

Vergaderjaar 2022–2023

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 1081**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 januari 2023

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 7 december 2022 een brief ontvangen van RailGood mede namens andere belangenorganisaties over de door ProRail aangekondigde prijsstijging voor het gebruik van het spoor<sup>1</sup>. De commissie heeft mij verzocht hierop te reageren.

In de brief luidt een aantal partijen in het spoorgoederenvervoer de noodklok over de kostenontwikkeling in deze sector. Het gaat dan met name om de door ProRail aangekondigde prijsstijging voor het gebruik van het spoor voor het parkeren en rangeren van (goederen-)treinen, waardoor de «modal shift»-ambitie van het kabinet in gevaar zou komen.

Omtrent de prijsstijging heeft mijn voorganger uw Kamer reeds bij brief van 27 augustus 2021 (Kamerstuk 29 984, nr. 941) geïnformeerd. Daarin is aangegeven dat het nieuwe stelsel van tarieven voor gebruik van het spoor in de periode 2023–2025 enkele ongewenste effecten met zich meebrengt. Weliswaar wordt het rijden van treinen goedkoper en is het nieuwe stelsel meer in lijn met de methodiek in andere Europese landen, maar voor enkele vervoerders met name in het goederensegment stijgen de tarieven van enkele diensten zodanig fors dat zij per saldo flink meer moeten betalen. ProRail heeft daarbij zelf het initiatief genomen om voor de tarieven van enkele diensten een matiging toe te passen door bij de bepaling daarvan uit te gaan van gemiddeld 79 procent van de integrale kosten van de desbetreffende diensten. Mijn voorganger heeft verder op advies van ProRail een tijdelijke subsidieregeling aangekondigd die zich specifiek richt op het compenseren van kostenverhogingen voor de dienst «heuvelen op Kijfhoek» en de dienst «opstellen van treinen». In mijn brief van 13 december 2022 (Kamerstukken 34 244 en 29 984, nr. 4) heb ik u gemeld dat de «Tijdelijke subsidieregeling compensatie opstellen en

<sup>1</sup> Zie bijlage.

rangeren spoorgoederenvervoer» inmiddels de goedkeuring van de Europese Commissie heeft en per 1 januari 2023 in werking is getreden.

Met het aanvaarden van Richtlijn 2012/34/EU, de zogenoemde «SERA»-richtlijn, zijn Europese afspraken gemaakt over de betaling voor het gebruik van het spoor.<sup>2</sup> In deze afspraken, die bij algemene maatregel van bestuur in Nederlandse regelgeving is omgezet, is aan ProRail de bevoegdheid toegekend om de tarieven voor het gebruik van het spoor vast te stellen. ProRail is tevens de partij die de gebruiksvergoeding int en benut voor beheer en onderhoud van het spoornetwerk. Ik ben van mening dat betalen voor gebruik een goed principe is, waarbij uiteraard bezien moet worden wat dit betekent voor de concurrentiepositie van de spoorgoederensector.

De noodklok die sectorpartijen luiden, haken met name aan op dit laatste. Men is van mening dat ondanks de genomen maatregelen, in de vorm van een matiging door ProRail en een tijdelijke subsidieregeling, mede in het licht van andere kostenontwikkeling door inflatie en energieprijzen de positie van het spoorgoederenvervoer in de vervoersmarkt verzwakt. Men wijst erop dat dit de kabinetsambitie teniet doet om vervoer meer over spoor in plaats van de weg te laten plaatsvinden. In mijn brief van 13 december jongstleden heb ik al aangegeven dat ik de zorg van de sectorpartijen serieus neem.

Mede naar aanleiding van het Commissiedebat van 15 december jongstleden (Kamerstukken 29 984 en 29 893, nr. 1080) heb ik gezocht naar mogelijkheden om nog iets extra te doen. De resultante daarvan heb ik u in mijn brief van 13 januari jl. (Kamerstukken 34 244 en 29 984, nr. 5) gemeld: ik heb € 2 miljoen gereserveerd om de logistieke partijen tegemoet te komen die te maken krijgen met de grootste kostenstijging voor het parkeer- en rangeergebruik. Vanwege een uitvoerings- en staatssteuntoets informeer ik uw Kamer later over de precieze invulling van deze extra tegemoetkoming. Ik besef overigens dat ik daarmee niet alle zorgen kan wegnemen, maar meen toch het maximaal mogelijke gedaan te hebben om de nood zo goed mogelijk te lenigen.

Doorkijkend naar de verdere toekomst hecht ik eraan dat de gebruiksvergoeding als één van de instrumenten wordt bezien in het op te stellen Toekomstbeeld spoorgoederenvervoer. De gebruiksvergoeding is immers een belangrijke kostenpost voor vervoerders en – via de prijs van hun vervoersdiensten – voor hun klanten, de verladers. Tevens heeft deze kostenpost betekenis voor – en dat geeft de sector terecht aan – de concurrentiepositie ten opzichte van andere modaliteiten en die van zeehavens met hun achterlandverbindingen. Overigens is ProRail al gestart om samen met sectorpartijen en het ministerie na te denken over de verdere ontwikkeling van het stelsel van tarieven voor de gebruiksvergoeding vanaf 2026. Dat neem ik mee bij de verdere uitwerking van het toekomstbeeld. Ook de effecten van de hiervoor genoemde maatregelen zal ik daarin meenemen. Ik verwacht het toekomstbeeld in 2024 te kunnen opleveren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

---

<sup>2</sup> SERA staat voor «Single European Railway Area».