



Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van 20 december 2023, nr. IENW/BSK-2023/340942, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 3, eerste lid, onderdeel f, van de Kaderwet subsidies I en M en de artikelen 2, eerste lid, 4, en 8, eerste lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 5 komt te luiden:

Artikel 5

1. Het subsidieplafond voor 2023 bedraagt € 14 miljoen voor categorie A, bedoeld in de bijlage. Het subsidieplafond voor 2023 voor categorie B, bedoeld in de bijlage, bedraagt € 1 miljoen.
2. Het subsidieplafond voor 2024 bedraagt € 11 miljoen voor categorie A, bedoeld in de bijlage. Het subsidieplafond voor 2024 voor categorie B, bedoeld in de bijlage bedraagt € 750.000.
3. De Minister stelt voor 2025 de subsidieplafonds voor beide categorieën vast en doet hiervan mededeling in de Staatscourant uiterlijk in het jaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de subsidieplafonds worden vastgesteld.

B

Bijlage bij artikel 6, tweede lid, van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 komt te luiden:

Subsidiebedrag per opstelminuut 2023

	Verdeelsporen op Kijfhoek (prijspeil 2023)	Alle overige emplacements met uitzondering van de verdeelsporen op Kijfhoek (prijspeil 2023)
Categorie A: Subsidie per opstelminuut voor alle gerechtigden	€ 0,01103 + € 0,0001534 * spoorlengte in meter	€ 0,01000 + € 0,0000969 * spoorlengte in meter
Categorie B: Aanvullende subsidie per opstelminuut voor zover de capaciteit voortvloeit uit een capaciteitsovereenkomst	€ 0,02646 + € 0,0003683 * spoorlengte in meter	€ 0,02399 + € 0,0002326 * spoorlengte in meter

C

Aan de Bijlage bij artikel 6, tweede lid, van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 wordt een tabel toegevoegd, luidende:

Subsidiebedrag per opstelminuut 2024

	Verdeelsporen op Kijfhoek (prijspeil 2024)	Alle overige emplacements met uitzondering van de verdeelsporen op Kijfhoek (prijspeil 2024)
Categorie A: Subsidie per opstelminuut voor alle gerechtigden	€ 0,01092 + € 0,0001519 * spoorlengte in meter	€ 0,00990 + € 0,0000959 * spoorlengte in meter



	Verdeelsporen op Kijfhoek (prijspeil 2024)	Alle overige emplacements met uitzondering van de verdeelsporen op Kijfhoek (prijspeil 2024)
Categorie B: Aanvullende subsidie per opstelminuut voor zover de capaciteit voortvloeit uit een capaciteitsovereenkomst	€ 0,02620 + € 0,0003646 * spoorlengte in meter	€ 0,02375 + € 0,0002303 * spoorlengte in meter

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst en werkt ten aanzien van artikel I, onderdelen A en B, terug tot en met 13 januari 2023. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 januari 2024, werkt de regeling ten aanzien van artikel I, onderdeel C, terug tot en met 1 januari 2024.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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



TOELICHTING

Algemeen deel

Inleiding en probleemanalyse

Gezien de voordelen van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van het vervoer over de weg (minder emissies per tonkilometer en meer veiligheid), is het van groot belang dat de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten minste behouden blijft. Om deze reden wordt op grond van een tijdelijke regeling een tijdelijke subsidie verleend aan gerechtigden in het spoorgoederenvervoer voor het gebruik van de dienst 'opstellen en rangeren'. Deze Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 is op 8 december 2022 door de Europese Commissie goedgekeurd en op 1 januari 2023 in werking getreden.¹

De Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 is opgesteld vanwege de ontwikkeling van een nieuw stelsel van tarieven voor de gebruiksvergoeding van de hoofdspoorweginfrastructuur, uitgewerkt door de Nederlandse infrastructuurbeheerder ProRail. De gebruiksvergoeding betreft zowel de vergoeding voor het minimumtoegangspakket als de vergoedingen voor een breed scala aan andere diensten (waaronder opstellen en rangeren van materieel). De ontwikkeling van een nieuw stelsel van tarieven is gebaseerd op een (nieuwe) vorm van kostentoerekening die ervoor zorgt dat tarieven voor deze laatste diensten meer aansluiten bij de werkelijke kosten. Met deze nieuwe berekeningsmethodiek voor de vergoeding voor het gebruik van het spoor wordt de vergoeding voor het minimum toegangspakket substantieel lager dan in het huidige stelsel. In vergelijking met de huidige tarifiering wordt het laten rijden van treinen goedkoper. Daar staat tegenover dat de vergoeding voor het hierboven genoemde breed scala aan andere diensten hoger wordt dan in het huidige stelsel. Deze ontwikkeling van het nieuwe gebruiksvergoedingsstelsel en de gevolgen van de invoering ervan zijn uitgelegd in de toelichting bij de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025.²

De Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 mitigeert de effecten van de gebruiksvergoeding in het nieuwe tariefstelsel per 2023 "onder de streep" (dus ná toepassing van de subsidie) tot een stijging van maximaal 10% voor ondernemingen in het goederensegment met een toegangsovereenkomst. Zowel ondernemingen met een toegangsovereenkomst als ondernemingen met een capaciteitsovereenkomst kunnen aanspraak maken op de subsidie, zolang deze ondernemingen aan de subsidievereisten uit artikel 4 van deze regeling voldoen en zij een vergoeding betalen aan ProRail voor de dienst 'opstellen en rangeren'.

Ondanks deze Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren 2023–2025, is de afgelopen maanden gebleken dat voor ondernemingen met alleen een capaciteitsovereenkomst (hierna genoemd logistieke ondernemingen) een stijging resteert die oploopt tot ver boven de 10% onder de streep, tot wel 450%.

Het betreft hier logistieke ondernemingen die momenteel een capaciteitsovereenkomst met ProRail hebben en enkel opstelvoorzieningen gebruiken. Reden voor deze stijging is dat logistieke ondernemingen geen profijt hebben van de verlaging van het treinpadtarief, omdat zij geen treinen rijden, maar enkel opstelcapaciteit afnemen bij ProRail. Logistieke ondernemingen hebben aangegeven deze tariefstijging niet te kunnen dragen, ondanks de subsidie die zij reeds ontvangen op grond van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025.

Een directe en volledige toerekening van deze prijsstijgingen aan de logistieke ondernemingen heeft als risico dat de tarieven doorbelast zullen worden aan de verlader en de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van de weg aanzienlijk zou verslechteren. Logistieke ondernemingen zijn voor de *modal shift*-ambitie van het kabinet belangrijk, omdat zij de goederen van en voor verladers bundelen en zorgdragen voor het containervervoer per spoor.

Beoogd doel en gevolgen van de regeling

Tegen deze achtergrond heb ik tijdens het commissiedebat Spoor, Spoorveiligheid en ERTMS van 15 december 2022 toegezegd voor deze logistieke ondernemingen iets extra's te doen. Ik heb ervoor gekozen deze aanvulling in de bestaande Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 op te nemen omdat het doel daarvan hetzelfde is als het doel van die initiële regeling, namelijk het behoud van de marktpositie van het goederenvervoer per spoor. Ten behoeve

¹ *Stcrt.* 2022, 33910.

² *Stcrt.* 2022, 33910, toelichting, algemeen deel.



van de extra tegemoetkoming aan logistieke ondernemingen die te maken krijgen met deze grootste kostenstijgingen, is een reservering van in totaal € 2 miljoen gemaakt voor de periode 2023–2025. Dit betekent dat, via de wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren 2023–2025, er extra geld beschikbaar is voor de logistieke ondernemingen die al betrokken zijn bij de huidige subsidieregeling.

