grote ontevredenheid over verdeling van capaciteit voor onderhoud

5.1 Wettelijk kader

Het capaciteitsverdelingsproces betreft de verdeling van capaciteit voor vervoer op en onderhoud aan het spoor.²¹ De beheerder is verantwoordelijk voor de verdeling van de capaciteit.

Overeenkomstig artikel 61 van de Spoorwegwet zijn de aanvullende regels over de verdeling van capaciteit vastgelegd in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.²² Dit besluit onderscheidt twee momenten waarop capaciteit kan worden aangevraagd: de jaardienstregeling en de ad hoc fase.

In de praktijk verdeelt ProRail de capaciteit voor het gemengde net, doet NS de uitvoerende werkzaamheden in het kader van de lokale planning voor de meeste emplacementen van het gemengde net en verdeelt Keyrail de capaciteit voor de Betuweroute.

De Vervoerkamer ziet er op toe dat de beheerder deze verantwoordelijkheid op onafhankelijke en non-discriminatoire wijze invult.

Jaardienstregeling

De dienstregeling wordt eenmaal per jaar vastgesteld. De gerechtigden²³ kunnen jaarlijks een verzoek om capaciteit indienen bij de beheerder. Ook de beheerder zelf dient een verzoek om capaciteit voor onderhoud in. De beheerder geeft jaarlijks in de netverklaring aan wat de uiterste datum is waarop capaciteitsaanvragen kunnen worden ingediend. Voor de jaardienstregeling 2008 was dit 29 juni 2007.

De procedure voor het verdelen van capaciteit is geregeld in de artikelen 19, 20 en 21 en het tijdschema van bijlage III van richtlijn 2001/14/EG.²⁴ Het proces bestaat, naast indiening van de aanvraag, (kort gezegd) uit 3 stappen:

- de programmatiefase: een eerste verdeling van de capaciteit aan de hand van de aanvragen. ProRail probeert daarbij de aanvragen zoveel als mogelijk te honoreren;²⁵
- de coördinatiefase: in deze fase wordt geprobeerd een oplossing te vinden voor concurrerende aanvragen;²⁶
- een overbelastverklaring van de infrastructuur, als het niet mogelijk blijkt om tot ieders tevredenheid een oplossing voor conflicterende aanvragen te vinden waarna door toepassing van de regels in de AMvB de capaciteitverdeeld wordt.²⁷

²¹ Het gaat onder meer om capaciteit in de vorm van treinsporen alsmede capaciteit op stations en emplacementen

²² Besluit van 3 december 2004, houdende de regels over de verdeling van de capaciteit van de hoofdspoorweginfrastructuur, Staatsblad 2004, 667

²³ Zie artikel 2 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

²⁴ Het betreft regels over de capaciteitsaanvraag, de programmatie- en de coördinatieprocedure

²⁵ Artikel 20 richtlijn 2001/14/EG

²⁶ Artikel 21 richtlijn 2001/14/EG

²⁷ Artikel 22 richtlijn 2001/14/EG

Zodra de capaciteit definitief is verdeeld, sluit de beheerder met de betreffende gerechtigde een toegangsovereenkomst en/of een kaderovereenkomst.²⁸ In de toegangsovereenkomst kunnen de capaciteitsrechten voor maximaal één dienstregelingsjaar worden vastgelegd.²⁹

Om meerjarige afspraken met de beheerder te kunnen maken over infrastructuurcapaciteit, kan een gerechtigde ervoor kiezen om een kaderovereenkomst te sluiten.³⁰ In de kaderovereenkomst worden de kenmerken opgenomen van de infrastructuurcapaciteit die door de aanvrager is aangevraagd en die hem wordt aangeboden voor een termijn van meer dan één dienstregelingsperiode. De kaderovereenkomst behelst geen gedetailleerde beschrijving van een treinpad, maar is zo opgesteld dat aan de gewettigde commerciële behoeften van de aanvrager tegemoet wordt gekomen.³¹

Ad hoc fase

Gedurende het dienstregelingsjaar bestaat ook de mogelijkheid om capaciteit aan te vragen voor treinpaden bij de beheerder. Het betreft de capaciteit die nog niet is verdeeld in de jaardienstprocedure (de zogenaamde 'ad hoc capaciteit'). De beheerder geeft binnen vijf werkdagen na ontvangst van een ad hoc aanvraag aan de gerechtigde aan of dit pad voor verdeling beschikbaar is.³²

Onderhoud

Capaciteit die de beheerder zelf nodig heeft voor onderhoudswerkzaamheden aan het spoor (groot onderhoud/vernieuwing/vervanging) alsmede capaciteit voor het (reguliere) onderhoudsrooster (procesmatig onderhoud) moet door de beheerder worden verdeeld bij de capaciteitsverdelingsprocedure voor de normale dienstregeling.³³

Naar het oordeel van de Vervoerkamer betekent het voorgaande dat de beheerder in beginsel geen capaciteit kan verdelen voor onderhoud in de ad hoc fase. Dit geldt evenwel niet ingeval van nood of als er sprake is van een storing die de infrastructuur tijdelijk onbruikbaar maakt.

In dat geval komt reeds verdeelde capaciteit te vervallen die de beheerder vervolgens kan aanwenden voor het opheffen van de storing.³⁴ Mocht de beheerder anderszins behoefte hebben aan capaciteit voor onderhoud, welke capaciteit in de jaardienstregelingsprocedure reeds is verdeeld, dan meent de Vervoerkamer dat de beheerder met de houder van de capaciteit overeenstemming dient te bereiken over het gebruik van deze capaciteit. Lukt dit niet, dan kan de beheerder deze capaciteit niet gebruiken voor onderhoud.

In 2007 heeft de Vervoerkamer in een geschil dat zich tussen ACTS Nederland B.V. en ProRail B.V. over een buitendienststelling voor het aanleggen van een brug met een hogere doorvaarroute als volgt bemiddeld.

²⁸ Zie artikel 2 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

²⁹ Zie artikel 13 richtlijn 2001/14/EG en artikel 3, onderdeel a, Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

³⁰ Zie ook onder "kaderovereenkomst"

³¹ Zie artikel 17 richtlijn 2001/14/EG,

³² Zie artikel 5, lid 2, Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

³³ Zie artikel 6 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

³⁴ Zie artikel 3, sub b, Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

Klacht ACTS - ProRail

In 2007 heeft ACTS Nederland B.V. (hierna: ACTS) een klacht ingediend bij de Vervoerkamer in verband met het voornemen van ProRail om het baanvak Leeuwarden- Meppel in de periode 7 juli tot en met 17 juli 2007 buitendienst te stellen. ACTS liet ProRail weten niet met de voorgenomen buitendienststelling akkoord te gaan zolang er geen omleidingsroute via het baanvak Leeuwarden - Groningen beschikbaar gesteld kon worden. ACTS beriep zich hierbij op de toegangsovereenkomst die zij met ProRail had gesloten. Hierin was de verdeelde capaciteit voor de jaardienstregeling 2007 vastgelegd. ProRail stelde zich daarentegen op het standpunt dat ACTS onverkort had ingestemd met de geplande buitendienststelling en gaf aan het baanvak niettemin buitendienst te stellen.

Een bijkomende factor betrof het feit dat een personenvervoerder treinen reed over de door ACTS voorgestelde omleidingsroute. Indien het verzoek van ACTS zou worden ingewilligd, zou deze vervoerder één trein per dag moeten laten vervallen. Hierdoor zou de personenvervoerder zijn verplichtingen op grond van de aan hem verleende concessie (gedeeltelijk) niet kunnen nakomen. In de periode 2 juli 2007 tot en met 4 juli 2007 zijn ACTS en ProRail door tussenkomst van de Vervoerkamer met elkaar alsmede met de personenvervoerder en diens concessieverlener in overleg getreden om te komen tot een oplossing voor het geschetste probleem. Partijen hebben uiteindelijk een oplossing bereikt.

Op verzoek van ACTS heeft de Raad van Bestuur van de NMa (hierna: de Raad) alsnog een oordeel gegeven over het gedrag van ProRail in deze kwestie. De Raad heeft zich kritisch getoond ten aanzien van de wijze waarop ProRail zich in het proces heeft opgesteld. Tot 4 juli 2007 heeft ProRail bij ACTS de indruk heeft gewekt dat zij, in weerwil van de toegangsovereenkomst met ACTS, in de periode 7 juli 2007 tot en met 17 juli 2007 niet op het traject Leeuwarden - Meppel mocht rijden. Een dergelijke opstelling van ProRail acht de Raad onwenselijk, omdat ProRail het feitelijk in haar macht heeft het baanvak daadwerkelijk buitendienst te stellen, ook al zou dat in dit concrete geval hebben betekend dat ProRail in strijd zou hebben gehandeld met de Spoorwegwet. Dit zou slechts anders zijn als ProRail bij of krachtens de Spoorwegwet het recht zou hebben capaciteit in te trekken, dan wel zij vooraf is gemachtigd door de betreffende vervoerder(s). De Raad concludeerde dat in dit geval geen van die situaties zich voordeed. De sterke positie waarin ProRail zich jegens ACTS bevond, had naar het oordeel van de Raad voor ProRail redenen te meer moeten zijn om zich te houden aan de beperkingen die de wet haar stelt.

5.2 Terugkoppeling uit de sector

Respondenten vinden de nationale capaciteitsverdeling het op-één-na belangrijkste onderwerp van de monitor, alleen de toegangsovereenkomst scoort net iets hoger.³⁵ Dit is ook niet verwonderlijk nu het Nederlandse net een van de drukst bereden spoorwegnetten van Europa is. Capaciteit is schaars en het is voor spoorwegondernemingen steeds minder vanzelfsprekend dat zij de aangevraagde capaciteit ook krijgen. Dit blijkt ook uit het feit dat eind 2007 er verschillende klachten over de capaciteitsverdeling bij de Vervoerkamer zijn neergelegd.

³⁵ Zie grafiek 3.

Gemengde net

De uitkomsten van de vragenlijsten geven weer dat tweederde van de respondenten die deze vraag beantwoord hebben tevreden zijn met de capaciteitsverdeling voor de jaardienst van 2008 en de ad hoc aanvragen voor 2007. In vergelijking met vorig jaar is de tevredenheid ten aanzien van ad hoc aanvragen gestegen en van de jaardienst gelijk gebleven.³⁶ Op het eerste gezicht lijkt er tevredenheid te heersen. Uit de gesprekken blijkt echter dat dit meer een algemene beoordeling is en dat op punten de capaciteitsverdeling door ProRail nog verre van ideaal is.

