

Vergaderjaar 2004–2005

**27 482**

**Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)**

**27 216**

**Aanvulling van de Wet personenvervoer 2000, strekkende tot invoering van een concessiestelsel voor het personenvervoer per trein (Concessiewet personenvervoer per trein)**

**Nr. 97**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2004

In navolging op mijn brief van 17 december 2003 (kamerstuk 27 482/27 216, nr. 81) en het algemeen overleg Regiorail stedendriehoek van 22 april 2004 informeer ik u nader over:

- de invoering van een nieuwe systematiek voor de gebruiksvergoeding;
- de gebruiksvergoeding op de verbinding Apeldoorn-Deventer.

### **Samenvatting**

In deze brief beschrijf ik de invoering van een nieuwe systematiek voor gebruiksvergoeding en de beoogde overgangsregeling hierbij voor de jaren 2005 en 2006. Deze overgangsregeling beoogt een geleidelijke groei van de gebruiksvergoeding naar het totaalniveau dat in de V&W begroting 2004 reeds was voorzien voor het jaar 2007 (€ 200 mln) en ligt in lijn met de thans vigerende ingroei­regeling (Besluit gebruiksvergoeding 1999). Tevens heb ik de gebruiksvergoeding voor Apeldoorn-Deventer nagerekend en geef ik aan hoe deze past binnen deze overgangsregeling.

### **Achtergrond**

Naar aanleiding van het initiatief van de regio om het gebruik van de lijn Apeldoorn-Deventer te intensiveren heb ik met u in het algemeen overleg Regiorail Stedendriehoek gesproken over de gebruiksvergoeding en de mogelijkheden om te werken met een ingroei­regeling. Ik heb daarbij aangegeven geen uitzonderingspositie te willen creëren voor specifieke projecten en u rond de zomer te informeren over een generieke regeling voor de gebruiksvergoeding. Deze datum hangt samen met de parlementaire behandeling van de concessies en met het implementatietraject van de nieuwe Spoorwegwet.

De nieuwe Spoorwegwet strekt onder meer tot implementatie van richtlijn 2001/14/EG die voorschriften stelt ten aanzien van de gebruiksvergoeding

voor het spoor. In deze brief zal ik nader toelichten welke consequenties de nieuwe Spoorwegwet heeft voor de gebruiksvergoeding en ik zal aangegeven op welke wijze een generieke overgangsregeling tussen het oude en het nieuwe regime tot stand gebracht kan worden.

### **De bestaande regeling van de gebruiksvergoeding**

Momenteel wordt per kalenderjaar het tarief van de gebruiksvergoeding door de minister vastgesteld op basis van het Besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur. Met dit besluit op basis van de hiertoe in 1997 gewijzigde «oude» Spoorwegwet werd invulling gegeven aan de implementatie van EU-richtlijn 95/19.

De gebruiksvergoeding is een vergoeding voor de kosten die de beheerder maakt als gevolg van het gebruik van het spoor door vervoerders. Op basis van de huidige regeling wordt door vervoerders op dit moment een tarief betaald per treinkilometer en het aantal keer dat een station wordt aangedaan (haltingen).

De huidige regeling gaat uit van een stijgende bijdrage van de gebruikers aan de door hen veroorzaakte infrastructuurkosten en specifiek voor goederenvervoerders een «kortingsregeling» door middel van een zogenoemde marktparameter (2004: 30%, 2005: 20%, 2006: 10% en 2007: 0%). Ook het herstelplan Spoor<sup>1</sup> gaat uit van een stijgende gebruiksvergoeding in de periode 2004–2007.

In het hoofdlijnenakkoord van dit kabinet is voorzien dat er in 2006 en 2007 een verhoging van de gebruiksvergoeding plaatsvindt. Dit is reeds verwerkt in de V&W-begroting.

