
Vierde Spoormonitor NMa

Voorwoord	2
1. Samenvatting & Conclusies	3
2. Inleiding	5
3. Marktsituatie	6
4. Netverklaring	9
5. Gebruiksvergoeding	11
6. Bijkomende Diensten en Voorzieningen	14
7. Capaciteitverdeling	16
8. Internationaal	19
9. Vervoerkamer	21
Bijlage 1. Deelnemers interviews	23
Bijlage 2. Vragenlijst en resultaten	24
Bijlage 3. Samenvatting besluiten en informele zienswijzen	26

Voorwoord

Voor u ligt de Vierde Spoormonitor van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa).

De Spoormonitor is het resultaat van een uitgebreide raadpleging van partijen in de spoorvervoermarkt over het jaar 2008. Het jaar waarin het verkeer op de Betuweroute toenam en het jaar waarin de evaluatie van de Spoorwegwet in volle gang was. De NMa heeft in 2008 voor het eerst boetes opgelegd aan een infrastructuurbeheerder van spoor en uitspraak gedaan in 6 geschillen. Wij constateren dat bewustwording van partijen van hun rechten en verantwoordelijkheden onder de Spoorwegwet doorzet.

Maar tijdens de Spoormonitor constateerden wij ook dat 2008 vooral het jaar was waarin de economie zware klappen kreeg. Alle partijen op en rond het spoor voelen de consequenties hiervan. Ongewis blijven de gevolgen voor de groei van de spoorvervoermarkt. Zullen er nog nieuwe bedrijven toetreden? Zullen er partijen verdwijnen?

Wij mogen echter niet uit het oog verliezen dat de mogelijkheden voor groei blijven bestaan. De Vervoerkamer zal deze bewaken door op de non-discriminatoire toegang tot het spoor te blijven toezien. Zo kan het internationale spoorgoederenvervoer zich verder oostwaarts en zuidwaarts ontwikkelen. Kunnen innovatieve onderhoudsbedrijven de kwaliteit en de capaciteit van het spoor verhogen. En kunnen personenvervoerders de strijd verder aangaan met de auto.

De Vierde Spoormonitor van de NMa is vooral een informatieve bijdrage aan het verwezenlijken van het doel van de Vervoerkamer: 'Vervoermarkten laten werken'. Door regelmatig een Spoormonitor te organiseren zijn de NMa en alle betrokken partijen in staat de ontwikkelingen in de spoorvervoermarkt te volgen. De Vervoerkamer laat haar agenda mede bepalen door de resultaten van de Spoormonitor. Ik wil iedereen bedanken die zijn of haar medewerking heeft verleend aan deze Spoormonitor en daarmee een bijdrage leverde aan een beter werkende spoorvervoermarkt!

drs. P.J. Plug

wnd. directeur Vervoerkamer

1. Samenvatting & Conclusies

De Vervoerkamer van de NMa houdt toezicht op de spoorvervoermarkt op basis van de Spoorwegwet. Zij organiseert regelmatig een Spoormonitor om de stand van zaken op de spoorvervoermarkt te peilen en haar prioriteiten te bepalen. De Vierde Spoormonitor NMa geeft de opvattingen van marktpartijen weer over de spoorvervoermarkt en de Vervoerkamer. Omdat in verhouding weinig respondenten de vragen in de vragenlijst over Keyrail hebben beantwoord zijn deze resultaten met de nodige voorzichtigheid geïnterpreteerd. Op basis van de resultaten van de Spoormonitor herijkt de Vervoerkamer haar prioriteiten en zal deze publiceren in een Werkplan in de loop van 2009.

Algemeen valt op dat de spoorvervoermarkt redelijk goed functioneert. Op sommige punten zijn partijen ontevreden. Toch constateert de Vervoerkamer een duidelijke verbetering over de tijd. Vergeleken met de voorgaande Spoormonitor valt op dat de Capaciteitsverdeling voor 2009 geslaagd genoemd mag worden. Vooral ProRail heeft hierin grote voortgang geboekt. Ook is het positief dat zowel ProRail als Keyrail in de gebruiksvergoeding prikkels inbouwen die de capaciteit kunnen vergroten. Zo is ProRail begonnen met het koppelen van de factor geluid aan de gebruiksvergoeding om vervoerders te stimuleren met stillere treinen te rijden. Er kunnen namelijk meer treinen binnen de bestaande geluidsnormen rijden als deze stiller zijn. Keyrail wil het parkeren van treinen op emplacementen beprijzen zodat vervoerders gestimuleerd worden om efficiënter het emplacement te gebruiken.

Uit de Spoormonitor komen, naar de interpretatie van de Vervoerkamer, drie belangrijke knelpunten in de markt naar voren:

1. De gebruiksvergoeding. Onder personenvervoerders is sprake van grote zorg over de sterke stijging van de gebruiksvergoeding van ProRail in 2010. Vervoerders vinden de opbouw van de gebruiksvergoeding en de reden voor de voorziene verhoging niet transparant. Daarnaast is voor goederenvervoerders de voorgenomen parkeerheffing van Keyrail een belangrijk discussiepunt.
2. Bijkomende Diensten en Voorzieningen (BDV's). De rechtsverhoudingen tussen aanbieders en gebruikers van BDV's lijken nog niet uitgekristalliseerd te zijn. Dit komt vooral omdat marktpartijen niet duidelijk vinden wat een BDV is. BDV's zijn treingerelateerde diensten, die niet tot het basistoegangspakket horen en gereguleerd zijn onder de Spoorwegwet. Van bijvoorbeeld stations, serviceplekken voor personeel en werkplaatsen is het onduidelijk of ze een BDV zijn. De Vervoerkamer heeft tijdens de Spoorwegwetevaluatie aanbevolen om een lijst van BDV's op te nemen in de regelgeving. Wat betreft specifieke BDV's hebben marktpartijen kritiek over de exploitatie van de BDV tankplaten. Zo zouden er onvoldoende tankvoorzieningen en onvoldoende transparantie in de tarieven zijn. De kritiek over BDV's in het algemeen en tankplaten in het bijzonder varieert naar aard en omvang nauwelijks met de kritiek die tijdens de vorige Spoormonitor is geuit.
3. De Netverklaring. De Netverklaring is een essentieel document om toegang tot het spoor te verkrijgen. Uit de interviews blijkt dat respondenten matig tevreden zijn over de inhoud en het proces van de Netverklaringen van ProRail en Keyrail. De opmerkingen van marktpartijen over de inhoud lopen uiteen terwijl de opmerkingen over het proces zich clusteren rondom de consultatieprocedure van ProRail. De consultatieprocedure van ProRail en Keyrail kan dan ook als het grootste gezamenlijke punt bij de Netverklaring gezien worden. Vervoerders vinden dat beide consultatieprocedures beter op elkaar afgestemd moeten worden, dat de reactietermijn op de concept-Netverklaring langer moet, en dat het aantal bijeenkomsten omlaag zou moeten. Daarnaast valt op dat een aantal vervoerders het bestaan van twee Netverklaringen – één van ProRail en één van Keyrail – een te zware administratieve belasting vindt.

Uit de Spoormonitor blijkt ook dat partijen over de onafhankelijkheid van de beheerders, de capaciteitsverdeling en de internationale samenwerking van infrastructuurbeheerders redelijk tevreden zijn en/of dat er op deze onderwerpen werkelijke vooruitgang is geboekt:

Partijen uiten opvallend minder kritiek over het proces van capaciteitsverdeling dan bij de voorgaande Spoormonitor. De oorzaak van dit verschil lijkt te liggen in: 1) de uitspraken van de NMa in de klachten waardoor er meer duidelijk is hoe capaciteit volgens de Spoorwegwet verdeeld moet worden, en 2) de stappen die ProRail ondernomen heeft om de geschilbeslechting bij geschillen tussen beheer en verkeer meer objectief te maken. Ook is er een duidelijk positieve trend waarneembaar wat betreft de tevredenheid van marktpartijen over de internationale capaciteitsverdeling. Toch blijft een belangrijk punt van kritiek, net als voorgaande jaren, de internationale samenwerking tussen nationale infrastructuurbeheerders. De onafhankelijkheid van ProRail en Keyrail is van fundamenteel belang voor marktpartijen; een meerderheid vindt dat ProRail en Keyrail inderdaad ook onafhankelijk van spoorwegondernemingen zijn.

Uit de vragenlijst blijkt dat een meerderheid van de partijen tevreden is over de werkwijze van de Vervoerkamer en de besluiten van de NMa. Een aantal vervoerders gaf aan de neiging te hebben om af te zien van een klacht, omdat dit tegen de klager zou werken. De Vervoerkamer onderkent het bestaan van een dergelijke vrees, maar benadrukt op basis van ervaring dat hier geen reden toe is. Het is dan ook goed dat dit punt in deze anonieme Spoormonitor aan het licht komt.

Deze Vierde Spoormonitor van de NMa bevat de resultaten van de vragenlijst en de interviews van de partijen van de spoorvervoermarkt. Voor de Vervoerkamer is duidelijk in beeld gekomen wat de belangrijke en wat minder belangrijke knelpunten voor de markt zijn. Mede op basis van de resultaten van de Spoormonitor bepaalt de Vervoerkamer haar prioriteiten in haar Werkplan. Zo hebben alle deelnemende partijen van de spoorvervoermarkt invloed op de prioriteitstelling van de Vervoerkamer. Voor spoorwegondernemingen en andere belanghebbenden houdt het hierbij niet op, zij kunnen een klacht bij de Vervoerkamer indienen.

2. Inleiding

De Vervoerkamer van de NMa houdt op grond van de Spoorwegwet toezicht op de spoorvervoermarkt met als oogmerk vervoermarkten te laten werken. Om de stand van zaken te peilen en haar prioriteiten te bepalen organiseert de Vervoerkamer regelmatig een monitor onder de partijen van de spoorvervoermarkt. De Vervoerkamer publiceert de Spoormonitor zodat betrokken partijen inzicht krijgen in de ontwikkelingen op de markt.

Eind 2008 interviewde de Vervoerkamer spoorwegondernemingen, onderhoudsbedrijven, belangenorganisaties, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

U leest in de Vierde Spoormonitor NMa een anoniem gemaakte selectie van uitingen van deze partijen over de spoorvervoermarkt en de Vervoerkamer. Bij de selectie heeft de Vervoerkamer ervoor zorg gedragen dat de Spoormonitor een goede weergave is van de rode draad bij deze interviews. Benadrukt moet worden dat de selectie de mening van partijen verwoordt en niet die van de Vervoerkamer. Uitsluitend aan het eind van elk hoofdstuk onder 'Aandachtspunten' gaat de Vervoerkamer in op de betekenis van de opvattingen van partijen voor de Vervoerkamer. Mede op basis van de resultaten van deze Spoormonitor herijkt de Vervoerkamer binnenkort haar prioriteiten. In de loop van 2009 publiceert zij een nieuw Werkplan.

Waar mogelijk geeft de Spoormonitor aan uit welke groep van respondenten uitingen komen. Waar dat niet mogelijk is refereert de Spoormonitor aan '(markt)partijen' of 'respondenten'. De groep onderhoudsbedrijven wordt soms verdeeld in onderhoudsbedrijven voor materieel (locs, wagens etc.) en onderhoudsbedrijven voor spoorweginfrastructuur die veelal ook nieuw spoor aanleggen. Met aannemers verwijst de Spoormonitor naar bedrijven die geen onderhoud uitvoeren maar wel nieuw spoor aanleggen. Regionale personenvervoerders zijn personenvervoerders die op zogenaamde regionale lijnen rijden, wat in feite neerkomt op alle personenvervoerders buiten de NS.

Naast de interviews beantwoordden deelnemende marktpartijen een vragenlijst. De uitkomsten van de vragenlijst die Keyrail betreffen moeten voorzichtig geïnterpreteerd worden omdat relatief weinig respondenten de vragen hebben beantwoord. Hierdoor geven deze uitkomsten een minder representatief beeld weer van de werkelijkheid ten opzichte van de uitkomsten over de vragen van ProRail. Waar relevant voor het hoofdstuk en meer dan 5 respondenten de vraag beantwoordde verwijst de Spoormonitor naar uitslagen van de vragenlijst.

De Vierde Spoormonitor begint met de actuele marktsituatie. Dan komen één voor één de belangrijkste onderwerpen aan bod waarop toezicht gehouden wordt. Deze Spoormonitor kent geen apart hoofdstuk Toegangsovereenkomst meer. De Vervoerkamer houdt hier wel toezicht op, maar ervaring heeft geleerd dat onderwerpen die bij de Toegangsovereenkomst actueel zijn voldoende aan bod komen in andere hoofdstukken. Tenslotte staan de reacties van de marktpartijen op de werkwijze en de prioriteiten van de Vervoerkamer centraal.

In bijlage 1 staat een overzicht van geïnterviewde partijen. De vragenlijst en de resultaten vindt u in bijlage 2. U vindt een overzicht van de door de Vervoerkamer afgegeven informele zienswijzen en besluiten in bijlage 3. Wilt u meer informatie over de Vervoerkamer? Bezoek dan onze website op www.vervoerkamer.nl.

3. Marktsituatie

Dit hoofdstuk geeft de opvattingen van partijen weer over de spoorvervoermarkt in het algemeen. De spoorvervoermarkt is namelijk het werkomgeving waarin de Vervoerkamer actief is. Die werkomgeving is in ontwikkeling. Zo is er een beheerder bijgekomen, hebben partijen te maken met economische neergang, en buigen vervoerders zich over de vraag of meer reizigersconcessies aanbesteed moeten worden.