Capaciteitsverdelingsprocedure jaardienst

Meerdere respondenten merken op dat de capaciteitsprocedure in het algemeen een eenzijdig en intransparant proces is, waarbij ProRail geen verantwoording aflegt over de keuzes die zij maakt. Vooral kleinere spelers hebben moeite met de belasting van de procedure op hun mensen en middelen. Ook vinden zij dat zij te weinig inbreng hebben.

De BUP en de voorfase

Vooral het basisuurpatroon (BUP) en de voorfase zijn een zware belasting zijn voor de kleinere spoorwegondernemingen. Daarnaast vrezen enkele respondenten dat de toepassing van het BUP van één personenvervoerder nadelig uitpakt voor met name kleinere vervoerders bij de definitieve capaciteitsverdeling. De vrees is aldus dat het BUP definitiever is dan zij mag zijn.

Aanvraag

Respondenten vinden dat de grote vervoerders een voordeel genieten op hun concurrenten omdat alleen zij zijn aangesloten op systemen als VPT en Radar.³⁷ Zij kunnen immers de aanvragen van hun concurrenten inzien.

Coördinatiefase

Iets meer dan één op de tien respondenten geeft aan een conflict te hebben met ProRail over de capaciteitsverdeling in de jaardienst. De overgrote meerderheid van deze respondenten is niet tevreden over de wijze waarop ProRail dit conflict afhandelt. Dit is een verslechtering ten opzichten van het voorgaande jaar waar driekwart van de respondenten die aangaven een conflict met ProRail te hebben, tevreden was over de afhandeling van dat conflict.³⁸ In de gesprekken kwam naar voren dat de Geschilbeslechtsprocedure van ProRail die onderdeel uitmaakt van de Geschillenregeling capaciteitsverdeling³⁹ volgens de respondenten niet onafhankelijk verloopt mede omdat de voorzitter in de Geschilbeslechtsprocedure tevens de directeur capaciteitsmanagement van ProRail is. Voorts melden respondenten dat zij de Geschilbeslechtsprocedure ervaren als een formele afronding van het verdeelproces dat uiteindelijk niet het resultaat zal beïnvloeden. Klachten en opmerkingen over de Geschilbeslechtsprocedure vinden volgens de respondenten geen gehoor bij ProRail.

Sommige respondenten zijn van mening dat de Geschilbeslechtsprocedure de vervoerder onvoldoende de gelegenheid biedt om nadere stukken in te dienen na afloop van de hoorzitting.

³⁶ Zie grafiek 1, vraag 12, 13, 16 en 17.

³⁷ Deze systemen worden gebruikt om capaciteitsaanvragen te verwerken.

³⁸ Zie grafiek 1, vraag 14 en 15.

³⁹ Zie bijlage 5 van netverklaring 2008

Aangezien het feitencomplex vaak pas tijdens de hoorzitting helder wordt, kan bij de vervoerder de behoefte ontstaan om na de hoorzitting nog nadere informatie aan te leveren bij ProRail. Dit laatste wordt bemoeilijkt omdat er al binnen tien dagen na de hoorzitting een uitspraak volgt.

Capaciteitsverdeling ten behoeve van onderhoud

Opvallend is het aantal problemen dat in deze derde monitor naar voren werd gebracht over de verdeling van capaciteit voor onderhoud. Tijdens het capaciteitsverdelingsproces voor de jaardienstregeling 2008 heeft een aantal personenvervoerders voor het eerst een deel van de door haar aangevraagde capaciteit niet gekregen omdat ProRail in de betreffende gevallen prioriteit heeft gegeven aan de capaciteit voor het onderhoudsrooster. Zoals eerder werd aangegeven was een deel van deze vervoerders hierover zo ontevreden dat zij een klacht hebben ingediend bij de Raad van Bestuur van de NMa. Voor goederenvervoerders geldt dat zij de aangevraagde paden die conflicteerde met de capaciteit voor onderhoud moesten omleggen (andere tijd en/of andere route) voordat de aanvraag gehonoreerd werd.

Respondenten geven aan dat de capaciteitsverdeling ten behoeve van onderhoud veelal niet goed verloopt. ProRail vraagt in hun ogen vaak meer capaciteit voor onderhoud aan dan daadwerkelijk door haar zal worden gebruikt. Respondenten zijn van mening dat ProRail hard moet kunnen maken hoeveel procent van de capaciteit zij nodig heeft om haar beheertaak naar behoren uit te voeren. Bovendien wordt aangegeven dat ProRail ten onrechte de totaal beschikbare capaciteit (bruto capaciteit) eerst verrekent met haar eigen behoefte aan capaciteit voor onderhoud en de resterende (netto) capaciteit aan de vervoerders ter beschikking stelt. ProRail zelf geeft aan dat bij de capaciteitsverdeling zo snel mogelijk duidelijkheid moet worden gecreëerd over de benodigde capaciteit voor onderhoud zodat de vervoerders weten waarop zij kunnen rekenen.

Aan de kant van de aannemers is een van de voornaamste klachten dat buitendienststellingen niet altijd goed op elkaar afgestemd worden en dat onderhoudslocaties slecht bereikbaar zijn. Ook wordt er soms in hun ogen te weinig prioriteit aan onderhoud verleend en te veel aan personenvervoer waardoor een aannemer bijvoorbeeld haar materieel niet op tijd bij de werkplek krijgt en werkzaamheden uitlopen.

Een probleem dat in dit verband wordt aangekaart, is dat capaciteitsaanvragen voor onderhoud via ProRail Infrastructuurmanagement (ProRail IM) lopen. De jaarplannen van de aannemers worden samen met de capaciteitsaanvraag van ProRail IM bij ProRail Capaciteitsverdeling (ProRail CV) ingediend. Vervolgens kan de aannemer geen invloed uitoefenen op de capaciteitsverdelingsprocedure en moet afwachten welke capaciteit hij verdeeld krijgt. Vaak is niet duidelijk welke afweging ProRail CV heeft gemaakt tussen capaciteit voor onderhoud en capaciteit voor vervoer. Enkele aannemers hebben daarbij het idee dat ProRail onvoldoende kennis heeft van onderhoud om de capaciteit goed te verdelen. De aannemers zien een verschuiving van onderhoudswerkzaamheden naar de weekenden.

Lokale planning

Lokale planning is de planning van treinen op gedeelten van emplacementen en op de perrons in de stations in de jaardienst. NS Reizigers verzorgt voor een groot gedeelte van de emplacementen de uitvoering van de lokale planning en de perronindeling. De Vervoerkamer heeft hierover tegengestelde reacties gehoord. Enkele respondenten maken zich zorgen om de onafhankelijkheid van NS Reizigers.

Een respondent gaf aan dat de capaciteit die volgens de jaardienstregeling al is vastgesteld soms niet met de lokale planning blijkt te passen. De respondent wijt dit aan het intransparante verdeelproces en aan een gebrek aan controle door ProRail op de lokale planning. Anderen zijn daarentegen tevreden, tot zeer tevreden over de lokale planning door NSR.

Capaciteitsverdelingsprocedure ad hoc fase

Ook de verdeling van ad hoc capaciteit verloopt nog niet helemaal perfect, alhoewel de uitkomsten van de vragenlijst laat zien dat respondenten, die deze vraag hebben ingevuld, in 2007 meer tevreden zijn over de afhandeling van ad hoc aanvragen dan in 2006.⁴⁰ Aangegeven wordt dat de verdeling ten opzichte van eerdere jaren minder snel verloopt. Daarnaast geeft een enkele respondent aan dat ad hoc aanvragen niet altijd goed worden verwerkt door ProRail. Hoewel er wel ad hoc capaciteit was verdeeld kon er niet worden gereden doordat de capaciteit niet was verwerkt in het systeem van de Verkeersleiding.

Voorts zijn niet alle respondenten tevreden over de kwaliteit van het treinpad dat zij toegewezen krijgen van ProRail. Het gaat daarbij in het bijzonder om het tijdstip van het pad dat wordt toegekend.

Betuweroute

Voor 2008 heeft Keyrail, onder de verantwoordelijkheid van ProRail, voor het eerst capaciteit verdeeld voor de jaardienst van de Betuweroute. Tijdens de gesprekken kwamen weinig opmerkingen over de capaciteitsverdeling op de Betuweroute. ProRail heeft Keyrail in het havengebied Rotterdam tevens gemandateerd voor de lokale planning. Volgens een paar respondenten verloopt de planning hier nog niet vlekkeloos.

5.3 Aandachtspunten

Zoals gezegd heeft de Vervoerkamer eind 2007 zes klachten ontvangen van verschillende personenvervoerders en belangenvereniging ROVER over de capaciteitsverdeling voor het onderhoudsrooster voor de jaardienst 2008. ProRail heeft ervoor gekozen standaard “nachtgaten” in te plannen ten behoeve van het onderhoud en conflicterende aanvragen voor treinpaden met deze nachtgaten afgewezen. Door bemiddeling van de NMa heeft Connexion alsnog overeenstemming bereikt met ProRail over de jaardienst 2008. In het voorjaar van 2008 zal de Raad van Bestuur van de NMa op de resterende vijf klachten beslissen.

Daarnaast zal de Vervoerkamer alert zijn en – daar waar nodig – ingrijpen indien reeds verdeelde capaciteit onttrokken wordt aan de spoorwegonderneming en gebruikt wordt voor onderhoud.

⁴⁰ Zie grafiek 1 vraag 16 en 17.

