

Vergaderjaar 2014–2015

**33 965**

**Wijziging van de Spoorwegwet en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn 2012/34/EU van het Europees parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PbEU 2012, L 343/32)**

**Nr. 23**

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 september 2015

Hierbij informeer ik u over een tweetal zaken met betrekking tot de gebruiksvergoeding, te weten een besluit van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) en de uitgevoerde benchmark naar de gebruikersvergoeding spoorgoederenvervoer. Tot slot wordt ingegaan op het proces voor vaststelling van tarieven voor de gebruiksvergoeding voor de langere termijn.

**Besluit ACM over klacht FMN inzake verhoging gebruiksvergoeding**

Op 23 juli jl. heeft ACM het besluit openbaar gemaakt naar aanleiding van de klacht van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) inzake de verhoging van de gebruiksvergoeding met € 50 miljoen waartoe het kabinet Rutte I destijds heeft besloten.

In het bij deze brief gevoegde besluit<sup>1</sup> heeft ACM de vernieuwde berekeningsmethodiek, waarmee ProRail de verhoging van de gebruiksvergoeding heeft doorgevoerd, getoetst aan de wettelijke eisen. ACM oordeelt dat de vernieuwde berekeningsmethodiek voor het grootste gedeelte voldoet aan deze wettelijke eisen, maar dat op onderdelen ProRail een aantal aanpassingen moet doorvoeren. Zo dient aan de kleinste gewichtsklasse (tot 160 ton) een kleinere gewichtsklasse toegevoegd te worden om (meer) recht te doen aan het gewicht van de treinen van de regionale vervoerders. ACM is voorts van mening dat ProRail de berekeningsmethodiek op een aantal onderdelen beter moet onderbouwen. Het gaat om de doorbelasting van gebruiksgelateerde kosten voor het onderhoud van spoor en wissels en een deel van de

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

vervangingsinvesteringen doorbelast aan de spoorvervoerders. ProRail heeft daarvoor tot medio september a.s. de tijd gekregen.

Naar aanleiding van het besluit van ACM past ProRail op dit moment de berekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding aan. Afhankelijk van het besluit van ACM dit najaar op de nadere onderbouwing van ProRail moet de berekeningsmethodiek mogelijk nog verder worden aanpast. Inmiddels is er tegen het besluit van ACM ook beroep aangetekend (door KNV en de NS). Dit beroep heeft mogelijk ook gevolgen voor de berekeningsmethodiek.

Naar aanleiding van het nadere besluit van ACM, het beroep en afstemming met de spoorvervoerders kan ProRail de tarieven voor de gebruiksvergoeding voor 2016 definitief maken.

### **Benchmark gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer**

Met Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) is afgesproken de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer door Nederland in Europa te onderzoeken. Omdat er geen eenduidig beeld bestaat van de hoogte van de gebruiksvergoeding in Nederland in vergelijking met de hoogte van de gebruiksvergoeding in andere Europese landen, is gekozen om het onderzoek naar de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer te starten met een onderzoek naar de hoogte van de gebruiksvergoeding.

In de *Benchmark gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer*<sup>2</sup> is omwille van een goede onderlinge vergelijkbaarheid zowel gekeken naar de daadwerkelijke kosten van de gebruiksvergoeding als de ontwikkeling van de standaardtarieven zoals opgenomen in de netverklaringen. Voor de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens en het spoorgoederenvervoer door Nederland is het juist van belang om de daadwerkelijk door de spoorgoederenvervoerders te betalen kosten voor de gebruiksvergoeding inzichtelijk te hebben. De onderzoekers hebben daarom een aantal spoorgoederencorridors onderzocht en stellen vast dat het verschil in totale kosten voor de gebruiksvergoeding tussen de Nederlandse achterlandverbindingen en de andere achterlandverbindingen in de benchmark, relatief klein zijn. De Nederlandse achterlandverbindingen zijn niet veel goedkoper of duurder. Dit komt omdat bij de meeste achterlandverbindingen een klein gedeelte in Nederland ligt en met name in België en Frankrijk tijd- en plaatsgebonden heffingen worden toegepast.

Voor wat betreft de standaard tarieven voor de gebruiksvergoeding zijn deze in Nederland de afgelopen tien jaar sterker gestegen dan in omliggende landen. Dit komt doordat de overgangsregeling spoorgoederenvervoer na 2013 beëindigd is en – zoals hierboven aangegeven – het kabinet Rutte I besloten heeft de gebruiksvergoeding te verhogen. Daarmee liggen de tarieven in Nederland dit jaar hoger dan de tarieven in België en Frankrijk, maar zijn ze vergelijkbaar met de tarieven in Duitsland. Juist Duitsland is belangrijk, omdat het grootste gedeelte van het spoorgoederenvervoer vanuit Nederland naar Duitsland gaat. In 2016 blijft de verhouding met de Belgische, Franse en Duitse tarieven naar verwachting hetzelfde.

De bevindingen van de benchmark komen overeen met de bevindingen die eerder over de gebruiksvergoeding in het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer zijn gedaan.<sup>3</sup> De gebruiksvergoeding is één van de kostencomponenten voor de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer. De

<sup>2</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl)

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 474

benchmark laat zien dat de gebruiksvergoeding hier beperkt van invloed op is. De benchmark geeft op dit moment dan ook geen aanleiding ProRail te vragen de tarieven hierop aan te passen. Uiteraard wordt de benchmark betrokken bij het proces met betrekking tot de vaststelling van tarieven voor de gebruiksvergoeding voor de langere termijn.

### **Het verdere proces**

Het komende jaar zal ProRail gebruiken om de berekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding – voor zowel het gemengde net als de Betuweroute – aan nieuwe regelgeving aan te passen. Het betreft hier uitvoeringsverordening 2015/909 van de Europese Commissie *betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien* die op 12 juni jl. inwerking is getreden. Daarnaast ligt het ontwerpbesluit houdende regels met betrekking tot de vergoeding minimumtoegangspakket ter implementatie van de Herschikkingsrichtlijn op dit moment voor bij de Eerste Kamer.<sup>4</sup> Beide betreffen regels voor de berekening van de gebruiksvergoeding.

Nadat de berekeningsmethodiek voor de gebruiksvergoeding op basis van het volledige besluit van ACM en de nieuwe Europese en nieuwe Nederlandse regelgeving is aangepast, is er duidelijkheid over hoe de tarieven voor de gebruiksvergoeding zich meerjarig zullen ontwikkelen. Op basis daarvan worden samen met de spoorvervoerders en ProRail de mogelijkheden onderzocht om die tarieven voor meerdere jaren vast te stellen. Dit biedt spoorvervoerders, reizigers en verladere meer zekerheid en draagt bij aan de concurrentiepositie van de Nederlandse zeehavens. Indien dit mogelijk blijkt, is het streven deze tarieven in de Netverklaring voor 2018 op te nemen. Hierover zal ik uw Kamer informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 33 965, nrs. 21 en 22