ProRail en Keyrail

De concessie voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur is verleend aan ProRail. Het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur is gesplitst in de Betuweroute en het Gemengde net. Eind 2007 is het beheer van de Betuweroute feitelijk overgedragen aan Keyrail. Keyrail is geen beheerder in de zin van de Spoorwegwet, maar voert haar werk uit in opdracht van ProRail. ProRail blijft daarmee eindverantwoordelijk voor de naleving van de Spoorwegwet. Het takenpakket van Keyrail is vrijwel gelijk aan dat van ProRail, zodat Keyrail de feitelijke beheerder is.

Veel marktpartijen vinden dat ProRail en Keyrail onvoldoende klantgericht werken. Zo zou Keyrail teveel met de Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders (BRG) en te weinig met haar directe klanten spreken. Enkele partijen merken op dat bij ProRail en Keyrail informatie over regelgeving en procedures voor emplacementen moeilijk te vinden is.

Een aantal vervoerders stelt geen voorstander te zijn van twee beheerders op het Nederlandse spoorwegnet. Goederenvervoerders vinden twee beheerders een zware belasting. De Betuweroute biedt weliswaar een nieuwe alternatieve route vanuit de Rotterdamse haven naar Duitsland, maar zij zijn bezorgd over de dubbele administratieve lasten en de soms onduidelijke samenwerking tussen ProRail en Keyrail. Één vervoerder is wel positief, omdat de klant kan kiezen tussen de Betuweroute en het Gemengde net, doch vindt dat deze er slechts in zeer specifieke gevallen daadwerkelijk tussen de routes gekozen kan worden.

Onafhankelijkheid

De Europese Unie heeft liberalisering in het spoorvervoer doorgevoerd door een scheiding aan te brengen tussen beheer en vervoer. De beheerder moet in voldoende mate onafhankelijk zijn van vervoerders om liberalisering en toegang tot de spoorvervoermarkt te waarborgen.

Partijen waren het met elkaar eens dat onafhankelijkheid hoe dan ook een belangrijke voorwaarde is voor een goed werkende spoorvervoermarkt. Een ruime meerderheid antwoordde bevestigend op de vraag of ProRail (64%) en Keyrail (73%) onafhankelijk opereert van spoorwegondernemingen¹. Deze partijen achten het begrijpelijk en niet marktverstoring dat ProRail en NS nog bepaalde connecties met elkaar hebben, omdat ProRail en NS voorheen één bedrijf vormden. Enkele partijen vinden deze connecties juist wel marktverstoring. Ook noemen sommige de banden tussen ProRail en NedTrain, een onderhoudsbedrijf voor materieel en onderdeel van NS, verstoring.

De hoofdspoorweginfrastructuur is het spoor in Nederland dat onder de Spoorwegwet valt. Dat is bijna al het spoor in Nederland met als grote uitzondering spooraan-sluitingen. De Betuweroute is de Haven-spoorlijn en het A15-trace naar de Duitse grens en behoort tot de hoofdspoorweg-infrastructuur. Het Gemengde net is de rest van de hoofdspoorweg-infrastructuur.

¹ Zie resultaat vraag 39 en 40 vragenlijst;

Goederenvervoer

Partijen nemen de laatste jaren een internationale consolidatieslag in het goederenvervoer waar. Zij vinden echter dat de markt voor goederenvervoer nog steeds versnipperd is: 'Het zit stikvol met goederenvervoerders.' Goederenvervoerders merken nu een sterke terugval in de vraag naar hun diensten vanwege verslechterde economische omstandigheden. Partijen vinden echter niet dat door bovenstaande ontwikkelingen de hevigheid van de concurrentie is verminderd.

Personenvervoer

In het algemeen vinden partijen dat de personenvervoermarkt nog niet helemaal goed functioneert. De oorzaak ligt, volgens een deel van de partijen, in de beperkte schaal van aanbesteding van treinconcessies; de grootste concessie is onderhands aan de NS gegund. Alle regionale personenvervoerders vinden dat zij wel steeds meer erkenning voor hun prestatie, groei in het aantal reizigers, krijgen maar dat zij dit onvoldoende terugzien bij opbrengstverdeling door NS. Zij vinden dat zij daarvoor te afhankelijk zijn van NS. Regionale vervoerders beschouwen als hun kracht de aansluitingen van de bus op de trein. Het scheiden van modaliteiten in verschillende concessies moet in hun ogen vermeden worden. Tenslotte zeggen zij klem te zitten tussen de concessieverlener, aan wie zij verplicht zijn treindiensten te leveren, en ProRail die de capaciteit verdeelt. Zo bestaat de kans dat ProRail hun capaciteitsaanvraag niet (volledig) honoreert terwijl zij dat nodig hebben om hun verplichtingen onder de concessie uit te voeren.

Onderhoud

ProRail besteedt een deel van haar beheertaken uit aan aannemers en onderhoudsbedrijven. Aannemers en onderhoudsbedrijven vinden dat zij in het verdomhoekje van de regelgeving zitten, die vooral gericht is op de relatie beheerder – vervoerder. ProRail is het met hen eens.

Enkele onderhoudsbedrijven voor infrastructuur hebben het idee dat ProRail in tijd achter loopt met aanbestedingen en vinden bovendien dat ProRail slimmer moet aanbesteden. Bijvoorbeeld door waarde toe te kennen aan de gevolgen van onderhoud op de treindienst, zodat ProRail naast de prijs ook kijkt naar de reductie van overlast.

Onderhoudsbedrijven voor materieel zijn ontevreden over de onduidelijkheid rondom de aanleg van infrastructuurelementen. Veel elementen zijn bedoeld voor het uitvoeren van diensten door onderhoudsbedrijven, bijvoorbeeld hoogwerkers of putsporen. Voor onderhoudsbedrijven is onduidelijk wanneer ProRail betaalt voor de aanleg van deze elementen en wanneer het onderhoudsbedrijf. Zij betwijfelen ook of ProRail alle onderhoudsbedrijven gelijk behandelt bij de verdeling van kosten voor infrastructuur tussen ProRail en de onderhoudsbedrijven.

Ook dit jaar vinden vooral onderhoudsbedrijven en aannemers dat de certificering van nieuw materieel te lang duurt en ervaren problemen bij detectietesten door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)². Het beeld is wel positiever dan bij de voorgaande Spoormonitor³. Met name detectietesten van nieuw materieel is een knelpunt. Om de voortgang van treinen te monitoren zijn er detectoren in het spoor die bijhouden waar een trein is. IVW test of een trein daadwerkelijk gedetecteerd wordt. Het voelt voor de onderhoudsbedrijven en aannemers aan als willekeur of materieel door detectietesten heen komt. De onzekerheid belemmert hen nieuwe investeringen in materieel te doen. Het probleem is inmiddels aangekaart bij zowel ProRail en IVW.

² De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt onder andere toezicht op de vervoersveiligheid door inspecties en vergunningverlening.

³ Pagina 32 Derde Spoormonitor NMA

Aandachtspunten

Partijen vinden de scheiding tussen beheer en vervoer fundamenteel. Een ruime meerderheid van de partijen is tevreden over de onafhankelijkheid van ProRail en Keyrail.

Net als in de voorgaande Spoormonitor vindt een meerderheid van de partijen dat ProRail onafhankelijk is van spoorwegondernemingen. En net als vorig jaar benadrukten partijen dat, ook al waren zij tevreden over de onafhankelijkheid van Keyrail en ProRail, dit van cruciaal belang voor de markt is en het toezicht daarop niet losgelaten mag worden. De Vervoerkamer onderstreept deze uitspraak en blijft toezien op onafhankelijkheid van de beheerders en een non-discriminatoire behandeling van vervoerders door de beheerders.

4. Netverklaring

De Netverklaring is een aanbod van de beheerder waarin de informatie staat die nodig is om van het spoor gebruik te maken. De Vervoerkamer houdt toezicht op de totstandkoming en de inhoud van de Netverklaring en vroeg partijen daarom naar hun ervaringen met de Netverklaringen van ProRail en Keyrail. Dit hoofdstuk behandelt de opmerkingen over de Netverklaringen van beide infrastructuurbeheerders separaat.

ProRail: de totstandkoming van de Netverklaring

Een meerderheid (56%) van de respondenten die deze vraag beantwoordde, was tevreden over de wijze waarop de Netverklaring van ProRail tot stand is gekomen⁴. Niettemin plaatsten respondenten bij de beantwoording van deze vraag veel kritische opmerkingen.

Veel vervoerders achten de Netverklaring te omvangrijk. Met name kleinere ondernemingen beschouwen de consultatie bij het tot stand komen van de Netverklaring als een te zware belasting op hun capaciteit.

Ook ten aanzien van de consultatieprocedure maakte men veel opmerkingen. Hoewel de vervoerders in gelegenheid gesteld zijn om op de concept-Netverklaring te reageren, ervaren zij de reactietermijn als te kort. Ook de duur van de gehele consultatieprocedure wordt als te kort ervaren. Een aantal vervoerders acht het aantal bijeenkomsten te veel. Voor sommige vervoerders komt de periode van de consultatie ongelegen omdat zij aan het eind van het jaar - wanneer de consultatie plaatsvindt – al een piek hebben met administratieve werkzaamheden. Veel vervoerders zijn van mening dat zij tijdens de consultatie weliswaar hun zienswijzen naar voren kunnen brengen, maar dat discussie nauwelijks mogelijk is en dat hun zienswijzen weinig tot niet worden overgenomen. Zij betreuren dit omdat ProRail wel de indruk wekt dat zij invloed op de inhoud van de Netverklaring kunnen uitoefenen. Sommige vervoerders zijn evenwel van mening dat de totstandkoming van de Netverklaring een waardevol proces is waarbij ProRail steeds professioneler te werk gaat.

Door enkele partijen is de wens geuit dat ProRail aangeeft wat de wijzigingen zijn ten opzichte van de vorige Netverklaring. Volgens hen is deze wens al enige jaren een kwestie, maar is er nog geen gevolg aan gegeven. Opmerkelijk is dat één vervoerder meldde wel in het bezit te zijn van de wijzigingen van de Netverklaring ten opzichte van de vorige Netverklaring. Vervoerders ervaren als positief dat bij een Aanvulling op de Netverklaring ook de integrale Netverklaring wordt aangepast, zodat de integrale Netverklaring te allen tijde geheel up to date is.

ProRail: de inhoud van de Netverklaring

Een nipte meerderheid (52%) van de respondenten die deze vraag beantwoordde, was tevreden over de inhoud van de Netverklaring van ProRail⁵. Partijen maakten uiteenlopende opmerkingen over de inhoud van de Netverklaring. Een aantal vervoerders vond de Netverklaring verbeterd ten opzichte van vorige jaren; men achtte enkele bijlagen duidelijker dan voorheen. Anderzijds merkte een aantal vervoerders op dat de Netverklaring veel verwijzingen naar wetgeving en rechtspraak bevatte terwijl de Netverklaring een brochure zou zijn. Hierin zou beschreven moeten worden wat de gevolgen voor de vervoerders zijn van regelgeving, in plaats van dat ProRail ernaar verwijst.

De Netverklaring waarborgt dat partijen eerlijk en non-discriminatoire toegang hebben tot het spoor. De Netverklaring dient daarom volledig, juist en eenduidig te zijn. De Vervoerkamer van de NMa ziet hier op toe. In 2008 legde de NMa ProRail daarvoor een boete op. Lees de samenvatting van de zaak 'Netverklaring 2008' in bijlage 3.

⁴ Zie vraag 1 van de vragenlijst.

⁵ Zie vraag 2 van de vragenlijst.

Verder is genoemd dat in de Netverklaring niet duidelijk naar voren komt welke kleine infrastructuraanpassingen ten laste van vervoerders komen en welke ten laste van ProRail. Bijlage 22 vinden respondenten onduidelijk: de status van laad- en losplaatsen (d.w.z. actief in gebruik of niet) is niet helder. Verder wordt een betere uitleg van het planningssysteem DONNA noodzakelijk geacht en wordt de informatie over gevolgen van geluidsbepierking voor de vervoerders als ontoereikend ervaren.

Keyrail: totstandkoming van de Netverklaring

In tegenstelling tot de Netverklaring van ProRail was een minderheid (46%) van de respondenten die deze vraag beantwoordde, tevreden over de wijze waarop de Netverklaring van Keyrail tot stand is gekomen⁶.

Volgens een aantal vervoerders betekenen twee Netverklaringen dubbel werk en extra kosten, terwijl beide Netverklaringen bijna een letterlijke kopie van elkaar zouden zijn. Één respondent noemde de last "onmenselijk". Partijen vinden dat het proces eenvoudiger en efficiënter moet met meer afstemming tussen beide beheerders. Zo merkte respondenten op dat tijdens de consultatieprocedures ProRail en Keyrail verschillende deadlines hebben en dat besprekingen bij Keyrail en ProRail soms op hetzelfde moment plaatsvinden. Positief is volgens vervoerders dat Keyrail, in vergelijking met ProRail, veel meeneemt van de opmerkingen die door vervoerders zijn gemaakt.

Naar mening van een aantal vervoerders is de Netverklaring van Keyrail soms wezenlijk anders dan die van ProRail. Zij vinden dat het beter is om een gemeenschappelijk deel en een specifiek deel uit te geven.