6 Internationale capaciteitsverdeling: op de goede weg, maar OSS moet beter

6.1 Wettelijk kader

De capaciteitsverdeling van internationale treinpaden wordt per land uitgevoerd door de infrastructuurbeheerder van het betreffende trajectdeel. De infrastructuurbeheerders moeten samenwerken om op efficiënte wijze grensoverschrijdende infrastructuurcapaciteit te kunnen creëren en verdelen. De infrastructuurbeheerders stellen hiertoe gezamenlijke procedures op. Bij de procedure inzake de verdeling van infrastructuurcapaciteit op internationaal niveau worden vertegenwoordigers van de beheerders van elk netwerk betrokken dat gevolgen ondervindt van de verdeling.⁴¹ De beslissingen omtrent de verdeling van capaciteit worden uitsluitend genomen door de vertegenwoordigers van de infrastructuurcapaciteit.⁴²

RailNetEurope (RNE)

In het kader van de hiervoor genoemde samenwerkingsverplichting heeft een aantal infrastructuurbeheerders RailNetEurope opgericht.⁴³ Deze organisatie vertegenwoordigt thans 31 infrastructuurbeheerders en heeft tot doel eenvoudige en snelle toegang tot het Europese spoornetwerk mogelijk te maken en om de kwaliteit en effectiviteit van grensoverschrijdend verkeer te verbeteren. Een van de activiteiten van RailNetEurope is het faciliteren van het capaciteitsverdelingsproces voor internationale paden. Aangezien de Vervoerkamer toezicht houdt op de capaciteitsverdeling voor nationale én internationale paden (wat betreft het trajectdeel dat in Nederland ligt)⁴⁴ onderhoudt de Vervoerkamer in samenwerking met toezichthouders uit andere lidstaten nauw contact met RailNetEurope over de ontwikkelingen betreffende internationale capaciteitsverdeling.

One Stop Shop (OSS)

Een voorbeeld van internationale afstemming tussen infrastructuurbeheerders betreft de One Stop Shop (OSS). De OSS houdt in dat een aanvrager van grensoverschrijdende capaciteit zich met zijn capaciteitsaanvraag kan wenden tot één van de infrastructuurbeheerders van een netwerk dat deel uitmaakt van het betreffende internationale pad. Deze beheerder dient vervolgens zorg te dragen voor afstemming van die aanvraag met de andere betrokken infrastructuurbeheerders. Dit biedt als voordeel dat de aanvrager niet alle betrokken infrastructuurbeheerders afzonderlijk hoeft te benaderen met zijn capaciteitsaanvraag.

Samenwerking met andere toezichthouders

Evenals voorgaande jaren heeft de Vervoerkamer zich ook dit jaar weer ingespannen om de internationale capaciteitsverdeling te bevorderen en eventuele drempels weg te nemen op de corridors Rotterdam – Milaan en Rotterdam – Lyon. Tezamen met de vervoerkamers van Duitsland, Zwitserland en Italië participeert de Vervoerkamer bijvoorbeeld in de “International group for improving Quality of railtransport in the North-South Corridor (IQ-C). Dit samenwerkingsverband heeft al enige successen geboekt.

⁴¹ Zie artikel 15 lid 1 richtlijn 2001/14/EG

⁴² Zie artikel 15 lid 2 richtlijn 2001/14/EG

⁴³ www.railneteuropa.com

⁴⁴ Zie artikel 70 lid 2 onder a Spoorwegwet

Zo zijn – mede dankzij de IQ-C – de procedures voor internationale capaciteitsverdeling, de sluitingsdata voor de capaciteitsaanvragen voor internationale paden, de aanvraagformulieren voor capaciteit en de netverklaringen wat betreft internationale capaciteitsverdeling, geharmoniseerd. Dit betekent onder meer dat internationale paden nu uiterlijk 14 april van het jaar voorafgaande aan het betreffende dienstregelingsjaar moeten worden aangevraagd.

Op grond van richtlijn 2001/14/EG zijn de nationale toezichthouders gehouden informatie uit te wisselen over hun werk en hun besluitvormingsbeginselen en –praktijk met het doel hun besluitvormingsbeginselen over de gehele Europese Unie te coördineren.⁴⁵ In het kader van deze verplichting onderhoudt de Vervoerkamer nauw contact met andere vervoerkamers in Europa waarbij “best practices” worden uitgewisseld zodat de toezichthouders kennis en ervaring kunnen opbouwen en hun toezicht beter kunnen uitoefenen.

6.2 Terugkoppeling uit de sector

Uit de resultaten van de verslagen blijkt dat ongeveer de helft van de respondenten tevreden is over de internationale capaciteitsverdeling. Een zesde is ontevreden. Dit is een enorme verbetering ten opzichte van het voorgaande jaar toen driekwart van de respondenten ontevreden was over de internationale capaciteitsverdeling. Het percentage respondenten dat vindt dat de verdeling voor 2008 is verbeterd ten opzichte van 2007 is gelijk aan het percentage respondenten dat vindt dat de verdeling is verslechterd.⁴⁶

Afstemming tussen infrabeheerders

Enkele respondenten signaleren dat de communicatie tussen de infrastructuurbeheerders van Nederland, Duitsland en België niet altijd optimaal verloopt. Zo geeft een respondent aan dat de dienstregeling van ProRail vaak niet aansluit op de dienstregeling van DB-Netz of Infrabel. Dit levert problemen op aan de grens waardoor vervoerders vertraging kunnen oplopen. Daarnaast zijn de werkzaamheden aan het spoor (buitendienststellingen) in Nederland vaak niet bekend bij DB-Netz en Infrabel, of worden deze zeer laat doorgegeven, hetgeen tot gevolg heeft dat in België of Duitsland capaciteit wordt verdeeld, maar de vervoerder aan de grens niet door kan rijden omdat deze gesloten is als gevolg van de werkzaamheden. Ook hierdoor kan de vervoerder vertraging oplopen.

Enkele respondenten geven aan dat indien vertraging wordt opgelopen in België of in Duitsland het aan de grens met Nederland vaak lang duurt voordat een nieuw pad wordt verleend. Hierdoor wordt soms een vertraging van nog eens dezelfde duur opgelopen. Voor de personentreinen geldt bovendien dat indien een internationale trein eenmaal vertraagd is, een domino-effect van vertragingen het gevolg is. De betreffende respondenten zijn van mening dat ProRail de afhandelingprocedures niet te star moet toepassen bij vertragingen. Degene die verantwoordelijk is voor de vertraging moet hiervoor ‘boeten’, en wachten op een nieuw treinpad, terwijl een andere trein, die minder onder tijdsdruk staat, voor gaat. Volgens respondenten verdient het de voorkeur dat ProRail bedrijfseconomische belangen laat meewegen in haar beslissing om de veroorzaker van de vertraging een boete op te leggen.

⁴⁵ Zie artikel 31 richtlijn 2001/14/EG

⁴⁶ Zie grafiek 1, vraag 22 en grafiek 2, vraag 23

OSS

Uit de vragenlijsten blijkt ook dat respondenten óf neutraal zijn, óf negatief zijn over het functioneren van de OSS. Geen enkele respondent, die de vragenlijst heeft ingevuld, was positief over het functioneren van de OSS, in 2005 en 2006 was dit nog een kleine 10%.⁴⁷ De gesprekken gaven echter een genuanceerder beeld. De meningen van respondenten liepen sterk uiteen. Sommige respondenten geven aan dat de OSS goed werkt. Andere respondenten zijn daarentegen van mening dat de OSS juist niet altijd goed functioneert omdat je als vervoerder vaak moet controleren of de verantwoordelijke beheerder (de beheerder waar de capaciteitsaanvraag is ingediend) alle grensovergangen op elkaar heeft afgestemd. Ook wordt aangegeven dat het verdelen van capaciteit door de verschillende infrastructuurbeheerders vaak niet gelijktijdig plaatsvindt en onvoldoende op elkaar wordt afgestemd waardoor de tijden aan de grens vaak niet op elkaar aansluiten met tijdverlies voor de vervoerder tot gevolg. Een enkele respondent begrijpt niet waarom ProRail en Keyrail afzonderlijke OSS hebben.

Ad hoc capaciteit

Ook de verdeling van ad hoc capaciteit voor internationale paden levert hier en daar problemen op. Enkele respondenten geven aan dat het verwerken van een ad hoc aanvraag langer duurt dan de daarvoor gestelde termijn van vijf dagen. Als voorbeeld wordt genoemd dat de respondent wel binnen vijf dagen een ontvangstbevestiging van de aanvraag kreeg, maar dat de daadwerkelijke verwerking drie tot vier weken later plaatsvond.

6.3 Aandachtspunten

In 2008 zal de IQ-C werkgroep zich onder meer richten op het functioneren van de OSS. Gebleken is dat veel capaciteitsaanvragen voor internationale paden nog altijd afzonderlijk worden ingediend bij de beheerders van de netwerken die deel uitmaken van het internationale treinpad. Terwijl juist de doelstelling van OSS is dat de spoorwegonderneming voor een internationaal treinpad bij één beheerder terecht kan. Van belang is dat de kans op een gelijke uitkomst voor beide procedures hetzelfde is zodat geen sprake is van discriminatie. Daarbij zal de IQ-C werkgroep toetsen of de ad hoc capaciteitsverdeling op de corridor Rotterdam – Milaan conform binnen de gestelde wettelijke eisen van vijf werkdagen plaatsvindt.

Ten slotte zal de Vervoerkamer in samenwerking met andere toezichthouders met RailNetEurope een Memorandum of Understanding afsluiten inzake informatieverzoeken van toezichthouders aan RailNetEurope naar aanleiding van een klacht of een ambtshalve onderzoek.

⁴⁷ Zie grafiek 2, vraag 25

7 De toegangsovereenkomst: proces verbeterd, maar behoefte aan maatwerk blijft

7.1 Wettelijk kader

Een spoorwegonderneming heeft geen recht op toegang tot het spoor indien dit niet rechtstreeks voortvloeit uit een toegangsovereenkomst.⁴⁸ Dit kan verklaren waarom de toegangsovereenkomst voor de respondenten het belangrijkste onderwerp van de monitor is.⁴⁹

De toegangsovereenkomst is een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de spoorinfrastructuurbeheerder en een gerechtigde. De contractsvrijheid van partijen wordt ingekaderd door onder meer de Spoorwegwet. Zo moet de toegangsovereenkomst bedingen bevatten over het gebruik en de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en de gebruiksvergoeding.⁵⁰ Tevens zijn enkele regels ten aanzien van de algemene voorwaarden die op de toegangsovereenkomst van toepassing zijn vastgelegd in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.⁵¹ De capaciteitsrechten die worden vastgelegd in de toegangs-overeenkomst gelden voor ten hoogste één dienstregelingsjaar. Ten aanzien van andere onderwerpen staat het partijen vrij om meerjarige afspraken te maken in de overeenkomst.