De stapsgewijs stijgende gebruiksvergoeding sluit ook aan bij het mobiliteitsbeleid om geleidelijk het principe toe te passen van «de gebruiker betaalt tenminste de door hem veroorzaakte kosten», zoals onder meer uiteengezet in mijn begroting.

### **De nieuwe systematiek voor de gebruiksvergoeding**

Zodra de nieuwe Spoorwegwet van kracht wordt vervalt de huidige regeling en dient de gebruiksvergoeding aan te sluiten bij artikel 62 en 63 van de Spoorwegwet die mede zorgen voor de implementatie van richtlijn 2001/14/EG.

Deze richtlijn en daarmee de nieuwe Spoorwegwet stelt dat de beheerder van de infrastructuur verantwoordelijk is voor het vaststellen en innen van de gebruiksvergoeding. Deze richtlijn vervangt richtlijn 1995/19 en streeft meer harmonisatie in vergoedingen na binnen Europa. Het wettelijke kader schrijft o.a. voor dat de beheerder bij vervoerders een vergoeding in rekening brengt die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Het betreft hier de doorberekening van de kosten van slijtage aan de hoofdspoorweginfrastructuur, die door vervoerders bij het gebruik daarvan worden veroorzaakt, en de kosten van capaciteitsmanagement en verkeersleiding die rechtstreeks voortvloeien uit de treindienstexploitatie. Dit uit oogpunt van een efficiënt gebruik van de spoorweginfrastructuur, zoals ook beoogd met de Europese regelgeving.

ProRail geeft als beheerder van het spoorwegnet uitwerking aan deze wettelijke bepalingen en publiceert deze uitwerking in de netverklaring. Op basis van de voorwaarden in de netverklaring maakt ProRail afspraken met vervoerders die worden vastgelegd in een toegangsovereenkomst. De NMa heeft een toezichthoudende functie op deze afspraken.

---

<sup>1</sup> Dit betreft de reeks voor Gebruiksvergoeding die voorzien is als dekking van de uitgaven voor Beheer en Instandhouding over de periode 2004–2007, verdiepingsbijlage infrastructuurfonds 2004.

ProRail heeft inmiddels een voorlopige uitwerking gegeven aan de nieuwe wetgeving. De door ProRail berekende totale gebruiksvergoeding komt grosso modo overeen met het niveau van gebruiksvergoeding dat in de begroting 2004 is voorzien voor 2007 (ca. € 200 mln. prijspeil 2004). De uitwerking van ProRail van de nieuwe Spoorwegwet sluit dus aan bij het hoofdlijnenakkoord, het bestaande beleid en de begroting.

Met de invoering van de nieuwe systematiek zal ook het gewicht van de trein gaan meetellen bij het bepalen van de hoogte van de gebruiksvergoeding. Immers een zware trein veroorzaakt meer kosten dan een lichtere trein. Aangezien goederentreinen in het algemeen zwaarder zijn dan reizigerstreinen, zullen goederentreinen hierdoor in het algemeen relatief meer moeten gaan betalen.

Op korte termijn, namelijk voor de jaren 2005 en 2006, leidt een ongewijzigde invoering van de nieuwe systematiek per 1/1/2005 tot een grotere sprong in de tarieven van de gebruiksvergoeding dan was voorzien op basis van de huidige regeling. Er wordt immers niet geleidelijk maar in één jaar een sprong gemaakt naar het niveau van 2007 zoals in mijn begroting is voorzien. Dit leidt tot plotselinge stijging van de lasten voor vervoerders. De NS is op basis van de indicaties in de vervoerconcessie uitgegaan van een stapsgewijze stijging van de gebruiksvergoeding, zoals ook voorzien in het vigerende beleid. Conform de concessie is NS gerechtigd om de kosten van de gebruiksvergoeding door te vertalen. Een plotselinge grote stijging zou kunnen leiden tot een hogere stijging van de tarieven dan voorzien.