Keyrail: de inhoud van de Netverklaring

Een meerderheid (60%) van de respondenten die deze vraag beantwoordde, was tevreden over de inhoud van de Netverklaring van Keyrail⁷. Dit neemt niet weg dat volgens een vervoerder de Netverklaring redactioneel slordig is en verre van compleet. Voorts is de opmerking gemaakt dat Keyrail - ten behoeve van een uniform logistiek proces - dezelfde Generieke Operationele Regelingen zou moeten toepassen als ProRail. Ook vindt een respondent het vreemd dat, ondanks dat dezelfde wetgeving van toepassing is, ProRail en Keyrail hiervan een verschillende interpretatie hebben.

Aandachtspunten

Alhoewel het een minderheid is, is een aanzienlijk aantal respondenten ontevreden over de Netverklaring van ProRail. Respondenten zijn iets meer tevreden over het proces dan over de inhoud van de Netverklaring van ProRail. De opmerkingen over de inhoud lopen uiteen, terwijl de opmerkingen over het proces zich clusteren rondom de consultatieprocedure van ProRail. Wat betreft Keyrail is men meer tevreden over de inhoud dan over het proces van de Netverklaring. De consultatieprocedure van ProRail en Keyrail kan dan ook als het grootste gezamenlijke punt bij de Netverklaring gezien worden.

De consultatieprocedure wordt door vervoerders als belastend ervaren en lijkt niet op te wegen tegen de bescheiden resultaten die deze oplevert. De tevredenheid over de Netverklaring (ProRail) is ongeveer gelijk aan die van het jaar ervoor. Ook toen werd de consultatieprocedure als knelpunt gezien.⁸ Voor goederenvervoerders valt de belasting extra zwaar omdat zij veelal te maken hebben met twee Netverklaringen, één van ProRail en één van Keyrail.

De Vervoerkamer acht een goede Netverklaring essentieel voor een goede werking van de spoorvervoermarkt. Het is een essentieel document voor een vervoerder om toegang tot het spoor te krijgen, en een goede consultatieprocedure draagt bij aan een inhoudelijk goede Netverklaring. De Vervoerkamer vindt het dan ook jammer dat de tevredenheid over de Netverklaring van ProRail niet is toegenomen.

⁶ Zie vraag 19 van de vragenlijst.

⁷ Zie vraag 20 van de vragenlijst.

⁸ Zie pagina's 6-8 Derde Spoormonitor NMa. Bij de derde Spoormonitor NMa zijn geen vragen over Keyrail gesteld.

5. Gebruiksvergoeding

Het spoor is niet gratis. Een deel van de kosten van het spoor wordt gesubsidieerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de rest van de kosten wordt gedekt door de gebruiksvergoeding. De gebruiksvergoeding is aan regels onderworpen en de Vervoerkamer ziet toe op de naleving ervan. De prestatieregeling is een verplicht onderdeel van de gebruiksvergoeding en koppelt de gebruiksvergoeding aan de prestaties van de vervoerder en de beheerder. Net als in het voorgaande hoofdstuk staan de opmerkingen van partijen gesorteerd naar infrastructuurbeheerder.

ProRail: gebruiksvergoeding 2009

Een meerderheid (64%) van de respondenten die deze vraag beantwoordde, was tevreden over de gebruiksvergoeding voor 2009⁹.

Goederenvervoerders zijn de meerjarige afspraken tussen ProRail en de BRG goed bevallen en geven hun veel rust. Een stijging van de gebruiksvergoeding vinden sommige vervoerders meevallen; het is niet bezwaarlijk als deze stijgt, mits de stijging geleidelijk en voorspelbaar is. Andere goederenvervoerders vinden de gebruiksvergoeding echter te hoog. Voor goederenvervoerders is onduidelijk in welke gevallen de beheerder de kosten van aanleg van infrastructuurelementen, zoals voorzieningen voor depotvoeding, mag doorbelasten aan vervoerders, en wanneer deze deel uitmaken van de gebruiksvergoeding voor het basistoegangspakket en dus niet separaat doorbelast mogen worden.

Personenvervoerders vinden het feit dat de gebruiksvergoeding in 2010 harder stijgt dan de inflatie een serieus financieel probleem, omdat hiermee in hun concessies geen rekening is gehouden. Zij vinden ook dat de infrastructuur in de periferie minder uitgebreid is (minder wissels, minder beveiliging) en dat hiervoor dan ook lagere tarieven moeten gelden. ProRail brengt alleen de variabele kosten van onderhoud aan het spoor bij vervoerders in rekening. ProRail is hieraan gebonden omdat dit in de Netverklaring staat. Veel personenvervoerders zijn het oneens met ProRail dat de kosten van nachtwerk geheel variabel zijn, dit wordt volgens hen gesteund door de uitspraak van de NMa, NS (gebruiksvergoeding I) vs ProRail¹⁰. Ook merkte men op dat er in 2010 voor emplacementen moet worden betaald, terwijl zij vinden dat, ten opzichte van huidige situatie, zij daar geen extra diensten voor terugkrijgen.

Zowel goederen- als personenvervoerders vinden de opbouw van de gebruiksvergoeding onduidelijk. Zo mist men een verband tussen prijs en kwaliteit en is de berekeningsystematiek van de tarieven intransparant, waardoor men niet kan nagaan of de kosten inderdaad variabele kosten zijn.

De Vervoerkamer houdt toezicht op de gebruiksvergoeding en de onderhandelingen over de gebruiksvergoeding. De gebruiksvergoeding moet minimaal de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien dekken. ProRail brengt variabele kosten in rekening. De beheerder kan ook een hoger tarief vragen maar moet dan wel rekening houden met de draagkracht van vervoerders.

⁹ Zie vraag 3 van de vragenlijst.

¹⁰ Zie samenvatting bijlage 3.

ProRail: prestatieregeling 2009

Een meerderheid (64%) van de respondenten die deze vraag beantwoordde, was tevreden over de prestatieregeling voor 2009¹¹. Toch is hier sprake van kritiek.

Vervoerders vinden dat de prestatieregeling onoverzichtelijk is, niet-controleerbaar en onvoldoende raakvlak met de prestaties op het spoor heeft. Als voorbeeld noemden vervoerders dat vertragingen vaak meerdere oorzaken hebben en dat uitzoeken leidt tot “eindeloos” geanalyseer. Analyse naar oorzaken en verstoringen moet eenvoudiger, met de juiste vaststelling wie de veroorzaker is en ook pleit men voor het instellen van een geschillencommissie. Partijen suggereren het koppelen van de Kern Prestatie Indicatoren (maatstaven voor het functioneren van ProRail) aan prikkels voor ProRail en de vervoerders (bijvoorbeeld een bonus bij goed presteren), met hierbij een goed werkend monitorsysteem. Vervoerders vinden dat de “Regeling Geld Terug bij Vertragingen” moet opgaan in de prestatieregeling en dat ProRail niet alleen incasseert maar ook betaalt. Kleine vervoerders in het bijzonder vinden de prestatieregeling een zware administratieve belasting.

Andere vervoerders zijn wel tevreden: er zijn nu betere indicatoren en betere rapportages dan voorheen.

Keyrail: gebruiksvergoeding 2009

De helft van de respondenten die deze vraag beantwoordden, was tevreden over de gebruiksvergoeding voor 2009¹². Uit de consultatie komen dan ook uiteenlopende reacties naar voren. Sommige vervoerders vinden de tarieven te hoog, andere vervoerders vinden de tarieven “prima”. Sommige vervoerders vinden dat men prima onderhandeld heeft, andere vervoerders stellen dat Keyrail niet bereid is om met niet-BRG-leden te onderhandelen. Opvallend vindt men dat ProRail met een tonnagetarief werkt en Keyrail met een treinkilometertarief. Enkele partijen merken op dat dit laatste in het nadeel werkt van vervoerders die met relatief lichte treinen rijden.

Om emplacementen efficiënter te benutten wil Keyrail een parkeerheffing invoeren. Vrijwel alle vervoerders vinden het terecht dat er een heffing voor parkeren komt. Echter, als Keyrail parkeren beprijsd, dan moet de overige gebruiksvergoeding omlaag gaan, omdat de kosten voor parkeren daar reeds in inbegrepen waren. Desalniettemin vinden sommige vervoerders het betalen voor parkeren een slechte ontwikkeling, “want de trein moeten zij toch ergens parkeren”. Tenslotte vinden goederenvervoerders dat vervoerders die veel gebruik maken van ad hoc paden benadeeld worden omdat Keyrail voor ad hoc paden een hoger tarief in rekening brengt.

88% van de respondenten, die de vraag beantwoordden, dacht vóór medio december 2008 overeenstemming te hebben bereikt met Keyrail over de gebruiksvergoeding voor 2009¹³. Sommige partijen merkten op dat ze geen overeenstemming verwachtten te bereiken over de kosten van parkeren.

Tevredenheid prestatieregeling 2009 (Keyrail)

Een meerderheid van de respondenten die de vraag beantwoordden was tevreden over de prestatieregeling voor 2009¹⁴. Volgens vervoerders stuurde Keyrail pas in een zeer laat stadium de gegevens aan de vervoerders. Volgens vervoerders werkt de prestatieregeling kostenverhogend. Een aantal keren is de wens geuit om de prestatieregelingen van ProRail en Keyrail te harmoniseren.

¹¹ Zie vraag 5 van de vragenlijst.

¹² Zie vraag 21 van de vragenlijst.

¹³ Zie vraag 22 van de vragenlijst.

¹⁴ Zie vraag 23 van de vragenlijst.

Aandachtspunten

Onder personenvervoerders is er sprake van grote zorg over de stijging van de gebruiksvergoeding in 2010 door ProRail. Vervoerders vinden ook de opbouw van de gebruiksvergoeding en de reden van de voorziene verhoging niet transparant. Ten opzichte van vorig jaar is de hoogte van de gebruiksvergoeding veel meer een discussiepunt voor de vervoerders geworden¹⁵. Voor goederenvervoerders is de voorgenomen parkeerheffing van Keyrail het grootste knelpunt. De Vervoerkamer ziet graag dat de gebruiksvergoeding vervoerders prikkelt efficiënt gebruik te maken van het spoor. Een parkeerheffing kan daarbij helpen.

Wat betreft de prestatieregeling van ProRail vinden vervoerders dat deze overzichtelijker kan, beter controleerbaar moet zijn en meer raakvlak zou moeten krijgen met de prestaties op het spoor.

Met name de gebruiksvergoeding voor 2010 van ProRail, maar ook de voorgenomen parkeerheffing van Keyrail, hebben de aandacht van de Vervoerkamer.

¹⁵ Zie pagina's 11-13 Derde Spoormonitor NMa.

6. Bijkomende Diensten en Voorzieningen

De Spoorwegwet stelt regels voor het aanbieden van bepaalde Bijkomende Diensten en Voorzieningen (BDV's) die niet onder het basistoegangspakket vallen. Het zijn diensten en voorzieningen, die benodigd zijn om de treindienst daadwerkelijk te exploiteren, bijvoorbeeld tankplaten, opstelplekken voor materieel en wasinstallaties. De Vervoerkamer ziet toe op de wijze waarop exploitanten van BDV's toegang verlenen. Dit hoofdstuk behandelt de opmerkingen ProRail, als beheerder van het gemengde net en Keyrail als beheerder van de Betuweroute gescheiden.

ProRail: BDV's algemeen

Een minderheid (41%) van de respondenten die de vraag beantwoordde of Bijkomende Diensten Voorzieningen (BDV's) op het gemengde net tegen de juiste wijze en tegen een juiste vergoeding worden aangeboden, was van mening dat dit het geval is¹⁶.

Een groot aantal vervoerders maakt kanttekeningen, met name bij tankplaten. Door onvoldoende verbetering en uitbreiding van het aantal tankplaten, is er vaak sprake van lange wachttijden om te tanken. Zelf tanken op een tankplaat, mobiel tanken, wordt vanaf 2010 verboden door ProRail (niet door Keyrail), maar moet wat vervoerders betreft wel mogelijk blijven. Vervoerders vinden ook dat in sommige gevallen de exploitant van de tankplaat¹⁷ het tankproces hindert door eigen wagens bij de tankplaat te parkeren. Veel goederenvervoerders willen niet toetreden tot de inkoopcombinatie voor tractie-energie Vivens.

Ook ten aanzien van de exploitatie van tankplaten hebben vervoerders commentaar. Volgens hen zijn tankplaten vaak gesloten; zo zouden de openingstijden naar inzicht van de exploitant van de tankplaat worden aangepast. Tanken in het weekend schijnt zeer moeilijk te zijn en soms kan men de afname van brandstof niet meten; fraude blijkt mogelijk te zijn. Partijen opperen tankkaarten en uniforme gebruiksregelingen voor tankplaten met transparante en redelijke tarieven. Zij vinden ook dat ProRail -en niet een concurrerende goederenvervoerder zoals Railion¹⁸- de tankplaten moet beheren.

Wat betreft andere BDV's merken respondenten op dat er onvoldoende los- en laadplaatsen zijn, en dat het aantal nog verder afneemt. Ook vindt men dat er onvoldoende voedingspunten voor elektriciteit (depotvoedingkasten) zijn en te weinig sporen waar je met een auto kunt komen om onderhoud te plegen.

