

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat  
De heer drs. C.A. Jansen  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum	20 augustus 2024	Behandeld door	<a href="#">Bescherming persoonsgegevens</a>
Uw kenmerk	-	Telefoonnummer	<a href="#">Bescherming persoonsgegevens</a>
Ons kenmerk	TS01046A9B2-1930695153-1899		
Bijlage(n)	-		
Onderwerp	Methodiek gebruiksvergoeding 2026 - 2029		

Geachte heer Jansen,

**Raad van Bestuur**

**Bezoekadres**  
Moreelsepark 3  
3511 EP Utrecht

**Postadres**  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

Voor de periode 2026 – 2029 moet een methodiek voor de gebruiksvergoeding voor het spoor worden vastgesteld, op grond waarvan de tarieven voor de verschillende diensten die ProRail aanbiedt worden berekend. IenW en ProRail hebben hier sinds eind 2022 het gesprek over gevoerd, vanuit ieders rol en verantwoordelijkheid ten aanzien van de verschillende onderdelen van de gebruiksvergoeding. De ontwikkeling van de inkomsten uit de gebruiksvergoeding is ook besproken als onderdeel van het overleg over het basiskwaliteitsniveau spoor (BKN), dat in de eerste helft van 2024 is gevoerd. ProRail heeft de methodiek gebruiksvergoeding 2026 – 2029 nu definitief vastgesteld.<sup>1</sup> Door middel van deze brief informeert ProRail u hierover.

Onderstaand gaat ProRail achtereenvolgens in op de inkomsten uit de gebruiksvergoeding, de (wijzigingen in de) methodiek en de tarieven die hieruit resulteren en de effecten hiervan voor marktpartijen. Tot slot wordt kort ingegaan op het (vervolg-)proces.

### Inkomsten gebruiksvergoeding

De inkomsten uit de gebruiksvergoeding voor de periode 2026 – 2029 worden begroot op € 453 miljoen per jaar.<sup>2</sup> Door de inkomsten op dit niveau vast te stellen wordt ervoor gezorgd dat de ontwikkeling van de inkomsten uit de gebruiksvergoeding in lijn is met de verwachte kostenontwikkeling in deze jaren. De kosten voor het beheer en onderhoud van het spoor zullen in 2026 – 2029 toenemen, als gevolg van een steeds grotere instandhoudingsopgave en stijgende prijzen, o.a. voor energie, materiaal en personeel. Met het bedrag van € 453 miljoen wordt een gelijk (relatief) deel van deze kosten via de gebruiksvergoeding in rekening gebracht aan spoorwegondernemingen en andere gerechtigden als in 2023. Tegelijkertijd wordt hiermee ook een gelijk (relatief) deel van deze kosten door uw ministerie gefinancierd via de EOV-subsidie aan ProRail. Marktpartijen en de rijksoverheid dragen hiermee in gelijke mate bij aan de gestegen kosten.

<sup>1</sup> De methode voor toerekening voor het minimumtoegangspakket, die onderdeel uitmaakt van methodiek voor de gebruiksvergoeding, is door de ACM goedgekeurd bij besluit d.d. 2 mei 2024, kenmerk ACM/UIT/619730, zaaknummer ACM/23/185520.

<sup>2</sup> De begrote inkomsten zijn uitgedrukt in prijspeil 2023, het prijspeil waarin de Subsidieaanvraag 2024 is opgesteld. BTW is niet van toepassing voor de gebruiksvergoeding.

## Methodiek en tarieven

De genoemde inkomsten resulteren in een gemiddelde tariefstijging van 4% in de periode 2026 – 2029 ten opzichte van de tarieven in de huidige tariefperiode 2023 – 2025. Dit is exclusief het effect van indexatie, die op een later moment verwerkt zal worden om de tarieven naar het prijspeil van de betreffende jaren te brengen.

