

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1204

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 augustus 2024

De instandhouding van het spoor wordt op twee manieren bekostigd: via een Rijksbijdrage en via de gebruiksvergoeding¹. Europese regels schrijven voor dat alle gebruikers van het spoor (zoals concessieervoer, regionale vervoerders, goederenvervoerders en opentoeegangvervoerders) een gebruiksvergoeding moeten betalen aan ProRail. ProRail gebruikt deze middelen vervolgens voor de instandhouding van het spoor. Periodiek moeten de tarieven van de gebruiksvergoeding herzien worden. Volgens Europese regels moet ProRail zelf, onafhankelijk de tarieven bepalen. Dit jaar zijn de tarieven herzien voor de periode 2026–2029. Deze zijn door ProRail op 30 augustus 2024 gepubliceerd in de ontwerp-Netverklaring voor het dienstregelingsjaar 2026. De Netverklaring bevat praktische, technische informatie over het spoorweginfrastructuur dat ProRail beheert en toegangsvoorwaarden voor het spoor. De Netverklaring beschrijft daarnaast het proces van capaciteitsaanvraag naar gebruik. Ook geeft de Netverklaring inzicht in de gebruiksvergoeding die vervoerders en andere gerechtigden aan ProRail betalen voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur.

Vanwege het belang van de gebruiksvergoeding voor het spoorstelsel heeft ProRail de herziening van de tarieven na goed overleg met mij vastgesteld. Met deze brief wordt uw Kamer geïnformeerd over de gebruiksvergoeding voor de jaren 2026–2029.

Wat verandert er in de gebruiksvergoeding voor de periode 2026–2029?

Mijn ministerie heeft de volgende overwegingen aan ProRail meegegeven om mee te nemen bij het bepalen van de tarieven voor de periode 2026–2029:

- Laat zowel de rijksoverheid als de vervoerders en andere gerechtigden een deel van de gestegen kosten voor hun rekening nemen.

¹ De verhouding is ongeveer 82% via de Rijksbijdrage en circa 18% via de gebruiksvergoeding.

- Houdt daarbij rekening met het stoppen van de subsidieregeling opstellen en rangeren², en ga uit van beëindiging van subsidies om rondpompen van geld te voorkomen.

ProRail heeft deze overwegingen naar eigen inzicht meegenomen in het bepalen van de tarieven. In het licht van de stijgende instandhoudingskosten heeft ProRail ervoor gekozen om de tarieven voor de vervoerders en de totale opbrengst te laten stijgen, maar dusdanig dat vervoerders en het Rijk een procentueel gelijk aandeel blijven bijdragen aan de instandhoudingskosten in de jaren 2026–2029 ten opzichte van hun aandeel in 2023 (namelijk respectievelijk rond de 18% en 82%). De tweede overweging heeft geleid tot een gemiddeld genomen kostenstijging van 4%³ voor alle vervoerders en andere gerechtigden, maar dit zal voor segmenten en individuele vervoerders verschillen. Daarbij stijgen de tarieven voor het rijden van treinen en het gebruik van de bovenleiding, maar blijft het tarief voor het rijden van treinen in de pas lopen met dat tarief in de ons omringende landen. De tarieven voor andere diensten dalen, zoals die voor het opstellen en rangeren van treinen.

Daarnaast heeft mijn ministerie er vooralsnog voor gekozen om voor de periode 2026–2029 geen extra heffing toe te passen, dit in tegenstelling tot de jaren 2023–2024. Deze extra heffing is bedoeld om de vaste kosten van ProRail die niet worden gedekt door de andere tarieven uit de markt te kunnen halen⁴. In tegenstelling tot de andere tarieven van de gebruiksvergoeding, bepaalt het ministerie in hoeverre er een extra heffing komt en hoe hoog deze is. De methode om een extra heffing te kunnen toepassen in de jaren 2026–2029 is onlangs goedgekeurd door de ACM⁵. Als financiële ontwikkelingen daar om vragen, is er nog de mogelijkheid om een extra heffing toe te passen⁶.

Terugkijken naar vorige aanpassing tarieven en vooruitkijken naar periode na 2029

Terugkijkend zijn bij de vorige aanpassing twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd. Ten eerste zijn bij de vorige vaststelling de verschillende tarieven gewijzigd, waarbij tarieven daalden, zoals voor het rijden van treinen, en andere tarieven flink stegen. Dat had toen tot gevolg dat een deel van de tarieven meer in lijn kwam met die in de ons omringende landen, maar ook dat voor sommige partijen uit het goederensegment de kosten flink stegen. Dat is toen verzacht via een specifieke subsidieregeling opstellen en rangeren. Ten tweede is toen het stapsgewijs nastreven van volledige kostendekking voor de verschillende diensten als uitgangspunt benoemd. Dit vanwege het principe «de gebruiker betaalt». Dit streven zou voor de periode 2026–2029 leiden tot fors hogere tarieven. Die zouden bovenop de hoge inflatiecijfers komen van de laatste jaren. Om die reden is gekozen om voor deze periode geen ingroei naar

² Deze subsidieregeling loopt van 2023–2025 en was ingesteld omdat de tarieven voor opstellen en rangeren in de periode 2023–2025 fors zijn verhoogd en om de effecten daarvan te verzachten.

³ Exclusief indexatie.

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.

⁵ https://www.acm.nl/nl/publicaties/besluit-beoordeling-methode-extra-heffing-prorail-2026-2029?utm_source=nieuwsbrief&utm_medium=email&arguments_sanitized=%2BLZGkkzgEHLXbA%3D%3D

⁶ Of er een extra heffing wordt toegepast in de periode 2026–2029 hoeft niet nu al besloten te worden. Een extra heffing moet minimaal 1,5 jaar voor ingang bekend worden gemaakt in de ontwerp Netverklaring van ProRail. Dat betekent dat als er besloten wordt tot een extra heffing voor het jaar 2027, deze in de ontwerp Netverklaring van 2027 moet komen te staan die in 2025 wordt gepubliceerd.

volledige kostendekking te laten plaatsvinden in de tarieven voor deze diensten.

Vooruitkijkend naar de volgende periode waarin de gebruiksvergoeding opnieuw moet worden vastgesteld, onderschrijf ik de keuze van mijn voorganger (zoals verwoord in de brief over het basiskwaliteitsniveau spoor⁷) dat vervoerders na 2030 een hoger procentueel aandeel in de instandhoudingskosten moeten gaan betalen. Gelet op de stijgende kosten voor instandhouding en de betaalbaarheid van het spoor vindt het kabinet dit een verdedigbare keuze. Dit past ook bij het principe «de gebruiker betaalt».

Tot slot

De betaalbaarheid en het concurrentievermogen van het spoor blijven voor mij een belangrijk thema. De komende tijd zal in het kader van het toekomstbeeld spoorgoederenvervoer verder gekeken worden naar hoe er een gelijk speelveld kan komen voor het goederenvervoer.

De komende tijd kunnen alle gebruikers van het spoor via het indienen van een consultatiereactie reageren op de ontwerp Netverklaring 2026 van ProRail. Begin december 2024 zal ProRail de definitieve Netverklaring voor 2026 publiceren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
C.A. Jansen

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1202