Vrijwel alle personenvervoerders vinden dat de opbrengstverdeling van hun vervoerbewijzen, die door NS zijn verkocht, een probleem vormt. In hun ogen is de opbrengstverdeling niet transparant en niet controleerbaar. De voorziening "kaartautomaten" zou naar hun mening als een BDV beschouwd moeten worden.

ProRail: ontzegging tot toegang BDV's

Een kleine minderheid (13%) van de respondenten, die de vraag beantwoordde, stelt dat hen de toegang tot een essentiële voorziening op het gemengde net is ontzegd¹⁹. Een aantal vervoerders stelt dat NS veelal geen toegang geeft tot stations of dat daar lange tijd aan onderhandeling aan

BDV's kenmerken zich als diensten en voorzieningen die nodig zijn om treinen daadwerkelijk te kunnen laten rijden. De spoorwegwet stelt voorwaarden aan het aanbieden van BDV's. Afhankelijk van het soort BDV mag een aanbieder een afnemer niet weigeren, dienen de tarieven kostengeoriënteerd en non-discriminatoir te zijn en mogen de voorwaarden niet mededingingsbeperkend zijn.

¹⁶ Zie vraag 6 van de vragenlijst.

¹⁷ Dit hoeft niet een van de infrastructuurbeheerders, ProRail of Keyrail, te zijn.

¹⁸ Sinds begin 2009 DB Schenker Rail Nederland N.V.

¹⁹ Zie vraag 7 van de vragenlijst.

vooraf gaat. Vervoerders noemde ook de wasstraat van NedTrain²⁰ in Maastricht die alleen te gebruiken zou zijn in combinatie met het plegen van onderhoud. Enkele partijen gaven aan dat de toegang tot het putspoor en de hoogwerker in Groningen en Maastricht hun is ontzegd. Regionale personenvervoerders geven aan dat NS ten onrechte dwarsligt bij het toestaan van het plaatsen van het beeldmerk en de naam van andere vervoerders op het station. Verder geven vervoerders aan dat het steeds moeilijker wordt om materieel te parkeren.

ProRail: Reikwijdte van BDV's

Een minderheid van de respondenten die deze vraag beantwoordde, was van mening dat voldoende duidelijk was welke voorzieningen aangemerkt kunnen worden als BDV²¹. Voor partijen is het dus onvoldoende duidelijk wanneer een dienst of een voorziening als BDV kan worden aangemerkt. Als voorbeeld werd genoemd stations. Serviceplekken voor rijdend personeel (personeelsruimte, persoonlijke verzorging) en voor locomotieven (voor het schoonmaken) moeten, wat een aantal vervoerders betreft, als BDV worden aangemerkt. Ook is voor partijen onduidelijk of werkplaatsen en wasinstallaties als BDV zijn aan te merken.

Keyrail: BDV's

Een meerderheid (71%) van de respondenten die de vraag beantwoordden of de BDV's op de Betuweroute op de juiste wijze en tegen een juiste vergoeding worden aangeboden, was van mening dat dit het geval is²².

Vervoerders constateren wel een gebrek aan bepaalde voorzieningen. Zo vinden zij de tankvoorzieningen in de haven onvoldoende. Ook de inkoop van elektrische energie wordt als knelpunt gezien. Vervoerders moeten samenwerken om elektrische energie in te kopen. Individuele keuze van leverancier is niet mogelijk. Sommige vervoerders zeggen problemen te hebben om hun onderhoud uit te laten voeren, want er is geen onderhoud op hoofdspoor toegestaan. Respondenten melden dat Keyrail te hoge kosten wil berekenen voor het gebruik van parkeersporen. Tijdens de interviews merkten partijen op dat onduidelijk is of heuvelen een BDV is.

Geen van de respondenten die de desbetreffende vraag beantwoordden, stelt dat hun de toegang tot een essentiële voorziening op de Betuweroute in het afgelopen jaar is ontzegd.²³ Een aantal vervoerders beklagt zich wel erover dat Vivens geen elektrische energie aan klanten op de Betuweroute wil leveren, zodat deze energie op een andere wijze ingekocht moet worden.

Aandachtspunten

Voor vervoerders is het belangrijkste punt dat niet duidelijk is welke voorzieningen en diensten onder het begrip BDV vallen. BDV's zijn gereguleerd, maar als onduidelijk is wat een BDV is dan is er ook onduidelijkheid over de rechtsverhouding tussen aanbieder van een dienst en de afnemer. Daarnaast is er veel commentaar op de exploitatie van tankplaten op het gemengde net. Beide onderwerpen vormden ook bij de vorige Spoormonitor de grootste punten op het gebied van BDV's. De response op de vragen die over BDV's zijn gesteld is niet wezenlijk anders dan die van vorig jaar.²⁴ De door de vervoerders aangedragen aandachtspunten neemt de Vervoerkamer serieus. Daarbij valt op te merken dat de Vervoerkamer tijdens de evaluatie van de Spoorwegwet heeft voorgesteld regelgeving in het leven te roepen, die nader specificeert wat een BDV is. Daarmee zou een deel van de onduidelijkheid rondom het begrip BDV's opgelost worden.

²⁰ Dochter van NS.

²¹ Zie vraag 8 van de vragenlijst.

²² Zie vraag 24 van de vragenlijst.

²³ Zie vraag 25 van de vragenlijst.

²⁴ Zie pagina's 14-16 Derde Spoormonitor NMa.

7. Capaciteitverdeling

Capaciteit op het spoorwegnet is een schaars goed. Als beheerders hebben ProRail en Keyrail de belangrijke taak capaciteit eerlijk en non-discriminatoire te verdelen. Conflicten over capaciteitverdeling lijken onvermijdelijk en sommige conflicten komen uiteindelijk bij de Vervoerkamer terecht. Weinig partijen hebben zich tijdens de consultatie uitgesproken over de capaciteitverdeling van Keyrail. In dit hoofdstuk heeft daarom alleen de alinea over het Havengebied Rotterdam betrekking op Keyrail.

Conflicterende aanvragen

Van de partijen die de volgende vraag beantwoordden: ‘Bent u tevreden over de wijze van capaciteitverdeling van ProRail voor de jaardienstregeling 2009’, antwoordde een meerderheid ‘ja’²⁵. Bijna driekwart van de respondenten die de vraag beantwoordden was tevreden over de afhandeling van ad hoc aanvragen.²⁶ Men is dus behoorlijk positief over het capaciteitverdelingproces. In het algemeen geven partijen aan ook verbeteringen te zien ten opzichte van voorgaande jaren. Zo vindt men dat er meer ruimte is voor overleg en onderhandelingen en dat er meer maatwerk mogelijk is.

ProRail behandelt drie categorieën capaciteitsaanvragen, te weten aanvragen voor onderhoud, voor goederenvervoer en voor personenvervoer. Ten behoeve van onderhoud vraagt ProRail ook zelf capaciteit aan. ProRail is dus naast capaciteitsverdelers ook capaciteitsaanvrager. Deze omstandigheden maken het capaciteitverdelingproces complex. Verscheidenheid in de vraag en schaarse capaciteit leiden tot conflicten over het proces en de uitkomst van de capaciteitverdeling.

Personenvervoerders zeggen belang te hebben bij een vroegtijdige en meerjarige capaciteitverdeling met repeterende paden en onderhoud in de nacht en weekenden. Personenvervoerders geven aan dat zij een bestendige dienstregeling moeten bieden voor hun reizigers. Deze vervoerverplichting ligt namelijk vast in hun concessieovereenkomst met de (lokale) overheid. Personenvervoerders zeggen daarom behoefte te hebben aan zekerheid en continuïteit. Marktpartijen vinden dat de vraag naar personenvervoer per trein redelijk voorspelbaar is. Personenvervoerders vragen zich af of een eerlijke en non-discriminatoire capaciteitverdeling gewaarborgd is nu ProRail ook aanvrager is (zie kader).

Goederenvervoerders geven aan belang te hebben bij een laattijdige capaciteitverdeling en onderhoud overdag. Zij merken op dat hun klanten de voorkeur geven aan nachtelijk vervoer en/of vervoer in het weekend. Goederenvervoerders vinden dat het spoor overdag vol zit door reizigerstreinen en 's nachts dicht is vanwege onderhoud zodat ze zelf nauwelijks ruimte hebben om te rijden. In hun ogen vindt de voorbereidende fase van de capaciteitverdeling te vroeg plaats. Goederenvervoerders zeggen dat ze in de voorbereidende fase, ongeveer een jaar van tevoren, moeilijk hun capaciteitsbehoefte kunnen inschatten, omdat de vraag naar hun diensten sterk afhankelijk is van de economische situatie.

Er zijn twee periodes wanneer men capaciteit kan aanvragen. Ten eerste tijdens de jaardienst, die één keer per jaar wordt vastgesteld. Als de termijn voor de jaardienst is verstreken kan men capaciteit in de ad hoc fase aanvragen. Alleen capaciteit die nog niet in de jaardienst verdeeld is kan de beheerder dan verdelen. Binnen 5 werkdagen na ontvangst van de aanvraag geeft de beheerder aan of het pad beschikbaar is.

²⁵ Zie vraag 9 van de vragenlijst.

²⁶ Zie vraag 13 van de vragenlijst.

Onderhoudsbedrijven melden dat zij meer en eerder betrokken willen worden bij de capaciteitsverdeling en voorkeur hebben voor een vroegtijdige capaciteitsverdeling en een betere dag/nacht/weekendverhouding. Zij merken op dat de omvang van de vraag naar capaciteit voor onderhoud aan de infrastructuur afhankelijk is van het onderhoud dat ProRail aanbesteed en de hoeveelheid capaciteit die ProRail zelf aanvraagt. Met als gevolg dat ProRail soms teveel capaciteit en soms te weinig capaciteit voor onderhoud zou aanvragen. Naar hun mening krijgen onderhoudsbedrijven te weinig ruimte om materieel en personeel efficiënt te plannen. Men vindt dat de dienstregeling voor personenvervoer het onderhoud naar de nachten en weekenden dringt. Enkele onderhoudsbedrijven denken een oplossing te hebben voor het capaciteitsprobleem; snel onderhoud tussen de treindiensten door. In hun ogen is het geen goedkope oplossing, maar wel de beste als de waarde van opgeheven treindiensten meeweegt. Nog een knelpunt voor onderhoudsbedrijven is het inplannen van Buitendienststellingen (BDS) voor onderhoud. Zij geven aan veel wijzigingen op het laatste moment van ProRail te krijgen zonder dat ProRail er voldoende rekening mee houdt dat zij het materieel naar de plaats van onderhoud moeten vervoeren.

Meer in het algemeen zijn een aantal vervoerders ontevreden wat betreft de afhandeling van capaciteitsconflicten. Daarbij zegt men onder meer ontevreden te zijn over de mogelijke partijdigheid van ProRail als arbiter in een conflict tussen vervoer en onderhoud. Een enkele partij merkte op dat prioriteitsregels reeds werden toegepast tijdens coördinatieoverleggen.

Prioriteitsregels

Indien geen passende oplossing is gevonden voor conflicterende capaciteitsaanvragen moet ProRail betrokken baanvakken overbelast verklaren en prioriteitsregels toepassen. Met gevolg dat ProRail één aanvraag toekent en de ander afwijst. De prioriteitsregels zijn vastgelegd in het Besluit capaciteitsverdeling. Ze zijn voor ProRail een instrument om een einde te maken aan capaciteitsconflicten. Toepassing leidt echter niet altijd tot een optimale oplossing. Zo kan het voor een vervoerder lonen om niet mee te werken aan een gezamenlijke oplossing en te wachten tot een baanvak overbelast wordt verklaard, omdat de eigen treindienst dan de hoogste prioriteit krijgt.

De Vervoerkamer heeft tijdens de Spoorwegwetevaluatie opgemerkt dat bekeken moet worden of ProRail de bevoegdheid moet krijgen om - in afwijking van de prioriteitsregels - zelf een optimale oplossing op te leggen. Zo kan minder gemakkelijk op de uitkomst van het capaciteitsverdelingproces worden geanticipeerd en hebben alle partijen er belang bij gezamenlijk een capaciteitsconflict op te lossen. Iets minder dan de helft van de partijen vindt dat een dergelijk "Benuttingsartikel" er, onder voorwaarden, moet komen²⁷. Partijen geven wel aan dat zij vrezen dat ProRail hierdoor teveel speelruimte krijgt.

Opheffing van toegekende treinpaden

De NMA oordeelde in de zaak Roosendaal – Bergen op Zoom²⁸ dat ProRail eenmaal toegekende capaciteit niet eenzijdig mag intrekken voor onderhoud, tenzij er sprake is van een verstoring en het treinverkeer hersteld dient te worden. Vervoerders melden dat zij echter in de praktijk nog regelmatig meemaken dat een toegekend treinpad vervalft of gewijzigd wordt. Enkele partijen merken zelfs op dat ze het nut van capaciteitsaanvragen niet inzien, omdat toegekende treinpaden altijd weer gewijzigd worden in verband met onderhoud.

De Spoorwegwet verplicht de beheerder voor het vaststellen van de jaar-dienstregeling enkele fases te doorlopen. Ten eerste de programmatiefase waarin de beheerder zoveel mogelijk aanvragen honoreert. Ten tweede de coördinatiefase waarin de beheerder probeert een oplossing te vinden voor capaciteitsconflicten. Tenslotte, als het conflict niet wordt opgelost, kan de beheerder prioriteitsregels toepassen.