De tariefstijging van 4% is een gemiddeld percentage. De wijziging van de vergoedingen verschilt voor de individuele diensten die ProRail aanbiedt, doordat de kostenontwikkeling en kostentoerekening niet voor alle diensten gelijk zijn én omdat op onderdelen andere keuzes zijn gemaakt. Dit betekent dat vergoedingen voor sommige diensten zullen stijgen, specifiek voor de diensten in het minimumtoegangspakket, en dat vergoedingen voor de meeste andere (categorie 2 – 4) diensten zullen dalen.

### *Minimumtoegangspakket*

In totaal stijgen de vergoedingen voor het minimumtoegangspakket per 2026. De vergoedingen voor het rijden van treinen (treinpaden) en het gebruik van de bovenleiding nemen toe. Alleen voor de vergoedingen voor perrons is gemiddeld sprake van een daling. De vergoedingen voor het minimumtoegangspakket worden berekend op basis van de methode voor toerekening die in mei 2024 door de ACM is goedgekeurd.<sup>3</sup> Uitgangspunt hierbij is het (Europese) wettelijke kader, waaruit volgt dat alleen de zogenoemde *directe kosten* (in economische zin de variabele kosten) worden opgenomen in de vergoedingen. Deze kosten stijgen, o.a. door hogere kosten voor onderhoud, hogere toegerekende loonkosten voor verkeersleiding en door gestegen transportkosten voor energie als gevolg van hogere transporttarieven van netbeheerders.

### *Categorie 2 – 4 diensten*

In totaal dalen de vergoedingen voor de zogenoemde categorie 2 – 4 diensten per 2026. De belangrijkste diensten in deze categorie hebben betrekking op het opstellen en rangeren van treinen en op het gebruik van stations (transferfaciliteiten). Voor deze diensten is er binnen de wettelijke kaders ruimte om keuzes te maken ten aanzien van de kosten die in rekening worden gebracht door middel van de vergoedingen.

ProRail kiest ervoor om specifiek voor de dienst opstellen en rangeren een kleiner deel van de kosten door te berekenen. Hiermee daalt de vergoeding voor deze dienst, waarmee de eerdere stijging van de vergoedingen voor deze dienst (per 2023) deels teniet wordt gedaan. Verder wordt hiermee geanticipeerd op het aflopen van de huidige subsidieregeling opstellen en rangeren voor partijen in het goederensegment die van toepassing is voor de periode 2023 - 2025. Voor de dienst transfer blijft het deel van de kosten dat wordt opgenomen in het vergoeding onveranderd en wijzigen de vergoedingen beperkt.

### *Extra heffing*

De Minister van IenW heeft ProRail eerder opdracht gegeven om een zogenoemde *market-can-bear-test* uit te voeren, met het oog op mogelijke toepassing van een extra heffing in de periode 2026 – 2029.<sup>4</sup> Deze test is inmiddels uitgevoerd en door de ACM goedgekeurd.<sup>5</sup>

Door uw ministerie is aangegeven dat er vooralsnog voor gekozen is om geen extra heffing toe te passen in de periode 2026 – 2029. In de brief van uw voorganger over de voortgang van het basiskwaliteitsniveau spoor<sup>6</sup> is opgenomen dat in de periode 2026 - 2029 het

<sup>3</sup> Zie Besluit ACM d.d. 2 mei 2024, kenmerk ACM/UIT/619730, zaaknummer ACM/23/185520.

<sup>4</sup> Market-can-bear-test zoals bedoeld artikel 32 lid 1 van Richtlijn 2012/34/EU.

<sup>5</sup> Zie besluit ACM d.d. 19 juli 2024 met kenmerk ACM/UIT/624089, zaaknummer ACM/24/188963.

<sup>6</sup> Brief d.d. 7 juni 2024, kenmerk IENW/BSK-2024/170053.

procentuele aandeel in de instandhoudingskosten dat vervoerders betalen gelijk blijft aan 2023 en dat het voornemen is dat vervoerders vanaf 2030 een hoger procentueel aandeel in de instandhoudingskosten gaan betalen dan in 2023. Deze keuze voor 2026 – 2029 is voor ProRail uitgangspunt geweest bij de besluitvorming over de verschillende onderdelen van de methodiek voor de gebruiksvergoeding zoals deze nu is vastgesteld.