Respondenten hebben in 2007 voor het eerst een toegangsovereenkomst gesloten met zowel ProRail voor toegang tot het gemengde als met Keyrail voor toegang tot de Betuweroute in het dienstregelingsjaar 2008. In de gesprekken met respondenten is slechts sporadisch een opmerking over de toegangsovereenkomst van Keyrail gemaakt. De Vervoerkamer heeft daarom besloten om in deze monitor nog uitsluitend in te gaan op de opmerkingen betreffende de toegangsovereenkomsten voor het gemengde net. Naar verwachting zal in de vierde monitor eveneens aandacht worden besteed aan de toegangsovereenkomsten voor de Betuweroute.

7.2 Terugkoppeling uit de sector

Inhoudelijk

Een derde van de respondenten gaf aan tevreden te zijn over de inhoud van de concept-toegangsovereenkomst 2008 (ten tijde van de monitor waren de toegangsovereenkomsten nog niet afgesloten). Het deel van de respondenten dat ontevreden was over de inhoud was eveneens een derde. Vergelijken met vorig jaar toen nog de helft van de respondenten tevreden, en eenderde ontevreden was met de toegangsovereenkomst is dit een verslechtering.⁵²

Als de respondenten zelf de toegangsovereenkomst 2008 vergelijken met die van 2007, ziet één op de vier respondenten noch verbetering, noch verslechtering, één op de tien ziet verbeteringen, en een kleine groep van 6% ziet een verslechtering.⁵³

⁴⁸ Zie artikel 27, tweede lid, onder d, Spoorwegwet

⁴⁹ Zie grafiek 3

⁵⁰ Zie artikel 59 lid 1 onder a en b Spoorwegwet

⁵¹ Zie artikel 3 Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur

⁵² Zie grafiek 1, vraag 26

⁵³ Zie grafiek 2, vraag 27

Uit de gesprekken komt naar voren dat respondenten, op een aantal belangrijke punten na, namelijk de gebruiksvergoeding en het gebruik van de infrastructuurcapaciteit, over het algemeen tevreden zijn over de model-toegangsovereenkomst 2008. Dit geldt evenwel niet voor de capaciteitsverdeling en de gebruiksvergoeding hetgeen blijkt uit de klachten die hierover bij de Raad van Bestuur van de NMa zijn ingediend.

Respondenten schijnen het niet altijd eens te zijn over de algemene voorwaarden. Sommige respondenten zien liever geen limitering van de aansprakelijkheid, anderen geven juist de voorkeur aan een aansprakelijkheidslimiet (ook verschilt de hoogte van de limiet hiervan per respondent). Een respondent merkte op dat de toegangsovereenkomst ondoorzichtig is omdat er teveel verwijzingen in staan.

Totstandkoming

Met betrekking tot de totstandkoming van de toegangsovereenkomst zien respondenten verbeteringen ten opzichte van vorig jaar. ProRail toonde zich bereid afspraken te maken en het totstandkomingsproces lag meer op schema dan vorig jaar. Een respondent noemde het zelfs “een wereld van verschil”.

Dit lijkt niet op te gaan voor iedereen. Meerdere respondenten vinden de toegangsovereenkomst eenzijdig en dat deze nauwelijks verplichtingen bevat voor ProRail, daargelaten verplichtingen waar ze redelijkerwijze niet onderuit kan. Ook valt er over sommige onderwerpen heel moeilijk te onderhandelen, bijvoorbeeld over infrastructuurprojecten (toiletten, depotvoeding) en de schadevergoedingsregeling. Respondenten verklaren dit door het feit dat zij een toegangsovereenkomst moeten afsluiten om toegang tot het spoor te krijgen en aan het feit dat zij de toegangsovereenkomst alleen met ProRail kunnen afsluiten waardoor er geen sprake is van een gelijkwaardige onderhandelingspositie in het proces is.

Enkele respondenten geven aan dat ProRail te vaak het ‘discriminatie-argument’ gebruikt: er valt over een bepaald onderwerp niet te onderhandelen, omdat dit tot afwijkende afspraken zou leiden en hiermee andere spoorwegondernemingen gediscrimineerd worden. Hierdoor zou er te weinig maatwerk zijn volgens de respondenten.

Ten slotte geeft een respondent aan dat ProRail wat betreft de gebruiksvergoeding voor goederentreinen vrijwel uitsluitend heeft onderhandeld met de BRG-leden. Andere respondenten werden daardoor geconfronteerd met een uitonderhandelde toegangsovereenkomst. Inmiddels hebben deze partijen alsnog met ProRail kunnen onderhandelen en zijn tot afwijkende afspraken gekomen.

7.3 Aandachtspunten

De Vervoerkamer heeft alle toegangsovereenkomsten, die ProRail en Keyrail voor 2008 hebben afgesloten, opgevraagd. De Vervoerkamer zal beoordelen of deze overeenkomsten in overeenstemming zijn met de Spoorwegwet, daarbij zal extra aandacht worden gegeven aan eventuele discriminerende voorwaarden en bedingen. De Vervoerkamer wil hierbij benadrukken dat zij afwijkende afspraken in beginsel ziet als individuele onderhandelingsresultaten, die slechts in bepaalde gevallen discriminerend kunnen zijn.

8 De kaderovereenkomst: een (nog) ongebruikt instrument

8.1 Wettelijk kader

Een kaderovereenkomst is een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de beheerder en een gerechtigde.⁵⁴ Omdat er in de toegangsovereenkomst voor slechts één dienstregelingsjaar capaciteitsrechten mogen worden vastgelegd, is de kaderovereenkomst bedoeld als instrument voor spoorwegondernemingen die belang hebben bij het voor meerdere jaren vastleggen van hun capaciteitsgebruik. Een kaderovereenkomst bevat een omschrijving van de infrastructuurcapaciteit die door de beheerder wordt overeengekomen voor een termijn van meer dan één dienstregelingsperiode. De kaderovereenkomst bevat geen gedetailleerde beschrijving van een treinpad, maar is zo opgesteld dat aan de commerciële behoeften van de gerechtigde tegemoet wordt gekomen.⁵⁵

De looptijd van een kaderovereenkomst bedraagt in beginsel maximaal vijf jaar.⁵⁶ Indien een kaderovereenkomst wordt aangegaan voor langer dan vijf jaar, is voorafgaande toestemming van de Raad van Bestuur van de NMa vereist.⁵⁷

Evenmin als in 2006 zijn er in 2007 geen kaderovereenkomsten afgesloten. Er hebben dan ook geen toezichtsactiviteiten van de Vervoerkamer op dit terrein plaatsgevonden.

8.2 Terugkoppeling uit de sector

Uit de resultaten van de vragenlijsten blijkt dat de respondenten verreweg het minste belang hechten aan de kaderovereenkomst.⁵⁸ Wel hebben meerdere respondenten interesse of daadwerkelijke al plannen om een kaderovereenkomst af te sluiten met ProRail. Één op de vijf respondenten geeft aan voornemens te zijn het komende jaar een dergelijke overeenkomst af te sluiten. Dit is een lichte stijging ten opzichte van 2006 en nagenoeg gelijk aan 2005.⁵⁹ Dit kan dan gaan om het gebruik van internationale paden of specifieke perrons. Een enkele respondent klaagt erover dat er aan de kant van ProRail geen animo is om een kaderovereenkomst af te spreken.

8.3 Aandachtspunten

Aangezien het er vooralsnog naar uitziet dat er op korte termijn geen kaderovereenkomsten gesloten zullen worden, heeft de Vervoerkamer geen capaciteit gereserveerd voor het toezicht op de naleving van artikel 6o Spoorwegwet.

⁵⁴ Zie artikel 6o lid 1 Spoorwegwet

⁵⁵ Zie artikel 6o lid 1 Spoorwegwet jo artikel 17 lid 1 van richtlijn 2001/14/EG

⁵⁶ Zie artikel 6o lid 1 Spoorwegwet jo artikel 17 lid 5 van richtlijn 2001/14/EG

⁵⁷ Zie artikel 6o lid 3 Spoorwegwet

⁵⁸ Zie grafiek 3.

⁵⁹ Zie grafiek 1, vraag 28.

9 De werking van de markt: groter draagvlak voor scheiding en marktwerking bij aanbesteden beheer en onderhoud

9.1 Wettelijk kader

Richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG stellen regels die nodig zijn in verband met het openen van de markten voor zowel het personen- als goederenspoorvervoer. In Nederland zijn deze richtlijnen geïmplementeerd in de Spoorwegwet. Een van de belangrijkste stappen die is gezet, is de scheiding van infrastructuur van vervoer en de onafhankelijkheid van de beheerder.⁶⁰ Deze onafhankelijkheid zorgt voor eerlijke en non-discriminatoire condities op de markt en een eerlijke en non-discriminatoire toegang tot de markt. Een effectieve spoormarkt levert voordelen op voor zowel de consument, de verladers als de spoorwegonderneming.

Deze paragraaf gaat in op de werking van de spoormarkt in brede zin. Naast algemene onderwerpen, zullen ook enkele specifieke onderwerpen langskomen die weliswaar acuut spelen, maar nog niet aan de orde zijn gekomen. Het gaat met name om problemen die aannemers ervaren.

9.2 Terugkoppeling uit de sector

Scheiding infrastructuur/vervoer

De meningen zijn verdeeld over het effect van de scheiding van vervoer en infrastructuur.⁶¹ Sommige respondenten geven aan dat de scheiding heeft geresulteerd in een goede marktordening. Andere respondenten zijn daarentegen van mening dat de markt niet beter werkt door de scheiding van vervoer en infrastructuur. Wel neemt het aantal respondenten af die vinden dat de scheiding van de infrastructuur en de markt goede marktwerking niet waarborgt.⁶²

Functioneren ProRail als infrabeheerder

Respondenten verschillen ook van mening wat betreft de onafhankelijkheid van ProRail.⁶³ Een deel van de respondenten vindt dat de oude incumbents (nog steeds) een invloedrijke rol hebben. Sommige vinden dit niet zo'n groot probleem omdat de incumbents nu eenmaal meer ervaring en contacten hebben. Zij verwachten dat dit metertijd zal verdwijnen. Andere respondenten zien liever dat de rol van de incumbents actief verminderd wordt. Zij noemen als voorbeeld de lokale planning, lokale inrichtingen en bijkomende diensten en voorzieningen.

