Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
15 augustus 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/216582

Opgesteld door
DG Mobiliteit
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Veiligheid en Goederen

Beslistermijn
29 augustus

Bijlage(n)
2

Aan Staatssecretaris

nota

Kamerbrief tarifering gebruiksvergoeding spoor vanaf 2026 en voortgang emplacementen

Aanleiding
Eind augustus 2024 publiceert ProRail de tarieven voor de gebruiksvergoeding voor het spoor voor de periode 2026 t/m 2029 als onderdeel van de ontwerp Netverklaring. Deze tarieven stelt ProRail vast vanuit zijn wettelijke bevoegdheid. ProRail heeft u hierover geïnformeerd. Het is gebruikelijk om de Tweede Kamer hierover te informeren.

Geadviseerd besluit
U wordt geadviseerd om bijgevoegde kamerbrief over de tarieven voor gebruiksvergoeding aan de Tweede Kamer te sturen. Desgewenst kunt u de brief van ProRail meesturen.

Tarieven gebruiksvergoeding

Kernpunten
Context
- De gebruiksvergoeding wordt door alle vervoerders (personen en goederen) betaald aan ProRail voor het gebruik van het spoor en daaraan gerelateerde diensten (o.a. rijden, parkeren en rangeren, stationsvoorzieningen).
- De tarieven moeten vanwege Europese regelgeving elke paar jaar opnieuw door ProRail worden vastgesteld en anderhalf jaar voor inwerkingtreding worden gepubliceerd. De nu vastgestelde tarieven zijn voor de jaren 2026-2029. De tarieven worden eerst gepubliceerd in de ontwerp-Netverklaring van ProRail (eind augustus). In december wordt dan de definitieve Netverklaring door ProRail gepubliceerd.
- Op grond van regelgeving bepaalt ProRail zelf de tarieven van de gebruiksvergoeding. Over de totale opbrengst vindt wel afstemming plaats met IenW, omdat dit een communicerend vat is met de IenW-subsidie voor instandhouding van het spoor: als de opbrengst van de gebruiksvergoeding omlaag gaat, moet de instandhoudingsbijdrage omhoog en andersom. In 2023 werd ongeveer 18% van de instandhoudingskosten gedekt door de inkomsten vanuit de gebruiksvergoeding.
- De vaststelling door ProRail van de methode voor de gebruiksvergoeding en de tarieven heeft betrekking op de periode 2026 t/m 2029. In de Kamerbrief wordt ook vooruitgekeken naar de periode daarna. In het kader van het basiskwaliteitsniveau spoor heeft het vorige kabinet het voornemen uitgesproken dat vervoerders na 2030 een hoger procentueel aandeel in de

instandhoudingskosten betalen[1]. Voor het ministerie van Financiën is het belangrijk dat u die keuze in deze brief bevestigt. Het ministerie van Financiën stelt dit – naast de dekking van de restopgave van het BKN spoor - als voorwaarde om de resterende CA-middelen (ca. €600 mln.) voor instandhouding aan IenW over te maken. Deze keuze wordt betrokken bij de afstemming over de gebruiksvergoeding voor de periode 2030 t/m 2033 (en in de jaren daarna). Te zijner tijd zullen daarover separate nota's aan u worden voorgelegd.

Inhoud brief

- Als eerste wordt uiteengezet wat de gebruiksvergoeding precies is, wie deze betalen en waarom er een gebruiksvergoeding bestaat.
- Daarna wordt aangegeven welke overwegingen het ministerie aan ProRail heeft meegegeven bij het vaststellen van de tarieven voor 2026-2029:
    - Laat zowel de Rijksoverheid als de vervoerders en andere gerechtigden een deel van de gestegen kosten voor instandhouding voor hun rekening nemen.
    - Houdt daarbij rekening met het stoppen van de subsidieregeling opstellen en rangeren[2], en ga uit van beëindiging van subsidies om rondpompen van geld te voorkomen.
- Vervolgens wordt benoemd welke keuzes ProRail heeft gemaakt bij de vaststelling van de tarieven voor 2026-2029:
    - De eerste overweging heeft geleid tot de keuze om de procentuele bijdrage van de vervoerders aan de instandhoudingskosten gelijk te houden aan de gerealiseerde procentuele bijdrage in 2023, dit ligt rond de 18%. Daarmee nemen zowel de Rijksoverheid als de vervoerders een deel van de gestegen kosten voor hun rekening.
    - De tweede overweging heeft geleid tot een verlaging van de tarieven voor opstellen en rangeren. In combinatie met veranderingen in andere tarieven leidt dit gemiddeld genomen tot een stijging van 4%[3] in de tarieven van de gebruiksvergoeding, maar dit verschilt per segment en per individuele vervoerder.
- Als laatste wordt teruggekeken naar de vorige vaststelling van de gebruiksvergoeding en wordt naar de toekomst gekeken. Als het gaat om de toekomst is de inzet om een grotere procentuele bijdrage van vervoerders aan de instandhoudingskosten vanaf 2030 op te halen, in het kader van de dekking voor het BKN spoor.