²⁷ Zie vraag 14 van de vragenlijst.

²⁸ Zie de samenvatting in bijlage 3.

Havengebied Rotterdam

Keyrail zegt voornamelijk in het Havengebied Rotterdam te kampen met schaarste en conflicterende capaciteitsaanvragen. Keyrail geeft aan dat zij wil voorkomen dat emplacementen in het Havengebied opnieuw overbelast worden verklaard. Daarom zegt Keyrail bepaalde vaste tijden rondom een treinpad te gaan geven voor de afhandeling van aankomende treinen en de voorbereiding van vertrekkende treinen, om de capaciteit van het spoor te vergroten. Keyrail geeft aan dat als een spoorwegonderneming langer van de emplacementen in het Havengebied gebruik wil maken, zij hiervoor een opslag op de gebruiksvergoeding gaat berekenen. Keyrail hoopt hiermee de bezetting van sporen door geparkeerde treinen aan banden te leggen. Spoorwegondernemingen erkennen dat het continueren van overbelastverklaringen onwenselijk is. Zij zijn het echter onderling niet eens over de opslag. Een deel vindt dat de opslag een goede financiële prikkel is om effectief met de capaciteit om te gaan²⁹. Anderen vervoerders zijn het daarmee oneens.

Aandachtspunten

Uit de reacties van partijen blijkt dat vooral conflicterende belangen tussen onderhoud, goederenvervoer en personenvervoer de oorzaak zijn van capaciteitsconflicten. Sommige van deze conflicten zijn onvermijdbaar. Voor partijen is het vaak belangrijker hoe de beheerder met deze conflicten omspringt dan dat hij ze oplost.

Vergeleken met de voorgaande Spoormonitor uiten marktpartijen opvallend minder kritiek over het proces van capaciteitverdeling³⁰. Toen, eind 2007, ontving de Vervoerkamer maar liefst 6 klachten over het proces en de uitkomst van de capaciteitverdeling voor 2008. De oorzaak van dit verschil lijkt te liggen in twee zaken: Ten eerste lijken de uitspraken van de NMa bijgedragen te hebben aan een verbetering van het capaciteitverdelingproces. Ten tweede heeft ProRail stappen ondernomen om de geschilbeslechting bij geschillen tussen beheer- en verkeeraanvragen meer objectief te maken.

Tot nu toe heeft de Vervoerkamer geen klachten ontvangen over de capaciteitverdeling 2009. Er lijkt nu een evenwicht te bestaan. De Vervoerkamer houdt wel de vinger aan de pols voor wat betreft capaciteitverdeling.

²⁹ Zie ook hoofdstuk 3 Gebruiksvergoeding onder Keyrail: gebruiksvergoeding 2009.

³⁰ Zie pagina's 19-22 Derde Spoormonitor NMa.

8. Internationaal

Het spoor houdt niet op bij de grens en het is belangrijk dat ook het spoorvervoer niet bij de grens ophoudt. De Spoorwegwet geeft de Vervoerkamer dan ook toezichtbevoegdheden voor internationale treinen op het Nederlandse trajectdeel. Dit hoofdstuk gaat in op de specifieke opmerkingen die marktpartijen maakten over de internationale kant van het spoorvervoer en de reactie van de Vervoerkamer hierop. Opmerkingen over Keyrail en ProRail worden gezamenlijk behandeld.

Aansluitingen naar het buitenland

ProRail zegt dat zij de helft meer treinpaden met internationale aansluiting realiseert, nu de uiterste datum voor het insturen van capaciteitsaanvragen ten opzichte van 2008 is vervroegd en gesynchroniseerd is in Europa. Een aantal vervoerders vindt echter dat infrastructuurbeheerders onvoldoende samenwerken. Volgens hen kunnen de aansluitingen aan de grens beter. Een vervoerder reageert typisch: 'Het komt er uiteindelijk op neer dat je alles zelf moet doen.' Andere partijen merken op dat je zelf moet nagaan of je pad goed geregeld is. Enkele goederenvervoerders vinden dat Keyrail meer bewust is van het probleem met internationale aansluitingen dan ProRail. Echter, vervoerders merken wel dat Keyrail hierin nog niet veel ervaring heeft. De nachtgateen voor onderhoud zijn voor veel goederenvervoerders ook een belemmering: 'Je kunt van zaterdag op zondag niet de grens over.'

Volgens een aantal partijen moeten beheerders infrastructurele projecten Europees aanpakken, onder andere om de verenigbaarheid van technische systemen te bewaken. Sommige partijen vinden de eis dat de machinist wegbekend is met het nationale spoor een belemmering voor internationaal vervoer. Personeel zou daardoor vaak niet inzetbaar zijn over de grens.

Goed om hier te melden is dat een deel van de vervoerders nooit problemen heeft. Het negatieve beeld uit de interviews van de Spoormonitor wordt niet bevestigd door de resultaten van de vragenlijst. Een ruime tweederde meerderheid van de partijen, die de vraag beantwoordde, is tevreden over het proces (69%) en de uitkomst (70%) van de capaciteitverdeling door ProRail. Voor Keyrail is 60% tevreden over het proces en de helft (50%) over de uitkomst.³¹

De werking van de One Stop Shop

Driekwart van de partijen was ontevreden over de werking van de OSS van ProRail. Daarbij moet wel opgemerkt worden dat nog geen 30% de vraag beantwoordde. Bij Keyrail ligt het percentage gunstiger, de helft van de partijen die de vraag beantwoordde (ongeveer 20%) was tevreden.³² Zowel Keyrail als ProRail geven aan dat een goede werking van de OSS prioriteit heeft. ProRail gaf aan dat zij in 2008 te maken had met een aantal incidenten waardoor OSS niet goed functioneerde. Deze problemen zouden inmiddels verholpen moeten zijn.

De infrastructuurbeheerders in Europa hebben een samenwerkingsverplichting om grensoverschrijdend capaciteit te verdelen. RailNetEurope faciliteert het internationale capaciteitsverdelingsproces voor een aantal beheerders. De Vervoerkamer houdt toezicht op het trajectdeel dat in Nederland ligt.

³¹ Zie vragen 15, 16, 27 en 28 van de vragenlijst.

³² Zie vragen 18 en 30 van de vragenlijst.

Dat Keyrail en ProRail beide een eigen OSS hebben, vinden enkele vervoerders niet echt bij de One Stop Shop gedachte passen. In hun ogen zou er één loket voor internationaal spoorvervoer moeten bestaan. Ook rapporteerden partijen dat beheerders capaciteitsaanvragen niet binnen de wettelijke periode van 5 dagen behandelden³³.

De Franse markt

Opmerkelijk is de eensgezindheid tussen partijen over de Franse spoorvervoermarkt. De liberalisering blijft daar ver achter, concluderen partijen. “*Dan heb je het idee dat je soms lichtjaren voorop loopt.*” Wel bestaat het idee bij respondenten dat Frankrijk nu langzamerhand de liberalisering serieuzer oppakt.

Dit jaar wordt de Franse toezichthouder hervormd en versterkt. De Vervoerkamer had in januari 2009 de Franse werkgroep op bezoek die dit proces coördineert. De Vervoerkamer is hierover optimistisch en hoopt dat binnenkort de Franse spoormarkt toegankelijker wordt voor Nederlandse spoorwegondernemingen en aannemers.

Aandachtspunten

Er is duidelijk een positieve trend waarneembaar wat betreft de tevredenheid van marktpartijen over de internationale capaciteitverdeling. Twee Spoormonitoren terug was driekwart ontevreden, voorgaande Spoormonitor was de helft tevreden. Nu is dat tweederde voor ProRail en 60% voor Keyrail.³⁴

Net zoals voorgaande jaren blijft het belangrijkste punt de samenwerking tussen nationale infrastructuurbeheerders. Dit knelpunt wordt door vervoerders als een drempel voor internationaal spoorvervoer ervaren. Een goede samenwerking tussen beheerders is cruciaal voor de marktwerking op de internationale spoorvervoermarkt. Waar mogelijk zal de Vervoerkamer zich daarvoor inspannen.

De lage tevredenheid over de OSS van ProRail valt te verklaren uit tijdelijke problemen.

³³ Zie artikel 5, lid 2, Besluit Capaciteitverdeling

³⁴ Zie pagina's 24-25 Derde Spoormonitor NMa.

9. Vervoerkamer

Op basis van de Spoormonitor stelt de Vervoerkamer haar prioriteiten vast. Dit hoofdstuk gaat in op onderwerpen waarvan de markt vindt dat ze aandacht verdienen van de Vervoerkamer. Via de Spoormonitor wordt bij de marktpartijen ook de werkwijze van de Vervoerkamer getoetst. Het resultaat van deze toetst vindt u ook in dit hoofdstuk terug.

Werkwijze

Op de vraag of de Vervoerkamer het toezicht op de naleving van de Spoorwegwet goed uitvoert antwoordde 57% van de partijen 'ja'. Een kleine groep van 7% vindt de uitvoering onvoldoende en 38% heeft geen antwoord gegeven.³⁵ Enkelen wensten een actievere houding van de Vervoerkamer. Daartegenover wilden sommige juist een passievere houding. Partijen vinden dat zij de Vervoerkamer in afdoende mate tegenkomen, al wenst een enkeling meer publiciteit. Marktpartijen vinden ook dat de Spoormonitor gewenst en nuttig is om contact te houden. Enkelen geven aan dat het een hele stap is om een klacht bij de NMa in te dienen: "De sector is voorzichtig om de NMa te benaderen, omdat het tegen ons werkt".

Besluiten

De helft van de partijen geeft aan bekend te zijn met de besluiten van de Vervoerkamer³⁶. Men voelt vooral de effecten van de geschillen van 2008. De partijen die bekend zijn met de besluiten geven aan dat deze zorgvuldig zijn en blijk van inzicht geven. Bij partijen bestaat de wens dat meer besluiten in het Engels vertaald worden.

Aan ProRail zijn in 2008 voor het eerst in totaal € 1.7 miljoen aan boetes door de NMa opgelegd. De meningen zijn verdeeld of boetes effectief zijn. Een deel van de partijen merkt op dat het neer komt op 'rondpompen van geld' en niet ten goede komt van de vervoerder.

De rol van de Vervoerkamer in de Spoorwegwetevaluatie.

Partijen verwachten inzet van de Vervoerkamer tijdens de Spoorwegwetevaluatie. Zij zeggen zelf veel tijd in de consultaties te hebben gestoken. Meerdere respondenten vroegen zich af wat nou de precieze rol van de Vervoerkamer bij de Spoorwegwetevaluatie is en welke invloed de Vervoerkamer op nieuwe regelgeving uitoefent.

Suggesties voor prioriteiten in 2009

Veel marktpartijen vinden dat de Vervoerkamer in 2009 aandacht moet besteden aan:

- Gebruiksvergoeding en dan met name de transparantie in de totstandkoming van tarieven.
- BDV's, voornamelijk het voorgenomen parkeerbeleid van Keyrail.

De Vervoerkamer heeft op basis van de Spoorwegwet twee mogelijkheden: ambtshalve onderzoek en geschilbeslechting. Indien ontvankelijk, wordt een klacht altijd in behandeling genomen en krijgt deze prioriteit. De Vervoerkamer doet ambtshalve onderzoek als er sprake is van een sterk vermoeden van een overtreding van de Spoorwegwet en de zaak prioriteit verdient.

³⁵ Zie vragen 42 en 43 van de vragenlijst

³⁶ Zie vraag 44 van de vragenlijst.

- Capaciteitverdeling, en dan met name de verdeling van capaciteit tussen onderhoud en verkeer, de invloed van geluidsbepalingen en de internationale coördinatie van capaciteitverdeling.
- Relatie Keyrail – ProRail, voornamelijk de afstemming van Buiten Dienst Stellingen en het hanteren van verschillende werkprocessen en het gevaar voor de veiligheid, dat daarmee gepaard zou gaan.

In mindere mate merken partijen op dat in 2009 aandacht moet uitgaan naar: ERTMS, de ontvlechting van ProRail, NS en NedTrain, subsidies aan vervoerders, administratieve lasten veroorzaakt door twee beheerders, en Vivens.

Aandachtspunten

Uit de consultatie blijkt dat een ruime meerderheid van de partijen tevreden is over de werkwijze van de Vervoerkamer en de besluiten van de NMa. Graag gaat de Vervoerkamer, anders dan in voorgaande hoofdstukken, in deze paragraaf ‘Aandachtspunten’ uitgebreid in op een aantal opmerkingen van respondenten.

De Vervoerkamer vindt het jammer dat sommige partijen de neiging hebben om af te zien van een klacht, omdat zij vrezen dat dit tegen hen zou werken. De ervaring van de Vervoerkamer met klachten over ProRail is dat klager en ProRail meestal aangeven dat hun relatie verhelderde na uitspraak van de NMa in de klacht. De Vervoerkamer heeft nooit signalen ontvangen dat klachten tot negatieve consequenties leidden in de relatie tussen verzoeker en tegenpartij.

De Vervoerkamer wil dat belanghebbenden op de hoogte zijn van hun mogelijkheden en verantwoordelijkheden onder de Spoorwegwet. De website van de Vervoerkamer, www.vervoerkamer.nl is een belangrijke bron van informatie. De website wordt in stappen verbeterd. Het is nu eenvoudiger om bij relevante informatie te komen en meer documenten zijn in het Engels vertaald.