## **Effecten**

Het effect van de wijziging van de tarieven verschilt per marktsegment. Het kostenverhogende effect van de gemiddelde tariefstijging van 4% komt hierbij zowel ten laste van reizigers- als goederenvervoerders. Hierbij ziet het reizigerssegment voor de hoofdrailnetconcessie een verhoging van +6%, de overige reizigersvervoerders (regionale concessies en open access) een verhoging van +4% en het goederensegment een stijging van +3% (inclusief het effect van het vervallen van de subsidieregeling opstellen en rangeren).

Voor individuele partijen is het effect van de tariefwijziging afhankelijk van de mate waarin de verschillende diensten worden afgenomen. Partijen die relatief veel treinen opstellen zien de grootste kostenverlaging. Dit is bijvoorbeeld het geval voor kleinere partijen in het goederensegment die enkel opstelsporen afnemen. Partijen die relatief veel rijden zien de grootste kostenstijging. Grofweg bevindt het effect van de tariefwijziging voor individuele partijen zich binnen een bandbreedte van plus of min een derde deel van de kosten die door hen in de huidige situatie (periode 2023 – 2025) worden gemaakt voor het gebruik van de infrastructuur van ProRail.

## **Proces**

De afgelopen periode heeft ProRail met spoorwegondernemingen en andere gerechtigden de dialoog gevoerd over de methodiek voor de gebruiksvergoeding, tijdens meerdere stakeholderbijeenkomsten die voor dit doel zijn georganiseerd. Hierbij zijn de uitgangspunten toegelicht, zijn wijzigingen in de tariefstructuur besproken en is een indicatie gegeven van de tariefontwikkeling per 2026. De tarieven voor de verschillende diensten die ProRail aanbiedt worden eind augustus 2024 gepubliceerd in de ontwerp-Netverklaring 2026 en worden hiermee dan ook formeel gecommuniceerd aan de markt.

## **Tot slot**

ProRail ziet zich voor een toenemende instandhoudingsopgave gesteld door infrastructuur die verouderd waardoor de kosten voor dagelijks onderhoud toenemen, de impact van klimaatverandering, druk op benutting van de infrastructuur en personeelstekorten in verschillende sectoren. Voor de periode 2026 – 2029 is hierdoor sprake van een toename van kosten. In combinatie met het uitgangspunt van € 453 miljoen aan inkomsten uit de gebruiksvergoeding, zoals vastgesteld als onderdeel van het BKN-traject, en de volumeprognoses voor deze periode, vertaalt zich dit in een stijging van de tarieven voor spoorwegondernemingen (en andere gerechtigden) van gemiddeld 4%.

ProRail heeft bij de besluitvorming over de methodiek gebruiksvergoeding 2026 – 2029 en de tarieven die hieruit resulteren, de balans gezocht tussen enerzijds de restricties aan de financiële middelen die bij IenW beschikbaar zijn voor de financiering van het spoor en anderzijds het belang van het spoorvervoer in Nederland. Dit neemt niet weg dat de voorgenomen tariefstijging vanuit het perspectief van de markt en de maatschappelijke functie van het spoorvervoer (reizigers en goederen) onwenselijk is. ProRail is zich hier terdege van bewust en vraagt ook uw aandacht voor de betaalbaarheid van het spoor, zowel voor het spoorgoederenvervoer als voor reizigerssegment.

ProRail gaat er vanuit u met deze brief voldoende te hebben geïnformeerd over de methodiek gebruiksvergoeding 2026 - 2029. De ontwerp-Netverklaring 2026 met de tarieven zal ProRail u toesturen zodra deze wordt gepubliceerd, naar verwachting op 30 augustus 2024.

Met vriendelijke groet,  
namens de Raad van Bestuur,  
[Bescherming persoonsgegevens](#)



Mirjam van Velthuisen-Lormans  
CFO