Een aantal respondenten vinden dat ProRail excessieve tarieven vraagt voor relatief eenvoudige werkzaamheden, bijvoorbeeld het aanpassen van wissels, het plaatsen van seinen, de levering van een stationsklok of de verlenging van een perron.

Ook wordt aangegeven dat Keyrail niet onafhankelijk genoeg is. Een respondent merkt in dit verband op dat er sprake is van versnippering op de markt door de grote hoeveelheid partijen op de markt waardoor geen optimalisatie wordt gecreëerd.

⁶⁰ De beheerder moet onafhankelijk zijn van de Lidstaat en van de vervoerders, zie artikelen 4 en 6, richtlijn 91/440/EEG en artikel 4, eerste en tweede lid, richtlijn 2001/14/EG.

⁶¹ Grafiek 2, vraag 32

⁶² Grafiek 2, vraag 32

⁶³ Zie grafiek 2, vraag 33

Project- en procesmarkt

Een respondent is van mening dat de prioriteit in de markt teveel bij het vervoer ligt en te weinig bij het onderhoud. Er zou meer en betere samenwerking moeten komen tussen ProRail en de aannemers. De communicatie tussen ProRail en de aannemers is bovendien in zijn ogen onvoldoende.

Enkele respondenten geven aan tevreden zijn over de projectmarkt (o.a. aanleg/vervanging/vernieuwing). De markt hiervoor is voldoende open. Wel ondervinden respondenten discontinuïteit in de aanbestedingen waardoor er concentraties ontstaan. Hierdoor kan personeel en materieel niet efficiënt worden ingezet. Daarnaast merkt een respondent op dat ProRail met de aanbestedingen zelf innovatief bezig is.

Een deel van de respondenten is minder positief over de onderhoudsmarkt. Volgens deze respondenten wordt de onderhoudsmarkt voor klein/procesmatig onderhoud nog teveel gedomineerd door de drie "oude" aannemers: Strukton, Volker en BAM. Respondenten wijten dit voornamelijk aan het feit dat tot en met 2007 deze markt niet aanbesteed wordt. In 2007 heeft voor het eerst een aanbieder een procescontract aanbesteed. Een respondent ondervond problemen met deze aanbesteding omdat volgens hem de omschrijving van de huidige staat van onderhoud onvoldoende realistisch was om een passende offerte uit te kunnen brengen.

Een respondent heeft bovendien problemen met de verschuiving van de werkzaamheden van door de week naar de weekenden waarbij tevens een concentratie op bepaalde weekenden plaatsvindt. Ook is het moeilijk om vakbekwaam personeel te werven voor weekend- en nachtwerk.

Communicatie

Over het algemeen geven respondenten aan dat de individuele werknemer van ProRail zijn best doet. Echter als het gaat om het functioneren van ProRail als organisatie zijn er veel respondenten die kritiek hebben. Oorzaak van deze problemen ligt volgens respondenten voornamelijk aan interne communicatie (of het gebrek daaraan) tussen de afdelingen Infrastructuur Management (IM) en Capaciteitsmanagement (CM). Respondenten geven aan dat de besluitvorming te lang duurt.

Ook de externe communicatie moet het ontgelden. Een veelgehoorde klacht is dat ProRail de marktpartijen overstelpt met overleg en informatie in het kader van consultatie van de marktpartijen. Vaak is het voor respondenten onduidelijk wat ze met de informatie aanmoeten. Met name de kleinere marktpartijen geven aan dat zij niet over de capaciteit beschikken om bij alle overleggen aanwezig te zijn dan wel aan alle consultatieverzoeken van ProRail te voldoen. Daar komt bij dat ProRail vaak niet vooraf een selectie maakt van de marktpartijen op wie de betreffende informatie betrekking heeft. Zo ontvingen respondenten in het afgelopen jaar informatie over ATB, terwijl zij ATB E gebruiken, ontvingen zij generieke operationele regelingen (GOR) die niet op hen van toepassing waren en ontving een respondent informatie over de bovenleiding van de Betuwelijn terwijl de betreffende respondent daar niet rijdt.

Respondenten vinden dat de informatie-uitwisseling veel efficiënter kan hetgeen beter is voor de marktpartijen, maar ook voor ProRail zelf. Een respondent geeft aan dat hij voor dezelfde werkzaamheden in verhouding veel meer tijd kwijt is aan ProRail dan aan DB-Netz of Infrabel.

Wat betreft de informatiestroom die vanuit de respondenten naar ProRail gaat wordt opgemerkt dat ProRail 'niets doet met onze opmerkingen of voorstellen'. Er wordt soms zelfs niet op gereageerd.

Een aantal respondenten wenst meer duidelijkheid te krijgen omtrent de verdeling van middelen die ProRail ontvangt over haar beheertaken. Ook betwijfelt een enkele respondent of wel altijd de juiste prioriteiten worden gesteld en of de beschikbare middelen doelmatig worden besteed.

Een respondent merkt op dat ProRail erg behoudend is en zich bovendien zeer formeel opstelt jegens de marktpartijen. De respondent is van mening dat ProRail te weinig innovatief en pragmatisch is. Zo neemt ProRail te weinig initiatief om nieuwe spooransluitingen aan te leggen of bestaande (ongebruikte) spooransluitingen te herstellen.

Een aantal respondenten klaagt dat de verhouding tussen ProRail en Keyrail onduidelijk is. De Vervoerkamer heeft, mede naar aanleiding van signalen uit de consultatie, bij ProRail aangedrongen op het geven van duidelijkheid hierover en de gemaakte afspraken te publiceren in de netverklaring 2008. Eind 2007 heeft ProRail een volmacht verleend aan Keyrail voor de exploitatie van de Betuweroute.⁶⁴ Op grond hiervan is Keyrail onder meer gerechtigd een netverklaring uit te brengen, de capaciteit te verdelen en toegangsovereenkomsten te sluiten met vervoerders over het gebruik van de Betuweroute. ProRail blijft echter als beheerder eindverantwoordelijk. De afspraken zijn inmiddels ook vastgelegd in aanvulling 6 op de netverklaring. Hiermee is waarschijnlijk een groot deel van de onduidelijkheid weggenomen.

Marktwerving spoorvervoer

Bijna de helft van de respondenten vindt dat er voldoende spoorwegondernemingen zijn om de markt van het goederenvervoer goed te laten werken. Dit percentage neemt echter al sinds 2005 af toen nog tweederde van de respondenten vond dat er voldoende spoorwegondernemingen actief waren. Van de andere kant neemt ook sinds 2005, het percentage respondenten af dat vindt dat er onvoldoende spoorwegondernemingen actief zijn.⁶⁵

Sommige respondenten zijn van mening dat er onvoldoende personenvervoerders zijn om de markt goed te laten werken. Dit wijten zij aan de keuze om het personenvervoer aan te besteden door middel van concessies. Toch wordt eveneens aangegeven dat er concurrentie is op de aanbiedingen van de regionale concessies. Een respondent is van mening dat er onvoldoende marktwerving is omdat de internationale bestemmingen per bestemming vaak maar door één vervoerder worden aangeboden waardoor de consument nauwelijks keuze heeft.

Respondenten verschillen van mening over de vraag of er voldoende spelers actief zijn op de markt voor het onderhoud van materieel. Meerdere respondenten vinden dat er te weinig spelers zijn. Een andere respondent geeft echter aan dat het doel niet veel spelers moet zijn. Een markt kan ook werken met een klein aantal spelers.

⁶⁴ Zie aanvulling 6 op netverklaring 2008, punten 1 tot en met 5

⁶⁵ Grafiek 2, vraag 34

Meerdere respondenten geven aan dat er achterstanden zijn bij het certificeren van materieel en de erkenning van werkplaatsen. Dit leidt tot hoge kosten bij de respondenten omdat zij materieel niet kunnen inzetten. Wel zijn respondenten tevreden over het proces van verkrijging van een veiligheidsattest.

9.3 Aandachtspunten

Op verzoek van de Tweede Kamer onderzoekt de NMa in 2008 de marktwerking bij ICT-systemen. Het onderzoek is met name gericht op de marktwerking bij de ontwikkeling en het beheer van de systemen voor verkeersleiding. Verder zal de NMa de ontwikkeling van het aanbesteden van de procescontracten nauwlettend volgen.

10 De Vervoerkamer: prioriteit voor capaciteitsverdeling en gebruiksvergoeding blijft

10.1 Wettelijk kader

De Europese richtlijnen 91/440/EEG en 2001/14/EG scheppen, zoals u in het vorige hoofdstuk hebt kunnen lezen, de condities voor marktwerking in de spoorvervoermarkt. Beide richtlijnen verplichten de lidstaten een onafhankelijke toezichthoudende instantie in te stellen.⁶⁶ In Nederland is gekozen om dit markttoezicht onder te brengen bij de Vervoerkamer. De Vervoerkamer is een aparte directie binnen de NMa. Naast het toezicht op de Spoorwegwet en daaraan verbonden richtlijnen, houdt zij ook toezicht op de naleving van de Wet personenvervoer 2000, de Loodsenwet en de Wet Luchtvaart. De NMa is een zelfstandig bestuursorgaan.

Toezicht vindt plaats door middel van ambtshalve onderzoek of onderzoek op basis van een klacht.⁶⁷ Daarnaast heeft de Vervoerkamer ook een voorlichtende en informerende rol, die haar helpen het toezicht te verbeteren. De spoormonitor vormt hier een onderdeel van.