Krachtenveld

- ProRail heeft meerdere informatiebijeenkomsten georganiseerd voor de sector over de verschillende onderdelen van de gebruiksvergoeding voor 2026-2029. Dat leverde vragen op over o.a. de kostenontwikkelingen. De verlaging in de tarieven voor opstellen en rangeren werd positief ontvangen. Wel maakt men zich in de goederensector zorgen over de effecten van het vervallen van de subsidies voor opstellen en rangeren.
- De stijging van het tarief van de gebruiksvergoeding kan een effect hebben op de spoorsector, zoals het doorberekenen van de stijging in de prijs voor het vervoeren van goederen of reizigers. Of daadwerkelijk een doorberekening zal

[1] Zie kamerstuk 29984, nr. 1202
[2] Deze subsidieregeling loopt van 2023-2025 en was ingesteld omdat ProRail de tarieven voor opstellen en rangeren in de periode 2023-2025 fors heeft verhoogd en om de effecten daarvan te verzachten.
[3] Exclusief toekomstig te verwachten indexatie

plaatsvinden in die prijzen is afhankelijk van keuzes die vervoerders daarin maken en de ruimte die concessies daarvoor bieden.

- Op 24 juli jl. heeft de ACM haar besluit gepubliceerd om de methode voor de extra heffing goed te keuren (zie kopje 'Rolverdeling bij vaststellen gebruiksvergoeding' voor toelichting op de extra heffing), nadat de methodiek eerder was afgekeurd. Hier is vanuit de media aandacht voor geweest, waarbij in eerste instantie werd gemeld dat dit automatisch vanaf 2026 zou leiden tot hogere prijzen (later hebben sommige media dit gecorrigeerd). Er is op dit moment geen voornemen om een extra heffing in te stellen, maar u kunt de komende jaren nog besluiten om alsnog een extra heffing in te voeren.

Toelichting

Politieke context
De laatste tijd is er vanuit de Kamer aandacht voor de betaalbaarheid van het spoor en de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. Een hogere gebruiksvergoeding kan bijdragen aan hogere ticketprijzen en ook de uitdaging van het gelijke speelveld van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van andere modaliteiten vergroten.

Rolverdeling bij vaststellen gebruiksvergoeding
ProRail stelt de tarieven van de gebruiksvergoeding vast vanuit zijn wettelijke bevoegdheid. Dat gaat dan om tarieven om treinen te kunnen laten rijden, tarieven voor het gebruik van de bovenleiding, opstellen en rangeren, stationsvoorzieningen, ICT-diensten etc. Daarnaast kan het ministerie van IenW besluiten om een extra heffing in te stellen. Deze extra heffing is bedoeld om de vaste kosten van ProRail die niet worden gedekt door de andere tarieven uit de markt te kunnen halen [4].

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
2	Kamerbrief tarifering gebruiksvergoeding spoor vanaf 2026	De kamerbrief informeert de Tweede Kamer over de wijzigingen in de tarifering van de gebruiksvergoeding spoor vanaf 2026.
3	Brief ProRail Methodiek gebruiksvergoeding 2026 – 2029	Met deze brief informeert ProRail de staatssecretaris van IenW over de vastgestelde methodiek voor de gebruiksvergoeding in de periode 2026-2029.

[4] In zoverre de markt dit kan dragen. Voor de extra heffing moet een methode worden ingesteld waarmee de relatieve draagkracht van de marktsegmenten wordt bepaald. Deze methode is door de ACM goedgekeurd, nadat het in eerste instantie was afgekeurd. Het ministerie van IenW bepaalt of er een extra heffing wordt ingesteld.