Voor het goederenvervoer geldt in de huidige regeling nog een marktparameter (korting op het tarief) tot 2007. Directe invoering van de nieuwe systematiek zou voor goederenvervoerders, een sterke en plotselinge stijging van de tarieven betekenen.

Bovendien stelt de nieuwe Spoorwegwet niet alleen eisen aan de hoogte van de door te belasten kosten maar ook aan de procedure en het moment van vaststellen van de gebruiksvergoeding. Op het moment van invoering van de nieuwe systematiek kan deze procedure niet met terugwerkende kracht doorlopen worden. Ook om deze reden is een overgangsregeling nodig.

Er loopt momenteel een interdepartementaal beleidsonderzoek «gebruiksvergoedingen goederenvervoer». In het kabinetsstandpunt hierover zal worden gezien of dit aanleiding geeft om het beleid op het gebied van gebruiksvergoeding aan te passen binnen de kaders van de Europese regelgeving op dit onderwerp.

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat ongewijzigde invoering van de nieuwe systematiek in 2005 resulteert in een plotselinge stijging van de lasten voor vervoerders. Dat vind ik ongewenst gezien het maatschappelijk-economisch belang van het personen- en het goederenvervoer. Ik zal dan ook samen met ProRail zorgdragen voor een overgangsregeling voor de jaren 2005 en 2006, waarbij in stappen toegewerkt wordt naar doorbelasting van de infrastructuurkosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien in 2007. Dit overeenkomstig het bestaande beleid (met ingroeiregeling) en in lijn met de verplichtingen op grond van EU-richtlijn 2001/14. Deze overgangsregeling zal passen binnen de kaders van mijn begroting.

## **De overgang van de oude naar de nieuwe regeling**

De overgangsregeling heeft betrekking op de jaren 2005 en 2006 en heeft als doel om een verantwoorde overgang te creëren tussen de oude en de nieuwe regeling. Daarbij is gezocht naar mogelijkheden om zoveel mogelijk het staande beleid te continueren, bestaande afspraken te respecteren en tevens tegemoet te komen aan de nieuwe Spoorwegwet en het regime dat daarin wordt voorgestaan.

De nieuwe Spoorwegwet stelt echter strikte eisen aan het niveau van door te belasten kosten en elke overgangsregeling betekent dat ervoor gekozen wordt om tijdelijk onder dit voorgeschreven niveau te blijven. Deze tijdelijke afwijking vindt evenwel haar rechtvaardiging in het huidige beleid en de overwegingen die ten grondslag liggen aan de Europese Richtlijn om efficiënt gebruik van het spoor te stimuleren en investeringen te beschermen. De Richtlijn benadrukt daarbij het belang van transparantie en non-discriminatie.

De overgangsregeling kent twee stappen.

*Stap 1:* Conform de bestaande regelgeving zal ik eind 2004 de Ministeriële regeling met daarin de tarieven voor 2005 publiceren. Deze Regeling dient als basis voor de afspraken tussen ProRail en de vervoerders voor het jaar 2005. Ik heb ProRail gevraagd dit ook in de netverklaring voor 2005 op te nemen. Door middel van een artikel in de al eerder bij uw Kamer overgehangen amvb «capaciteit» zal ik aangeven dat deze tarieven voor 2005 ook geldig zijn onder de nieuwe Spoorwegwet. Dit betekent dus dat voor 2005 de tarieven worden gebaseerd op de huidige regeling voor de gebruiksvergoeding.

Regionale vervoerders dienen in deze situatie wel een gebruiksvergoeding te betalen; in de huidige Regeling waren ze hiervan op basis van de «oude» Spoorwegwet vrijgesteld. Op grond van EU-richtlijn 2001/14 is dit niet meer mogelijk. De huidige decentrale concessiehouders hebben in hun biedingen echter nog geen rekening gehouden met de afdracht van gebruiksvergoeding. Uitgangspunt is dat deze vervoerders de gebruiksvergoeding voor de termijn van de lopende concessie via de decentrale overheid gecompenseerd krijgen in de exploitatiebijdrage.