10.2 Terugkoppeling uit de sector

Prioritering

Uit de resultaten van de gespreksverslagen valt ten eerste op dat de prioritering van de respondenten niet gelijk is aan de prioritering die de Vervoerkamer volgens de respondenten moet hanteren. Volgens de respondenten dient de Vervoerkamer de meeste prioriteit aan de gebruiksvergoeding te geven, terwijl respondenten voor zichzelf het meeste belang hechten aan de toegangsovereenkomst. Een verklaring hiervoor kan zijn dat sommige respondenten aangeven dat de toegangsovereenkomst weliswaar belangrijk voor hen is, maar dat het wordt gezien als een private afspraak tussen partijen. Zoals aangegeven in het hoofdstuk toegangsovereenkomst is de gebruiksvergoeding echter 1 van de 2 onderwerpen van de toegangsovereenkomst waar de vervoerders nog ontevreden over zijn. De verschillen in prioriteit zijn dus minder groot dan ze in eerste instantie lijken.⁶⁸

In 2008 geeft de Vervoerkamer prioriteit aan de afhandeling van capaciteitsaanvragen voor beheer en onderhoud en aan de nieuwe gebruiksvergoedingsystematiek voor 2009 en verder. Een ruime meerderheid van de respondenten is het met deze prioritering eens.⁶⁹ Een respondent heeft tijdens de gesprekken opgemerkt dat het toezicht van de Vervoerkamer zich vooral op klachten en signalen van de markt moet richten.

Uitvoering toezicht

Iets meer dan 45% van de respondenten heeft antwoord gegeven op vraag 35, waarin gevraagd wordt of de Vervoerkamer haar toezicht op de naleving van de Spoorwegwet goed uitvoert. De meerderheid is het eens met deze stelling, een kleine minderheid van 6% is het oneens.

⁶⁶ Zie artikel 10, zevende lid, richtlijn 91/440/EEG en artikel 30, richtlijn 2001/14/EG.

⁶⁷ Zie artikel 70 en 71, Spoorwegwet.

⁶⁸ Zie grafiek 3

⁶⁹ Zie grafiek 1, vraag 31 en grafiek 3.

Maar liefst een kwart van de respondenten heeft behoefte aan meer informatie over het werk en de resultaten van de Vervoerkamer.⁷⁰ Echter in sommige gesprekken gaven respondenten aan dat zij absoluut voldoende informatie ontvingen en absoluut geen behoefte hadden aan nog meer informatie. Door een respondent is gesuggereerd om meer publiciteit te geven aan rapporten die worden uitgebracht. Blijkbaar verschilt de informatiebehoefte van respondenten sterk.

10.3 Aandachtspunten

Omdat een ruime meerderheid van de respondenten het eens is met de huidige prioritering van de Vervoerkamer is er voorlopig geen aanleiding om deze te herzien en heeft dit in haar definitieve versie van de NMa Agenda 2008 inmiddels ook vastgelegd.

De Vervoerkamer realiseert zich dat door het aantal nieuwe spoorwegondernemingen gecombineerd met een groot aantal wisselingen in het management van de spoorwegondernemingen in het afgelopen jaar de bekendheid met de Vervoerkamer is teruggelopen. Ze zal daarom opnieuw investeren in het bekendmaken van haar taken en de resultaten van haar toezicht. Omdat respondenten verdeeld zijn over de vraag of zij meer behoefte hebben aan informatie over Vervoerkamer zal niet zozeer gedacht worden aan nieuwsbrieven voor alle ondernemingen maar aan communicatievormen die opgevraagd kunnen worden zoals de website van de Vervoerkamer.⁷¹

⁷⁰ Zie grafiek 2 vraag 38.

⁷¹ U kunt een overzicht van de werkzaamheden van de Vervoerkamer vinden op:

http://www.nmanet.nl/nederlands/home/Wet_en_regelgeving/Sectorspecifieke_regelgeving/Vervoer/Vervoerkamer.asp

Bijlage 1: Lijst van respondenten

Lijst van geconsulteerde bedrijven tevens respondenten vragenlijst*

ACTS Nederland B.V.
Arriva Nederland
Asset Rail
Bam Rail B.V.
Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (BRG)
Railion
Connexion Openbaar Vervoer
Conrail B.V.
Deutsche Bahn Regio NordRhein-Westfalen
Dillen en Le Jeune Cargo N.V.
Dura Vermeer Groep N.V.
ERS Railways B.V.
Eurailscout Inspection & Analysis B.V.
Häfen und Güterverkehr Köln A.G.
ITL Benelux
Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)*
Ministerie van Verkeer en Waterstaat*
Nedtrain B.V.
NMBS/B-cargo
NS Corporate Legal*
NS Internationaal
NS Reizigers
Prignitzer Eisenbahn
ProRail B.V.*
Rotterdam Rail Feeding B.V.
RurtahlBahn Benelux B.V.
Benelux Shunter BV
SNCF Fret Benelux
Spitzke Spoorbouw B.V.
Stichting Railcargo information Netherlands
Strukton Railinfra Materieel B.V.
Syntus B.V.
Veolia Cargo Nederland B.V.
Veolia Transport
Voestalpine Railpro
Voith Railservices B.V.
Volker Rail
ZLSM-Bedrijf B.V.

*Opmerking: vanwege de specifieke werkzaamheden van deze partijen, konden zij de vragenlijst niet invullen.

2	Gebruiksvergoeding 2008	
	Vragen/stellingen	Antwoorden
4	<p>Voldoet de door ProRail in de Netverklaring 2008 opgenomen gebruiksvergoeding 2008 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 2008?</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 kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van een treindienst. <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 en de prestatie van het spoorwegnet te verbeteren. <input type="checkbox"/> De tarieven discrimineren tussen vervoerders. <input type="checkbox"/> Andere reden namelijk:</p>
6	<p>ProRail heeft naast de huidige regeling ook mogelijkheden om meer differentiatie in tarieven aan te brengen. 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"/> ... de tarieven differentieert naar marktsegment. <input type="checkbox"/> ... per corridor een tarief vaststelt gebaseerd op de door ProRail gemaakte kosten. <input type="checkbox"/> Andere reden namelijk:</p>
7	<p>De subsidie die de minister met ProRail is overeengekomen voor 2008 waarborgt dat er geen te grote marktuitval plaatsvindt in het goederenvervoer in 2008.</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 overeen te komen 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 2008 voldoet beter aan de regels van de Spoorwegwet (2005) dan de gebruiksvergoeding 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>

3	Bijkomende diensten en voorzieningen	
	Vragen/stellingen	Antwoorden
10	De bijkomende diensten en voorzieningen (zoals tankplaten, werkplaatsen en wasinstallaties) worden meestal tegen kosten-georiënteerde 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

4	Capaciteitsverdeling nationale treinpaden	
	Vragen/stellingen	Antwoorden
12	Mijn bedrijf heeft vóór 29 juni 2007 een aanvraag ingediend voor capaciteit in de jaardienstregeling 2008.	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee (Ga door naar vraag 16)
13	Bent u tevreden over de wijze waarop de verdeling van capaciteit voor de jaardienstregeling 2008 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 verdeling 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 16 juli 2006, vastgesteld. <input type="checkbox"/> ... gedaan zonder de belanghebbende partijen voldoende te raadplegen over de ontwerp-jaardienstregeling 2008 . <input type="checkbox"/> ... gedaan zonder de belanghebbenden tenminste een maand de tijd te geven om hun mening kenbaar te maken. <input type="checkbox"/> ... het zakengeheim van de haar ter beschikkinggestelde gegevens niet geëerbiedigd. <input type="checkbox"/> ... niet zoveel mogelijk rekening gehouden met de gevolgen en alle beperkingen voor aanvragers, zoals het economische effect op hun activiteiten. <input type="checkbox"/> ... van met elkaar concurrerende aanvragen niet de meest geschikte oplossing uitgewerkt en getracht door overleg (coördinatie) het conflict op te lossen. <input type="checkbox"/> ... niet gezorgd voor een geschillenregeling. <input type="checkbox"/> ... onterecht in passende situaties geen gebruik gemaakt van de geschillenregeling. <input type="checkbox"/> ... wel gebruik gemaakt van een geschillenregeling, maar is niet binnen 10 werkdagen 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 verdeling van capaciteit, namelijk:

Derde NMa-spoormonitor

14	<p>Hebt u een conflict over de voorgenomen verdeling van de capaciteit door ProRail aan de geschillencommissie voorgelegd?</p>	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee (Ga door naar vraag 16) <input type="checkbox"/> Weet niet
15	<p>Is dit conflict naar tevredenheid afgehandeld?</p> <p>Kunt u aangeven waarom niet? (graag aankruisen wat voor u van toepassing is, meer antwoorden mogelijk)</p>	<input type="checkbox"/> Ja (Ga door naar vraag 16) <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> Weet niet <input type="checkbox"/> ProRail nam geen gepaste maatregelen om in de ontwerp-jaardienstregeling 2008 rekening te houden met de bezwaren. <input type="checkbox"/> Andere reden waarom u niet tevreden bent over de afhandeling van uw bezwaar, namelijk:
16	<p>Hebt u in het afgelopen jaar een ad-hocaanvraag voor capaciteit bij ProRail ingediend?</p>	<input type="checkbox"/> Ja (Ga door naar vraag 18) <input type="checkbox"/> Nee
17	<p>Bent u tevreden over de afhandeling van de ad-hocaanvraag/aanvragen voor capaciteit?</p> <p>Kunt u aangeven waarom niet? (graag aangeven wat voor u van toepassing is, meer antwoorden mogelijk)</p>	<input type="checkbox"/> Ja (Ga door naar vraag 18) <input type="checkbox"/> Nee <input type="checkbox"/> ProRail reageerde niet binnen vijf werkdagen op ad-hocaanvragen 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-hocaanvragen van nationale paden. <input type="checkbox"/> Andere reden waarom u niet tevreden bent over de afhandeling van uw aanvraag/aanvragen, namelijk:
18	<p>Op welke wijze hebt u in het afgelopen jaar uw aanvragen voor capaciteit (zowel jaardienst als ad hoc) ingediend?</p>	<input type="checkbox"/> Vervoer Per Trein (VPT) <input type="checkbox"/> Aanvraagformulier behorende bij de Netverklaring <input type="checkbox"/> Pathfinder <input type="checkbox"/> Anders, namelijk:
19	<p>De kwaliteit van de door ProRail aan uw bedrijf verdeelde treinpaden voor het dienstregelingjaar 2008 is verbeterd ten opzichte van 2007.</p>	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet
20	<p>De wijze waarop dit jaar de jaardienstregeling 2008 tot stand is gekomen, is verbeterd ten opzichte van vorig jaar.</p>	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
21	Hebt 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
22	<p>Bent u tevreden over de afhandeling van ProRail van uw aanvraag/aanvragen voor internationale treinpaden?</p> <p>Kunt u aangeven waarom niet?</p> <p>(graag aankruisen wat voor u van toepassing is, meerdere antwoorden mogelijk)</p>	<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 te verdelen. <input type="checkbox"/> De infrastructuurbeheerders organiseren geen of onvoldoende internationale treinpaden, met name in het kader van het Trans-Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor. <input type="checkbox"/> De procedures die de infrastructuurbeheerders hebben vastgesteld voor het creëren en verdelen van internationale treinpaden voldoen niet aan regels van richtlijn 2001/14/EG. <input type="checkbox"/> Tijdens vergaderingen of andere activiteiten die plaatsvinden voor het verdelen van internationale treinpaden worden de besluiten niet uitsluitend door de vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders genomen waardoor geen sprake is van een eerlijke verdeling. <input type="checkbox"/> De bij beoordeling en verdeling van internationale treinpaden gehanteerde criteria waren onduidelijk of niet beschikbaar <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. <input type="checkbox"/> De door de infrastructuurbeheerders van tevoren geregelde internationale treinpaden zijn voor de aanvragers van internationale treinpaden niet goed toegankelijk gemaakt. <input type="checkbox"/> De infrastructuurbeheerders reageerden niet binnen vijf werkdagen op ad-hoc aanvragen voor afzonderlijke treinpaden. <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 economische effect op hun activiteiten. <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. <input type="checkbox"/> Andere reden waarom u niet tevreden bent over de afhandeling van uw aanvraag naar internationale treinpaden, namelijk:
23	De wijze waarop de capaciteit voor internationale paden verdeeld werd in 2008 verloopt beter dan in 2007.	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet
24	Hebt u in het afgelopen jaar voor uw capaciteits-aanvraag gebruik gemaakt van One Stop Shop?	<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nee
25	De One Stop Shop functioneert goed bij de aanvraag van internationale paden waardoor mijn bedrijf kan volstaan met één aanvraag voor een internationaal pad.	Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet

6 De toegangsovereenkomst		
	Vragen/stellingen	Antwoorden
26	<p>Bent u tevreden over de inhoud van de toegangsovereenkomst 2007 en de concept-toegangsovereenkomst 2008?</p> <p>Kunt aangeven waarom niet?</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"/> ... waren de algemene voorwaarden discriminerend.</p> <p><input type="checkbox"/> Andere reden waarom u niet tevreden bent over de inhoud van de toegangsovereenkomst 2007 en de concept-toegangsovereenkomst 2008, namelijk:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
27	De toegangsovereenkomst voor 2008 is verbeterd ten opzichte van de toegangsovereenkomst 2007.	<p>Oneens <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Eens <input type="checkbox"/> Weet niet</p>

7 De kaderovereenkomst		
	Vragen/stellingen	Antwoorden
28	Bent u voornemens het komende jaar een kaderovereenkomst af te sluiten?	<p><input type="checkbox"/> Ja</p> <p><input type="checkbox"/> Nee</p> <p><input type="checkbox"/> Weet niet</p>

8 Prioritering		
	Vragen/stellingen	Antwoorden
29	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 welk het minst (7)?	<p><input type="checkbox"/> Netverklaring</p> <p><input type="checkbox"/> Toegangsovereenkomst</p> <p><input type="checkbox"/> Kaderovereenkomst</p> <p><input type="checkbox"/> Nationale capaciteitsverdeling</p> <p><input type="checkbox"/> Internationale capaciteitsverdeling</p> <p><input type="checkbox"/> Gebruiksvergoeding</p> <p><input type="checkbox"/> Bijkomende diensten en voorzieningen</p>
30	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?	<p><input type="checkbox"/> Netverklaring</p> <p><input type="checkbox"/> Toegangsovereenkomst</p> <p><input type="checkbox"/> Kaderovereenkomst</p> <p><input type="checkbox"/> Nationale capaciteitsverdeling</p> <p><input type="checkbox"/> Internationale capaciteitsverdeling</p> <p><input type="checkbox"/> Gebruiksvergoeding</p> <p><input type="checkbox"/> Bijkomende diensten en voorzieningen</p>
31	<p>De concept agenda 2008 van de Vervoerkamer wil prioriteit geven aan de afhandeling van capaciteitsaanvragen voor beheer en onderhoud en de nieuwe gebruiksvergoedingssystematiek vanaf 2009 en verder.</p> <p>Bent u het eens met deze prioriteitstelling?</p>	<p><input type="checkbox"/> Ja</p> <p><input type="checkbox"/> Nee</p> <p><input type="checkbox"/> Weet niet</p>

9	De werking van de markt	
	Vragen/stellingen	Antwoorden
32	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
33	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
34	Er zijn voldoende spoorweg-ondernemingen 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
35	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
36	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
37	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
38	Hebt u behoefte aan meer informatie over het werk en de resultaten van de Vervoerkamer?	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.....

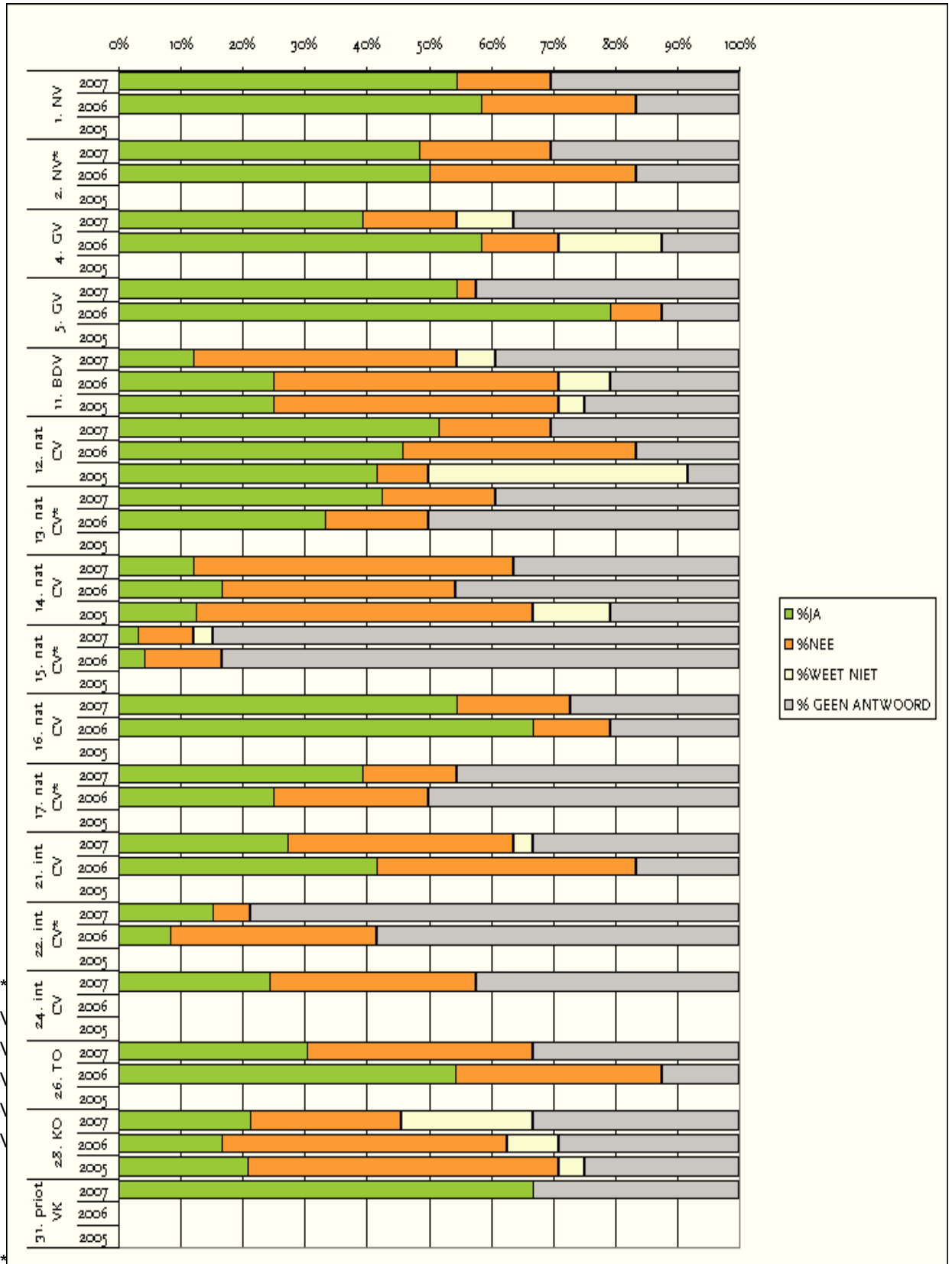
Functie.....

Datum

Bijlage 3: Grafieken

Grafiek 1 – ja/nee-vragen

Deze grafiek geeft procentueel weer hoe de ja/nee-vragen zijn beantwoord.



Derde NMa-spoormonitor

Vraag 2 is alleen beantwoord als vraag 1 met nee is beantwoord.

Vraag 13 is alleen beantwoord als vraag 12 met ja is beantwoord.