Inhoudelijk heeft de Vervoerkamer tijdens de Spoorwegwetevaluatie meerdere voorstellen voor wijziging van de Spoorwegwet gedaan. De belangrijkste zijn:

- Nadere specificering van BDV's in regelgeving, omdat voor bepaalde diensten onduidelijk is of ze een BDV zijn. Lees meer hierover in hoofdstuk 5; bijkomende diensten en voorzieningen.
- Een benuttingsartikel, zodat ProRail kan afwijken van prioriteitregels³⁷ als afwijking leidt tot een betere capaciteitverdeling. Lees meer hierover in hoofdstuk 6; capaciteitverdeling.
- Uitbreiding van de aanbestedingen van concessies voor openbaar spoorvervoer, zodat er meer concurrentie op deze markt komt. Zie ook hoofdstuk 2; marktsituatie.

Daarbij zit de Vervoerkamer in de Stuurgroep en de Werkgroep van de evaluatie. De Vervoerkamer schrijft echter niet mee aan nieuwe wet- en regelgeving.

Op basis van de resultaten van de Spoormonitor herijkt de Vervoerkamer haar prioriteiten. In de loop van 2009 publiceert zij een nieuw Werkplan. Partijen suggereerden in de interviews prioriteit te geven aan; ERTMS en subsidieverlening, deze vallen echter buiten het werkkterrein van de Vervoerkamer.

Wilt u een klacht indienen bij de Vervoerkamer? Dat kan op basis van artikel 71 Spoorwegwet. Dien uw klacht schriftelijk in, vermeldt uw contactgegevens, tegen wie de klacht gericht is, wat u van de NMa vraagt, een concrete beschrijving van het gedrag waarover u klaagt en voeg bijlagen toe die uw klacht ondersteunen. U leest meer over het indienen van een klacht op www.vervoerkamer.nl.

³⁷ Artikel 10 Besluit Capaciteitverdeling

Bijlage 1. Deelnemers interviews

- 1.) ACTS Nederland B.V.
- 2.) Arriva Deutschland GmbH
- 3.) Arriva Openbaar Vervoer N.V.
- 4.) Asset Rail
- 5.) Bam Rail B.V.
- 6.) Belangenvereniging Rail Goederenvervoerders
- 7.) Connexion Openbaar Vervoer
- 8.) Crossrail Benelux
- 9.) CTL Logistics GmbH
- 10.) Deutsche Bahn Regio NordRhein-Westfalen
- 11.) DB Schenker Rail Nederland NV
- 12.) Dura Vermeer Railinfra B.V.
- 13.) ERS Railways B.V.
- 14.) Häfen und Güterverkehr Köln A.G.
- 15.) Inspectie Verkeer en Waterstaat
- 16.) ITL Benelux
- 17.) Keyrail B.V.
- 18.) Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- 19.) NedTrain B.V.
- 20.) NS Internationaal
- 21.) NS Reizigers
- 22.) ProRail B.V.
- 23.) Rotterdam Rail Feeding B.V.
- 24.) RurtahlBahn Benelux B.V.
- 25.) Shunter B.V.
- 26.) Spitzke Spoorbouw B.V.
- 27.) Stichting Railcargo Information Netherlands
- 28.) Strukton Rail Equipment B.V.
- 29.) Syntus B.V.
- 30.) TX Logistik AG
- 31.) Veluwsche Stoomtrein Maatschappij
- 32.) Veolia Cargo Nederland B.V. & Rail4Chem Benelux B.V.
- 33.) Veolia Transport Nederland
- 34.) Voestalpine Railpro
- 35.) Voith Railservices B.V.
- 36.) Volker Rail Materieel B.V.
- 37.) ZLSM-Bedrijf B.V.

Bijlage 2. Vragenlijst en resultaten

Vragen betreffende het gemengde net:

1. Bent u tevreden over de wijze waarop de Netverklaring 2009 tot stand is gekomen? Kunt u uw keuze toelichten?
2. Bent u tevreden over de inhoud van de Netverklaring 2009? Kunt u uw keuze toelichten?
3. Bent u tevreden over de door ProRail in de Netverklaring 2009 opgenomen gebruiksvergoeding voor 2009? Kunt u uw keuze toelichten?
4. Verwacht u vóór medio december overeenstemming te hebben met ProRail over de gebruiksvergoeding voor 2009? Kunt u uw keuze toelichten?
5. Bent u tevreden over de prestatieregeling 2008? Kunt u uw keuze toelichten?
6. Vindt u dat de bijkomende diensten en voorzieningen (zoals tankplaten, werkplaatsen en wasinstallaties) op de juiste wijze tegen een juiste vergoeding worden aangeboden? Kunt u uw keuze toelichten?
7. Is u de toegang tot een naar uw mening essentiële voorzieningen in het afgelopen jaar ontzegd? Kunt u aangeven 1) om welke dienst, voorziening of welk product het ging; 2) welke onderneming de dienst/voorziening/het product leverde; 3) wanneer de situatie zich voordeed; 4) of en zo ja welke reden de onderneming gaf voor zijn gedrag (weigering toegang, hoogte tarief)?
8. Is voor u voldoende duidelijk welke voorzieningen kunnen worden aangemerkt als bijkomende diensten en voorzieningen (BDV's)? Kunt u uw keuze toelichten?
9. Voor zover u capaciteit hebt aangevraagd voor de jaardienstregeling 2009, bent u tevreden over de wijze waarop de verdeling van de capaciteit voor de jaardienstregeling 2009 plaatsvindt? Kunt u uw keuze toelichten?
10. Hebt u een geschil over de voorgenomen verdeling van de capaciteit door ProRail aan de geschillencommissie voorgelegd?
11. Is dit geschil naar tevredenheid afgehandeld? Kunt u uw keuze toelichten?
12. Hebt u in 2008 een ad hoc aanvraag voor capaciteit bij ProRail ingediend?
13. Bent u tevreden over de afhandeling van de ad hoc aanvraag/aanvragen voor capaciteit? Kunt u uw keuze toelichten?
14. Nu is het zo dat ProRail bij conflicterende capaciteitsaanvragen, na overbelastverklaring wettelijke prioriteitscriteria toepast, waarbij aan één vervoerder de aangevraagde capaciteit verdeeld wordt en de andere vervoerder in de restuurimte een oplossing moet zoeken. Vindt u dat de capaciteitverdelers ProRail de mogelijkheid moet krijgen aanvragen zodanig aan te passen dat beide aanvragen gehonoreerd kunnen worden, onder voorwaarde dat de gehonoreerde aanvragen bruikbaar zijn voor partijen. Kunt u uw keuze toelichten?
15. Voor zover u capaciteit hebt aangevraagd in 2008 (jaardienst of ad hoc) voor een internationaal treinpad, bent u tevreden over de wijze waarop de verdeling van capaciteit plaatsvindt? Kunt u uw keuze toelichten?
16. Bent u tevreden over de wijze waarop de capaciteit voor internationale treinpaden in 2008 is verdeeld? Kunt u uw keuze toelichten?
17. Hebt u in 2008 voor uw capaciteitsaanvraag gebruik gemaakt van One Stop Shop?
18. De One Stop Shop functioneert goed bij de aanvraag van internationale treinpaden. Kunt u uw keuze toelichten?

Vragen betreffende de Betuweroute:

19. Bent u tevreden over de wijze waarop de Netverklaring 2009 tot stand is gekomen? Kunt u uw keuze toelichten?
20. Bent u tevreden over de inhoud van de Netverklaring 2009? Kunt u uw keuze toelichten?
21. Bent u tevreden over de door Keyrail in de Netverklaring 2009 opgenomen gebruiksvergoeding voor 2009? Kunt u uw keuze toelichten?
22. Verwacht u vóór medio december overeenstemming te hebben met Keyrail over de gebruiksvergoeding voor 2009? Kunt u uw keuze toelichten?
23. Bent u tevreden over de prestatieregeling 2008? Kunt u uw keuze toelichten?
24. Vindt u dat de bijkomende diensten en voorzieningen (zoals tankplaten, werkplaatsen en wasinstallaties) op de juiste wijze tegen een juiste vergoeding worden aangeboden? Kunt u uw keuze toelichten?
25. Is u de toegang tot een naar uw mening essentiële voorzieningen in het afgelopen jaar ontzegd? Kunt u aangeven 1) om welke dienst, voorziening of welk product het ging; 2) welke onderneming de dienst/voorziening/het product leverde; 3) wanneer de situatie zich voordeed; 4) of en zo ja welke reden de onderneming gaf voor zijn gedrag (weigering toegang, hoogte tarief)?
26. Is voor u voldoende duidelijk welke voorzieningen kunnen worden aangemerkt als bijkomende diensten en voorzieningen (BDV's)? Kunt u uw keuze toelichten?
27. Voor zover u capaciteit hebt aangevraagd in 2008 (jaardienst of ad hoc) voor een internationaal treinpad, bent u tevreden over de wijze waarop de verdeling van capaciteit plaatsvindt? Kunt u uw keuze toelichten?
28. Bent u tevreden over de wijze waarop de capaciteit voor internationale treinpaden in 2008 is verdeeld? Kunt u uw keuze toelichten?
29. Hebt u in 2008 voor uw capaciteitsaanvraag gebruik gemaakt van One Stop Shop?
30. De One Stop Shop functioneert goed bij de aanvraag van internationale treinpaden. Kunt u uw keuze toelichten?
31. Voor zover u capaciteit hebt aangevraagd voor de jaardienstregeling 2009, bent u tevreden over de wijze waarop de verdeling van de capaciteit voor de jaardienstregeling 2009 plaatsvindt? Kunt u uw keuze toelichten?

32. Hebt u een geschil over de voorgenomen verdeling van de capaciteit door Keyrail aan de geschillencommissie voorgelegd?
33. Is dit geschil naar tevredenheid afgehandeld? Kunt u uw keuze toelichten?
34. Hebt u in 2008 een ad hoc aanvraag voor capaciteit bij Keyrail ingediend?
35. Bent u tevreden over de afhandeling van de ad hoc aanvraag/aanvragen voor capaciteit? Kunt u uw keuze toelichten?
36. Nu is het zo dat Keyrail bij conflicterende capaciteitsaanvragen, na overbelastverklaring wettelijke prioriteitscriteria toepast, waarbij aan één vervoerder de aangevraagde capaciteit verdeeld wordt en de andere vervoerder in de restruimte een oplossing moet zoeken. Vindt u dat de capaciteitsverdelers Keyrail de mogelijkheid moet krijgen aanvragen zodanig aan te passen dat beide aanvragen gehonoreerd kunnen worden, onder voorwaarde dat de gehonoreerde aanvragen bruikbaar zijn voor partijen. Kunt u uw keuze toelichten?

Algemene vragen en vragen betreffende Vervoerkamer:

37. [stelling] Er zijn voldoende personenvervoerders om de vervoermarkt goed te kunnen laten werken. Kunt u uw keuze toelichten?
38. [stelling] Er zijn voldoende goederenvervoerders om de vervoermarkt goed te kunnen laten werken. Kunt u uw keuze toelichten?
39. [stelling] ProRail opereert onafhankelijk van de spoorwegondernemingen. Kunt u uw keuze toelichten?
40. [stelling] Keyrail opereert onafhankelijk van de spoorwegondernemingen. Kunt u uw keuze toelichten?
41. Zijn er naar uw mening nog andere belemmeringen om de spoorvervoermarkt goed te kunnen laten werken? Kunt u uw keuze toelichten?
42. [stelling] De Vervoerkamer voert het toezicht op de naleving van de Spoorwegwet goed uit. Kunt u uw keuze toelichten?
43. [stelling] De Vervoerkamer handelt ingediende klachten correct af. Kunt u uw keuze toelichten?
44. Bent u bekend met één of meerdere besluiten die de NMa heeft genomen in de uitoefening van haar toezicht op de naleving van de Spoorwegwet? Kunt u aangeven om welke besluiten het dat en op welke wijze deze besluiten invloed hebben gehad of mogelijkzwijs zullen hebben op uw bedrijfsvoering?
45. Wat merkt u in de praktijk van het toezicht van de Vervoerkamer op de spoorsector?
46. Zijn er onderwerpen waarvan u vindt dat de Vervoerkamer er het komende jaar aandacht aan moet besteden?