*Stap 2:* Voor het jaar 2006 heb ik ProRail verzocht een overgangsregeling tussen de oude en de nieuwe systematiek vorm te geven die zal leiden tot een geleidelijke overgang naar het jaar 2007. Deze overgangsregeling en de nieuwe systematiek zullen door ProRail worden gepubliceerd in (een addendum bij) de netverklaring 2006, waarover de vervoerders door ProRail tijdig geconsulteerd zullen worden. Op deze wijze kan worden voldaan aan de procedurevoorschriften die zijn vastgelegd in de nieuwe Spoorwegwet.

Op basis van de beide genoemde stappen voor de jaren 2005 en 2006 zal derhalve invulling worden gegeven aan een migratie van het oude naar het nieuwe systeem. Vanaf 2007 zal de nieuwe systematiek van gebruiksvergoeding integraal van kracht zijn overeenkomstig de nieuwe Spoorwegwet en EU-richtlijn 2001/14.

De Spoorwegwet kent geen overgangsregime voor de bepaling van de hoogte van de gebruiksvergoeding. Ik heb overwogen hiervoor een wijziging van de Spoorwegwet dan wel een aparte algemene maatregel van bestuur te gebruiken. Door deze route zou echter de beoogde implementatie van de spoorwetgeving per 1 januari 2005 in gevaar komen. Aangezien het eenmalige overgangsregeling voor het jaar 2005 betreft en omdat de aanpassing in lijn ligt met het huidige beleid en geen nieuwe

effecten oproept, heb ik ervoor gekozen een artikel aan het reeds aan u voorgelegde Besluit capaciteitsverdeling toe te voegen. Hiermee krijgt de voorgestelde overgangsregeling een wettelijke basis zonder verdere vertraging. Omdat het hier een eenmalige bepaling voor 2005 betreft zonder nieuwe beleidseffecten beschouw ik deze toevoeging aan het besluit capaciteitsverdeling niet als zodanig dat daarvoor een nieuwe voorhangprocedure toegepast moet worden. Zonder deze maatregel zou de gebruiksvergoeding in 2005 een ongewenst grote sprong vertonen.

### **Gebruiksvergoeding Apeldoorn-Deventer**

Overeenkomstig mijn toezegging in het Algemeen Overleg van 22 april jongstleden heb ik de gebruiksvergoeding voor Regiorail Stedendriehoek laten narekenen. Ik vind het van belang om toe te lichten hoe de systematiek werkt en op welke wijze deze berekeningen zijn uitgevoerd.

Het eerder genoemde bedrag van ca 300 000 Euro<sup>1</sup> is gebaseerd op de aantallen treinkilometers, tonkilometers en halteringen van de geplande nieuwe dienst maal de daarvoor geldende tarieven conform de nieuwe systematiek van ProRail. Dit bedrag is op mijn verzoek nagerekend door ProRail. Deze nieuwe berekening, die uitgaat van uniforme tarieven voor alle diensten op het hoofdrailnet, leidt tot dezelfde uitkomst. Eventuele klachten over de door ProRail gehanteerde systematiek worden behandeld door de Nma die, conform de nieuwe Spoorwegwet, de toezichthoudende instantie is op dit onderwerp.

Op basis van de huidige tariefregeling van 9 juli 2004 bedraagt de gebruiksvergoeding voor het traject Apeldoorn–Deventer voor het jaar 2004 ca. 260 000 Euro. Aangezien het traject Apeldoorn-Deventer deel uitmaakt van het hoofdrailnet zal voor de gebruiksvergoeding van deze dienst ook de overgangsregeling gelden die hierboven is beschreven zodat de vergoeding stapsgewijs toeneemt naar het niveau van 300 000 Euro in 2007.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs

---

<sup>1</sup> Het betreft hier een bedrag uitgedrukt in prijspeil 2002.