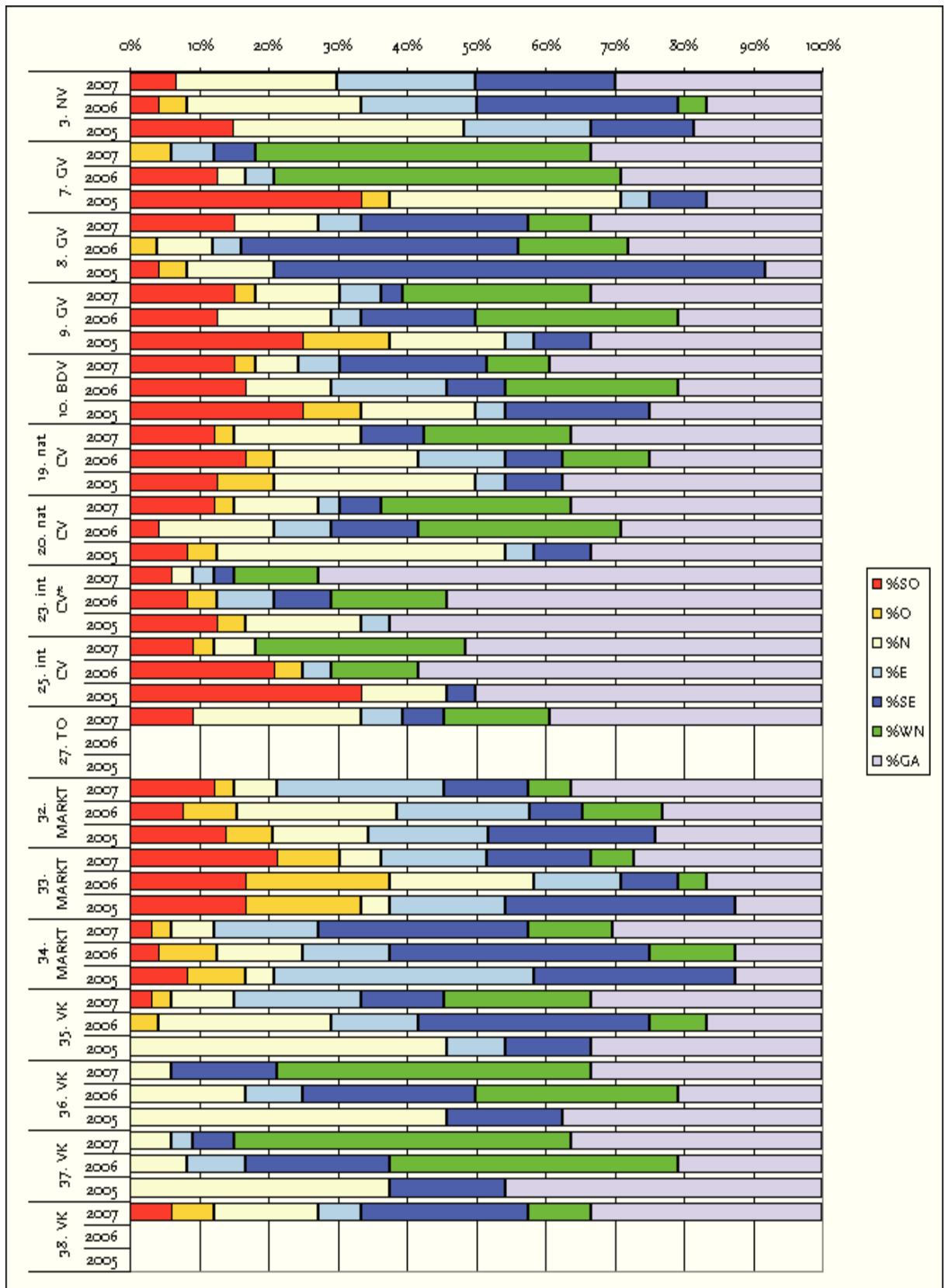
Vraag 15 is alleen beantwoord als vraag 14 met ja is beantwoord.

Vraag 17 is alleen beantwoord als vraag 16 met ja is beantwoord.

Vraag 22 is alleen beantwoord als vraag 21 met ja is beantwoord.

Grafiek 2 – oneens/eens-vragen

Deze grafiek geeft procentueel weer, hoe oneens/eens vragen zijn beantwoord.



Derde NMa-spoormonitor

*Opmerkingen:

Vraag 23 is alleen beantwoord als vraag 21 (zie grafiek 1) met ja is beantwoord.

NV = Netverklaring

TO = Toegangsovereenkomst

KO = Kaderovereenkomst

nat CV = nationale Capaciteitsverdeling

int CV = internationale Capaciteitsverdeling

GV = Gebruiksvergoeding

BDV = Bijkomende Diensten en Voorzieningen

SO = Sterk mee Oneens

O = Oneens

N = Neutraal

E = Eens

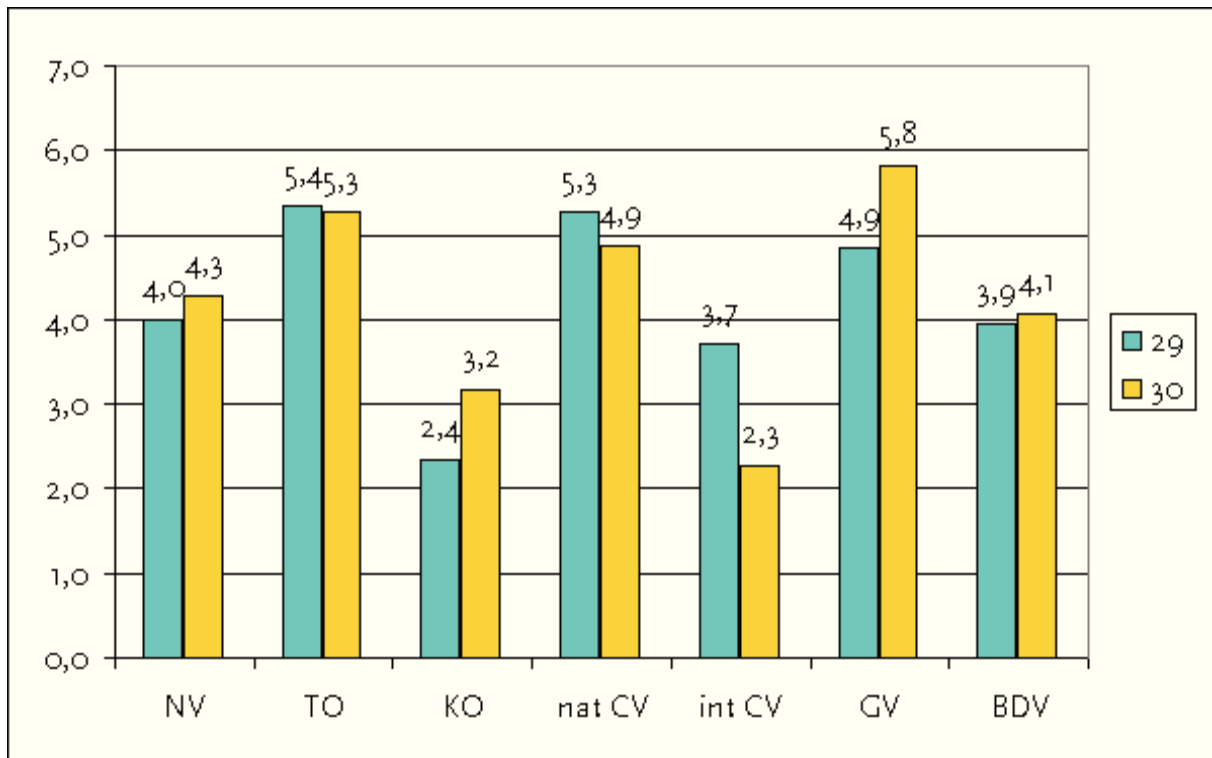
SE = Sterk mee Eens

WN = Weet Niet

GA = Geen Antwoord

Grafiek 3 – prioriteit onderwerpen monitor

Deze grafiek geeft de gemiddelde waarde van toegekende prioriteiten weer (vraag 29 en 30). Als aan een onderwerp prioriteit 1 is toegekend dan krijgt deze een waarde van zeven, bij prioriteit 2 hoort een waarde van 6, enz.



NV = Netverklaring

TO = Toegangsovereenkomst

KO = Kaderovereenkomst

nat CV = nationale Capaciteitsverdeling

int CV = internationale Capaciteitsverdeling

GV = Gebruiksvergoeding

BDV = Bijkomende Diensten en Voorzieningen

Bijlage 4: Tabellen

Tabel 1 – Gebruiksvergoeding – voorstellen

GEBRUIKSVERGOEDING Vraag 6	aantal
SCHAARSTEHEFFING	3
MILIEUEFFECTEN	5
CAPACITEIT VOOR INFRA- ONDERHOUD	3
BESPARING ADMIN. KOSTEN	4
BEVORDERING NIEUWE DIENSTEN	4
ONDERBENUTTE LIJNEN	4
RESERVERINGSVERGOEDING	7
KWALITEIT DIFFERENTATIE	7
MARKTSEGMENTEN DIFFERENTATIE	4
DIFFERENTATIE NAAR CORRIDOR	2

Opmerking: Deze tabel geeft weer hoe vaak, bij vraag 6 van de vragenlijst, respondenten wensen dat een bepaalde mogelijkheid in de gebruiksvergoeding wordt opgenomen.

Tabel 2

Deze tabel geeft het aantal vergunningen/erkenningen van IVW weer (bron: www.IVW.nl [21-02-08]).

Aard vergunning/instantie/organisatie	Aantal 2006	Aantal 2007	Aantal 2008
<i>Houders met een in Nederland afgegeven EU-bedrijfsvergunning</i>	14***	20****	19
<i>Houders met een in het buitenland afgegeven EU-bedrijfsvergunning</i>	8	7 (nog niet definitief)	12
<i>Houders beperkte Nederlandse bedrijfsvergunning</i>	16**	18**	9
<i>Toegelaten spoorwegondernemingen</i>	23*	24	29*****
<i>Keuringsinstanties nationaal</i>	2 (waarvan 2 voor spoorvoertuigen)	2 (waarvan 2 voor spoorvoertuigen)	2
<i>Keuringsinstantie internationaal</i>	5 (waarvan 1 voor spoorvoertuigen)	5 (waarvan 1 voor spoorvoertuigen)	4
<i>Erkende werkplaatsen</i>	40 (waarvan 17 in het buitenland)	41 (waarvan 18 in het buitenland)	39 (waarvan 14 in het buitenland)
<i>Organisaties voor medische keuringen</i>	4 (plus 1 voor herkeuringen)	4 (plus 1 voor herkeuringen)	6
<i>Organisaties voor psychologische tests</i>	4	4	6
<i>Examinerende instituten voor veiligheidstaken</i>	2 (1 voor vervoerproces, 1 voor werkzaamheden plus een ondersteunend bureau)	2 (1 voor vervoerproces, 1 voor werkzaamheden plus een ondersteunend bureau)	2 (1 voor vervoerproces, 1 voor werkzaamheden plus een ondersteunend bureau)
<i>Bedrijven die personeel stellen met een veiligheidstaak</i>	2	2	4

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

** Hiervan waren er slechts drie daadwerkelijk actief

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

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

***** Houders van Veiligheidsattest op het nationale spoorwegnet