VRAAG	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
vraag beantwoord	86%	79%	76%	72%	83%	59%	79%	66%	66%	72%	17%	76%	62%	48%	45%
vraag niet beantwoord	14%	21%	24%	28%	17%	41%	21%	34%	34%	28%	83%	24%	38%	52%	55%
JA als beantwoord	56%	52%	64%	100%	63%	41%	13%	47%	58%	14%	40%	82%	72%	93%	69%
NEE als beantwoord	44%	48%	36%	0%	38%	59%	87%	53%	42%	86%	60%	18%	28%	7%	31%
JA van totaal	48%	41%	48%	72%	52%	24%	10%	31%	38%	10%	7%	62%	45%	45%	31%
NEE van totaal	38%	38%	28%	0%	31%	34%	69%	34%	28%	62%	10%	14%	17%	3%	14%

VRAAG	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
vraag beantwoord	34%	59%	28%	45%	34%	34%	28%	31%	24%	24%	14%	28%	21%	38%	21%
vraag niet beantwoord	66%	41%	72%	55%	66%	66%	72%	69%	76%	76%	86%	72%	79%	62%	79%
JA als beantwoord	70%	59%	25%	46%	60%	50%	88%	56%	71%	0%	50%	63%	50%	64%	50%
NEE als beantwoord	30%	41%	75%	54%	40%	50%	13%	44%	29%	100%	50%	38%	50%	36%	50%
JA van totaal	24%	34%	7%	21%	21%	17%	24%	17%	17%	0%	7%	17%	10%	24%	10%
NEE van totaal	10%	24%	21%	24%	14%	17%	3%	14%	7%	24%	7%	10%	10%	14%	10%

VRAAG	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
vraag beantwoord	14%	28%	3%	21%	10%	14%	45%	41%	86%	38%	83%	62%	41%	72%
vraag niet beantwoord	86%	72%	97%	79%	90%	86%	52%	59%	14%	62%	17%	38%	59%	28%
JA als beantwoord	25%	0%	0%	33%	67%	100%	77%	100%	64%	73%	71%	89%	92%	71%
NEE als beantwoord	75%	100%	100%	67%	33%	0%	23%	0%	36%	27%	29%	11%	8%	29%
JA van totaal	3%	0%	0%	7%	7%	14%	34%	41%	55%	28%	59%	55%	38%	52%
NEE van totaal	10%	28%	3%	14%	3%	0%	10%	0%	31%	10%	24%	7%	3%	21%

Bijlage 3. Samenvatting besluiten en informele zienswijzen

De Vervoerkamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) biedt u graag een overzicht aan van haar besluiten en informele zienswijzen. De besluiten worden genomen door de Raad van Bestuur van de NMa op basis van de Spoorwegwet. Grondslag voor deze besluiten is het onderzoek van de Vervoerkamer. Dit onderzoek valt uiteen in twee categorieën:

- 1) Ambtshalve onderzoek op grond van artikel 70 van de Spoorwegwet. De Vervoerkamer kan een dergelijk onderzoek starten als zij vermoedt dat de Spoorwegwet wordt of is overtreden.
- 2) Onderzoek in verband met geschilbeslechting naar aanleiding van klachten. Klachten kunnen bij de Vervoerkamer ingediend worden op basis van artikel 71, eerste en tweede lid, van de Spoorwegwet. Dit laatste onderzoek wordt ook wel geschilbemiddeling genoemd.

Een ondertoezichtgestelde kan tevens aan de Vervoerkamer vragen een informele zienswijze uit te brengen. De Vervoerkamer zal een informele zienswijze uitbrengen als deze aan de volgende criteria voldoet:

- 1) Er is sprake van een nieuwe rechtsvraag.
- 2) Er is sprake van een groot maatschappelijk en/of economisch belang.
- 3) Er bestaat de noodzaak van strategische signaalwerking.
- 4) De verstrekte informatie is voldoende, er is geen nader onderzoek nodig.

In de onderstaande samenvattingen worden kernachtig de belangrijkste punten van de besluiten en informele zienswijzen toegelicht. Aan de samenvattingen kunnen geen rechtsgevolgen worden verbonden. Enkel de integrale tekst van het besluit zelf heeft formele rechtskracht nadat het in rechte onaantastbaar is geworden. Informele zienswijzen hebben naar hun aard geen formele rechtskracht.

U kunt de volledige tekst van de besluiten vinden op onze website www.vervoerkamer.nl.

DB Schenker vs ProRail – Geschilbeslechting

Aanleiding: In de Netverklaringen 2008 en 2009 heeft ProRail de prestatieregeling ‘Stille Kilometers’ opgenomen. DB Schenker stelde dat de prestatieregeling discrimineerde omdat er een onderscheid werd gemaakt tussen de maximale vergoeding voor goederenmaterieel en de maximale vergoeding voor reizigersmaterieel.

Oordeel NMa: ProRail heeft het verschil tussen de maximale vergoeding voor reizigers- en goederenmaterieel onvoldoende onderbouwd en daarmee willekeurig gehandeld. ProRail heeft DB Schenker daarom oneerlijk behandeld. Op grond van deze bevinding dient ProRail de prestatieregeling binnen een redelijke termijn aan te passen.

Afloop: Het besluit heeft nog geen formele rechtskracht. ProRail werkt aan een aangepaste prestatieregeling.

NS vs ProRail (gebruiksvergoeding 2) - Geschilbeslechting

Aanleiding: ProRail had tegen NS het voornemen geuit om naar aanleiding van het besluit NS vs ProRail (gebruiksvergoeding 1) uitsluitend de gebruiksvergoeding van NS te verhogen. Daartoe beriep ProRail zich op een clause in de Toegangsovereenkomst met NS. NS stelde dat ProRail het besluit van de NMa onjuist had uitgelegd. Deze handelwijze van ProRail zou discriminerend, oneerlijk, dan wel anderszins benadelend zijn voor NS.

Oordeel NMA: ProRail kan zich niet beroepen op de clause in de Toegangsovereenkomst met NS om het gebruiksvergoedingstarief enkel voor NS te verhogen. Door het besluit NS vs ProRail (gebruiksvergoeding 1) verkeerd uit te leggen en het voornemen te uiten een hogere gebruiksvergoeding aan NS in rekening te brengen handelt ProRail oneerlijk, dan wel anderszins benadelend jegens NS. ProRail kan de voorgenomen verhoging van de gebruiksvergoeding voor NS niet in rekening brengen.

Afloop: Het besluit heeft formele rechtskracht. ProRail heeft de hogere gebruiksvergoeding niet aan NS in rekening gebracht.

Syntus vs ProRail - Geschilbeslechting

Aanleiding: Syntus stelde dat ProRail te veel infrastructuurcapaciteit aan zichzelf had verdeeld voor de jaardienstregeling 2008, ten behoeve van onderhoud aan het spoor. Hierdoor kon Syntus een aantal treinen, hoofdzakelijk in de nachtelijke uren niet rijden.

Oordeel NMA: Indien aanvragen voor capaciteit voor verkeer conflicteren met aanvragen voor beheer, moet ProRail toetsen of de gevraagde capaciteit voor onderhoud daadwerkelijk benodigd is. Voor de twee baanvakken waarop Syntus actief is, is onvoldoende aangetoond dat alle door ProRail aangevraagde capaciteit benodigd was.

Afloop: Het besluit heeft formele rechtskracht. Het teveel aan capaciteit dat ProRail voor beheer had gereserveerd is inmiddels opnieuw verdeeld waarbij aan Syntus meer treinpaden toegekend zijn.

Veolia vs ProRail – Geschilbeslechting

Aanleiding: Veolia wilde een oordeel over het gedrag van ProRail tijdens de capaciteitsverdeling voor de jaardienstregeling 2008, en over de uitkomst van dit proces dat onder regie van ProRail plaatsvond.

Oordeel NMA: De regels omtrent de capaciteitsverdeling hebben gelijke toepassing op capaciteitsaanvragen voor verkeer als voor onderhoud. Indien capaciteitsaanvragen van meerdere vervoerders conflicteren met de capaciteitsaanvraag van ProRail voor onderhoud, en een vervoerder stelt dit conflict specifiek aan de orde, dan rust op ProRail de plicht om door middel van maatwerk tot een meest geschikte oplossing te komen. Dat was in onvoldoende mate gebeurd.

De geschilbeslechtingprocedure zoals die in de Netverklaring is opgenomen voldoet niet in het geval van een conflict tussen een capaciteitsaanvraag voor onderhoud en een aanvraag voor verkeer, omdat de samenstelling van de geschilbeslechtingcommissie onvoldoende onafhankelijk is van ProRail. Tenslotte is de Bup-fase en de Voorfase beheer-verkeer onvoldoende duidelijk en onvoldoende uitputtend beschreven in de Netverklaring. Partijen zijn met dit oordeel terug verwezen naar de onderhandelingstafel om alsnog tot een oplossing te komen.

Afloop: Het besluit heeft nog geen formele rechtskracht. ProRail is bij de rechtbank in beroep gegaan tegen het besluit.

Arriva vs ProRail – Geschilbeslechting

Aanleiding: Arriva vroeg een oordeel over de wijze waarop ProRail het capaciteitsverdelingproces voor de jaardienst 2008 heeft uitgevoerd en over het resultaat van dat proces.

Oordeel NMA: Ingeval van conflicterende capaciteitsaanvragen voor onderhoud en verkeer, rust op ProRail de plicht om in de coördinatiefase van de jaardienstregeling te beoordelen of de aangevraagde capaciteit voor buitendienststellingen benodigd is en om maatwerk te betrachten. Dat was in onvoldoende mate gebeurd.

Verder is de prioriteitsregel bij conflicten tussen onderhouds- en verkeersaanvragen verkeerd toegepast nu voor de berekening van de gevolgen van het niet toekennen van capaciteit er onvoldoende bedrijfsspecifieke gegevens zijn gebruikt. Evenals bij de klacht van Veolia, voldoet de geschilbeslechtingsprocedure, zoals die in de Netverklaring is opgenomen, niet in het geval van een conflict tussen een aanvraag voor onderhoud en verkeer, omdat de samenstelling van de geschilbeslechtingscommissie onvoldoende onafhankelijk is van ProRail. Partijen zijn met dit oordeel terug verwezen naar de onderhandelingstafel om alsnog tot een oplossing te komen.

Afloop: Het besluit heeft nog geen formele rechtskracht. ProRail is bij de rechtbank in beroep gegaan tegen het besluit.

NS vs ProRail (capaciteitverdeling) – Geschilbeslechting

Aanleiding: NS vroeg het oordeel van de Raad over verschillende onderdelen van het door ProRail aangestuurde capaciteitverdelingproces voor de jaardienstregeling 2008 en op enkele onderdelen van de Netverklaring 2009.

Oordeel NMa: Termijnoverschrijding van ProRail levert doorgaans benadeling of oneerlijke behandeling van de gerechtigde op. Verder staat het ProRail in beginsel vrij om een capaciteitsaanvraag voor gepland onderhoud in te dienen die voldoet aan de capaciteitsbehoefte die ProRail voorziet voor een bepaald dienstregelingsjaar. ProRail mag dit eenzijdig doen, mits zij zich houdt aan de toepasselijke wet- en regelgeving waaronder de Netverklaring. Echter, indien blijkt dat haar aanvraag conflicteert met een andere capaciteitsaanvraag moet zij door middel van coördinatie trachten voor deze betreffende aanvragen de meest geschikte oplossing uit te werken.

Verder is de prioriteitsregel bij conflicten tussen onderhouds- en verkeersaanvragen verkeerd toegepast nu voor de berekening van de gevolgen van het niet toekennen van capaciteit ProRail uitgegaan is van cijfers waarvan niet vooraf is komen vast te staan dat deze passen bij de bedrijfsvoering van NS. De geschilbeslechtingsprocedure zoals opgenomen in de Netverklaring 2009 voldoet niet aan de geldende regelgeving, omdat onafhankelijke geschilbeslechting tussen onderhouds- en verkeersaanvragen ontbreekt.

Afloop: Het besluit heeft formele rechtskracht.

NS vs ProRail (gebruiksvergoeding 1) – Geschilbeslechting

Aanleiding: NS vroeg het oordeel van de NMa over de wijziging van de Netverklaringen 2008 waarbij de gebruiksvergoeding werd verhoogd en de betaling van de gebruiksvergoeding werd vervroegd. De stijging van € 28,6 miljoen van de gebruiksvergoeding hield verband met sterk gestegen kosten voor het onderhoud.

Oordeel NMa: ProRail handelt in strijd met de door zichzelf in de Netverklaring afgekondigde systematiek door de gehele kostenverhoging door te berekenen aan vrijwel uitsluitend NS. Onder voorwaarde van non-discriminatie had slechts een deel van deze extra kosten aan NS doorberekend mogen worden. De vervroegde facturering is niet in strijd met hetgeen tussen ProRail en NS in de toegangsovereenkomsten is overeengekomen.

Afloop: Het besluit heeft formele rechtskracht. ProRail heeft inmiddels de Netverklaringen 2008 en 2009 voor wat betreft de gebruiksvergoeding 2009 aangepast.

ProRail vs NS – Geschilbeslechting

Aanleiding: ProRail vroeg om een oordeel van de NMa over het gedrag van NS. Volgens ProRail verlangde NS – onder dreiging van het niet aanvaarden van de toegangsovereenkomst 2008 – een aansprakelijkheidslimiet van € 100 miljoen in de toegangsovereenkomst op te nemen in afwijking van de Algemene Voorwaarden van ProRail. Een dergelijke overeenkomst zou discriminerend zijn ten opzichte van andere spoorwegondernemingen wier toegangsovereenkomsten geen aansprakelijkheidslimiet bevat, met als gevolg dat ProRail niet zou kunnen voldoen aan haar verplichting om op niet-discriminerende grondslag toegang te verlenen tot de hoofdspoorwegen.

Oordeel NMa: Het gebod van non-discriminatie zoals opgenomen in artikel 27, eerste lid, van de Spoorwegwet is tot ProRail zelf gericht. Zij kan dit gebod niet aan NS tegenwerpen en betogen dat het gebod eraan in de weg zou staan om over limitering van de aansprakelijkheid individueel met de NS te onderhandelen.

Afloop: Het besluit heeft formele rechtskracht.

ACTS (8 september 2007) – Geschilbeslechting

Aanleiding: ACTS vroeg het oordeel van de Raad over het gedurende een aantal dagen buiten dienst stellen van het baanvak Leeuwarden – Meppel waardoor de containertreinen van ACTS niet konden rijden. ACTS beriep zich op de aan haar verdeelde capaciteit zoals vastgelegd in de toegangsovereenkomst die zij met ProRail had afgesloten.

Oordeel NMa: ACTS heeft recht op de capaciteit die volgens de toegangsovereenkomst aan haar is toebedeeld. ACTS moet uitdrukkelijk instemmen met een alternatief zoals een omleidingroute. ProRail mag niet in weerwil van wat partijen hebben afgesproken in de toegangsovereenkomst de buitendienststelling doorzetten.

Afloop: In gezamenlijk overleg met ProRail, Provincie Friesland, Arriva en ACTS, is er aan ACTS een omleidingroute voor bepaalde treinen aangeboden die in de ogen van ACTS voldeed. Daarop heeft ACTS de overeengekomen capaciteit beschikbaar gesteld voor de buitendienststelling. Het besluit heeft formele rechtskracht.

ProRail vs Railion – Geschilbeslechting

Aanleiding: ProRail vroeg het oordeel van de NMa dat Railion op grond van de met haar gesloten toegangsovereenkomst in het geval van nabetaling van gebruiksvergoeding geen rente zou hoeven te vergoeden. Dit zou Railion in een voordeliger positie brengen dan andere vervoerders, wat weer strijdig zou zijn met het in de Spoorwegwet verankerde verbod op discriminatie.

Oordeel NMa: Klacht is ongegrond verklaard. Het verbod op discriminatie richt zich tot ProRail zelf en niet tot vervoerders zoals Railion en kan dus geen grondslag zijn voor de door ProRail verzochte last onder dwangsom.

Afloop: Het besluit heeft formele rechtskracht.

Railion vs ProRail – Geschilbeslechting

Aanleiding: Railion verzocht de NMa om een oordeel over het gedrag van ProRail. ProRail volhardde tot december 2005 in haar weigering om met Railion over de gebruiksvergoeding te onderhandelen.

Oordeel NMa: ProRail mag zich niet eenzijdig aan de onderhandelingen over de gebruiksvergoeding onttrekken. Door haar weigering over de gebruiksvergoeding te onderhandelen heeft zij in strijd met de Spoorwegwet gehandeld.

Afloop: Partijen zijn alsnog met elkaar in onderhandeling getreden en tot afspraken gekomen. Door ProRail is rechtstreeks beroep aangetekend bij de rechtbank Rotterdam. De rechtbank heeft ProRail gedeeltelijk in het gelijk gesteld. Tegen deze beslissing zijn Railion en de NMa in beroep gegaan bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Het besluit heeft nog geen formele rechtskracht.

DLC vs ProRail – Geschilbeslechting

Aanleiding: DLC vroeg het oordeel van de NMa over het gedrag van ProRail. ProRail had in de Netverklaring 2006 niet kenbaar gemaakt dat het baanvak Budel - Nederweert niet beschikbaar was.

Oordeel NMa: ProRail heeft DLC benadeeld doordat zij in haar Netverklaring niet zichtbaar heeft gemaakt dat het baanvak Budel - Weert niet beschikbaar was.

Afloop: ProRail heeft ten tijde van het besluit in de Netverklaring 2006 en 2007 al zichtbaar had gemaakt dat het baanvak Budel – Weert tot nader orde niet beschikbaar is. Inmiddels is, na vervanging van de oude rails het baanvak weer beschikbaar. Het besluit heeft formele rechtskracht.

Netverklaring 2008 – Ambtshalve onderzoek

Aanleiding: De Netverklaring wordt jaarlijks door ProRail gepubliceerd. De Netverklaring 2008 is getoetst aan bepaalde wettelijke regels. Een dergelijk ambtshalve onderzoek moet niet verwisseld worden met een ‘goedkeuring’. Nader onderzoek naar eventueel strijdigheid met de wet dan wel klachten blijven mogelijk.

Oordeel NMa: In de Netverklaring 2008 ontbrak eenduidige informatie over prestatieregelingen en het gebruik van bepaalde software applicaties. Zo stond in de generieke operationele regeling applicaties (bijlage bij Netverklaring 2008) dat voor deze applicaties betaald moest worden terwijl in de Netverklaring 2008 en de modeltoegangsovereenkomst gesteld werd dat deze kosten inbegrepen zijn bij de gebruiksvergoeding. De “handleiding voorfase beheer”, waarin de procedures voor het formuleren van de capaciteitsaanvraag ten behoeve van beheer en onderhoud staan omschreven, ontbrak. Tevens is in de Netverklaring 2008 niet duidelijk dat er verschillende verwerkingstermijnen voor aanvragen in de ad hoc fase worden gehanteerd en het is niet duidelijk of de ‘voorfase beheer’ deel uitmaakt van de capaciteitverdeling voor de jaardienst

Afloop: Aan ProRail is een boete opgelegd van € 50.000 en een last onder dwangsom strekkend tot aanpassing van de Netverklaring 2008 op een aantal punten. De Netverklaring is aangepast binnen de gestelde termijn. Het besluit heeft nog geen formele rechtskracht. ProRail is bij de rechtbank in beroep gegaan tegen het besluit.

Connexion – Ambtshalve onderzoek

Aanleiding: Connexion had de aanbesteding van de Valleilijn gewonnen en was in 2007 nieuw op de spoorvervoermarkt. Haar ingediende aanvraag werd niet ongewijzigd gehonoreerd door ProRail. De NMa heeft onderzocht of deze capaciteitsaanvraag gelijk met andere spoorwegondernemingen is behandeld. Door de handelswijze van ProRail zag Connexion zich genoodzaakt haar aanvraag aan te passen aan de dienstregeling van NSR, welke gebaseerd was op een dienstregelingsontwerp dat tot stand was gekomen binnen het project ‘Samen Sporen’. Connexion maakte van dat project geen deel uit.

Oordeel NMa: ProRail heeft als capaciteitsverdeler de wettelijke plicht om aanvragen van spoorwegondernemingen zoveel mogelijk te honoreren. Daartoe dient zij die aanvragen op onderling gelijkwaardige wijze in behandeling te nemen en op een eerlijke wijze tegen elkaar af te wegen. ProRail heeft echter de capaciteitsaanvraag van Connexion niet gelijk behandeld als de aanvraag van NS Reizigers en ProRail heeft ten onrechte voorrang gegeven aan de aanvraag van NS Reizigers. Daarmee heeft ProRail gehandeld in strijd met het wettelijke gebod van non-discriminatie.

Daarnaast heeft ProRail de termijn voor het uitvoeren van een capaciteitsanalyse voor ‘overbelaste’ infrastructuur, in dit geval de Valleilijn, met twee maanden overschreden. Deze analyse dient binnen 6 maanden na overbelastverklaring van de infrastructuur voltooid te zijn.

Afloop: Aan ProRail is een boete opgelegd van € 776.000 voor de wijze waarop ProRail de infrastructuurcapaciteit onder spoorwegondernemingen heeft verdeeld. Daarnaast is aan ProRail een boete opgelegd van € 100.000 wegens het niet naleven van de termijn om voor de Valleilijn een capaciteitsanalyse op te maken. Het besluit heeft nog geen formele rechtskracht.

DLC vs ProRail – Geschilbeslechting

Aanleiding: DLC vroeg het oordeel van de NMa over het gedrag van ProRail. ProRail had in de Netverklaring 2006 niet kenbaar gemaakt dat het baanvak Budel - Nederweert niet beschikbaar was.

Oordeel NMa: ProRail heeft DLC benadeeld doordat zij in haar Netverklaring niet zichtbaar heeft gemaakt dat het baanvak Budel - Weert niet beschikbaar was.

Afloop: ProRail heeft ten tijde van het besluit in de Netverklaring 2006 en 2007 al zichtbaar had gemaakt dat het baanvak Budel – Weert tot nader orde niet beschikbaar is. Inmiddels is, na vervanging van de oude rails het baanvak weer beschikbaar. Het besluit heeft formele rechtskracht.

Capaciteitverdeling 2007 – Ambtshalve onderzoek

Aanleiding: ProRail had, na het verstrijken van de termijn voor het indienen van capaciteitsaanvragen voor de jaardienstregeling, nog capaciteit voor het onderhoudsrooster onttrokken aan capaciteit voor vervoerders.

Oordeel NMa: Voorgaande is in strijd met het Besluit capaciteitverdeling nu ProRail aanvragen voor capaciteit ten behoeve van de uitvoering van het onderhoudsrooster tijdens de jaardienstprocedure moet indienen.

Afloop: Aan ProRail is een boete opgelegd van € 776.000. Het besluit heeft nog geen formele rechtskracht. ProRail heeft bezwaar aangetekend tegen het besluit.

Roosendaal - Bergen op Zoom – Ambtshalve onderzoek

Aanleiding: ProRail heeft begin 2006 besloten om, zonder alternatieve voorzieningen voor Railion te treffen, het baanvak Roosendaal – Bergen op Zoom af te sluiten voor onderhoud.

Oordeel NMa: Volgens het Besluit Capaciteitverdeling dient capaciteit voor gepland onderhoud in de jaardienstregeling te worden aangevraagd.

Afloop: De NMa is niet overgegaan tot het opleggen van een boete of een last onder dwangsom omdat in deze zaak niet viel te bezien of de werkzaamheden eerder (bij het vaststellen van de jaardienst 2007) of later (bij het vaststellen van de jaardienst 2008) gepland hadden kunnen worden. Het besluit heeft formele rechtskracht.

Rail4Chem Eisenbahngesellschaft & ACTS, ERS en Rail4Chem Benelux & ProRail – Ambtshalve onderzoek,

Aanleiding: De NMa constateerde dat ProRail en de meeste spoorwegondernemingen geen prestatieregeling hadden afgesloten. Een prestatieregeling is echter verplicht volgens de Spoorwegwet. Op aandringen van de NMa is de meerderheid van de spoorwegondernemingen een prestatieregeling overeengekomen met ProRail. Enkele spoorwegondernemingen en ProRail waren echter niet tot overeenstemming over een prestatieregeling gekomen. Tegen deze ondernemingen en ProRail richtte zich de bovenstaande onderzoeken.

Oordeel NMa: De beheerder en de spoorwegondernemingen zijn verplicht een prestatieregeling, in de zin van de Spoorwegwet en EU-Richtlijn 2001/14/EG overeen te komen.

Afloop: Er is geen boete of last onder dwangsom opgelegd omdat ProRail en de spoorwegondernemingen tijdens het handhavingstraject een prestatieregeling op grond van de Spoorwegwet en de EU-Richtlijn 2001/14/EG zijn overeengekomen. Het besluit heeft formele rechtskracht.

Netverklaring 2006 – Ambtshalve onderzoek

Aanleiding: De Netverklaring wordt jaarlijks door ProRail gepubliceerd. De Netverklaring 2006 is getoetst aan bepaalde wettelijke regels.

Oordeel NMa: In de Netverklaring 2006 is de materiële inhoud van een groot aantal Bevoegdheidsregelingen en Generieke Operationele Regelingen (GOR) onvoldoende opgenomen.

Afloop: Aan ProRail is een last onder dwangsom opgelegd die er toe strekte de Netverklaringen 2006 en 2007 op in totaal 32 punten aan te passen. ProRail heeft aan de last voldaan. Het besluit heeft formele rechtskracht.

Gebruiksvergoeding NCBG – Ambtshalve onderzoek

Aanleiding: De doorbelasting van kosten van NCBG (Niet Centraal Bediende Gebieden) aan de gebruiksvergoeding gaf aanleiding tot onderzoek.

Oordeel NMa: De gebruiksvergoeding is gebaseerd op de exploitatiekosten van ProRail. Wat betreft de kosten voor NCBG kon ProRail geen volledige onderbouwing geven dat dit daadwerkelijk kosten zijn gemaakt ten behoeve van NCBG.

Afloop: ProRail heeft de doorberekening van kosten NCBG aan de gebruiksvergoeding naar beneden bijgesteld zodat deze alleen de kosten bevat waarvoor ProRail een onderbouwing kon geven. Tevens is er een bedrag van € 3,43 miljoen aan vervoerders terugbetaald. Het besluit heeft formele rechtskracht.

Vivens – Informele zienswijze

Aanleiding: De NS Groep NV heeft namens direct betrokken spoorwegondernemingen en ProRail de Vervoerkamer gevraagd een zienswijze over de oprichting van de coöperatie Vivens uit te brengen. Vivens heeft als doel de inkoop en het gebruik van energie in de vorm van gasolie en elektriciteit door de leden (spoorwegondernemingen) te reguleren en te optimaliseren door gezamenlijke inkoop. Dit houdt mede in dat de exploitatie van tankinstallaties aan Vivens overgedragen wordt. NS vroeg of deze samenwerking geoorloofd is onder de Spoorwegwet en de Mededingingswet.

Zienswijze Vervoerkamer: Nu Vivens nog niet daadwerkelijk opgericht is moet de zienswijze gezien worden als een momentopname. De inkoop samenwerking kan onder omstandigheden leiden tot een beperking van de mededinging. De coöperatie dient te voorkomen dat er spoorwegondernemingen ongerechtvaardigd uitgesloten worden van deelneming. Vivens moet juridisch waarborgen dat de toegang tot de tankinstallaties niet belemmerd wordt. Gebruikers van de tankinstallatie moeten daadwerkelijk de vrijheid hebben om niet lid te worden van Vivens.

Afloop: De coöperatie Vivens is opgericht.