Door de wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 ontvangen logistieke ondernemingen tijdelijk een (gedeeltelijke) tegemoetkoming in de hoge kosten die zij maken. Hierdoor hebben zij meer tijd om hun businesscase aan te passen aan de nieuwe berekeningsmethodiek voor de vergoeding voor het gebruik van het spoor. Om deze reden zal tevens het subsidiebedrag in hoogte worden afgebouwd in de periode 2023–2025.

De tariefdragers en de procedure van subsidieaanvragen en subsidieverstrekking zijn uitgelegd in de algemene toelichting bij de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025.³ Dit blijft ongewijzigd.

Uitwerking

Middels deze wijzigingsregeling is artikel 5, eerste lid, van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 per 13 januari 2023 gewijzigd. In dit artikel wordt onderscheid gemaakt tussen de bestaande subsidie ‘opstellen en rangeren’ die van toepassing is voor alle gerechtigden (€ 14 mln. in 2023) en een extra subsidie (€ 1 mln. in 2023) die enkel van toepassing is voor logistieke ondernemingen. Op deze manier wordt het mogelijk om de logistieke ondernemingen binnen de huidige subsidiesystematiek extra tegemoet te treden. Logistieke ondernemingen komen dus zowel in aanmerking voor de subsidie zoals opgenomen in categorie A als de subsidie zoals opgenomen in categorie B. Die beide categorieën worden ook gelijktijdig toegepast voor dezelfde opstelminuut van de logistieke onderneming.

Daarbij worden in het ingevoegde tweede lid de subsidieplafonds voor beide categorieën voor 2024 vastgesteld.

In het commissiedebat van de Tweede Kamer op 15 december 2022 is over deze problematiek gesproken. Direct na het kerstreces heb ik hierover op 13 januari 2023 een brief aan de Tweede Kamer gestuurd.⁴ De sector is dus al geruime tijd op de hoogte van het voornemen tot deze wijziging. Omdat de steunmaatregel voldoende stimulerend effect moet hebben is – in overleg met de Europese Commissie – besloten deze wijziging terug te laten werken tot 13 januari 2023. Dat is het moment waarop de toezegging van de extra middelen van € 2 miljoen is gedaan, mede in het kader van de motie van het Tweede Kamerlid Minhas⁵ over de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer.

De wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren spoorgoederenvervoer 2023–2025 werkt terug tot en met 13 januari 2023. Het toekennen van terugwerkende kracht wordt hier nodig geacht om te voorkomen dat de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren 2023–2025 haar effect ontbeert, namelijk het (ten minste) behouden van de marktpositie van het spoorgoederenvervoer. De kostenstijging is immers al aan de orde per 1 januari 2023. Inwerkingtreding na publicatie zou ertoe leiden dat de logistieke ondernemingen de hogere tarieven doorbelasten aan de verlader, wat de marktpositie van het spoorgoederenvervoer ten opzichte van de weg aanzienlijk zal verslechteren. Omdat er geen wijzigingen zijn van de geldende subsidieverplichtingen voor de subsidie categorie A en er een aparte subsidie categorie (B) is gecreëerd, is er ook geen sprake van een belastende regeling.

De subsidie is een (gedeeltelijke) tegemoetkoming in de hogere kosten die subsidiegerechtigden maken, en is bedoeld om de gerechtigden meer tijd te geven om de business case aan te passen aan de nieuwe berekeningsmethodiek voor de vergoeding voor het gebruik van het spoor. Dit doel is evenwel de reden dat het subsidiebedrag elk jaar in hoogte zal afbouwen. In dit kader is ervoor gekozen om de subsidiebedragen in 2024 niet aan te passen aan de stijging van de tarieven in 2024 met indexatie, en om de subsidiebedragen met 1% te verlagen. De 1% afname is in de berekening van de subsidiebedragen voor 2024 toegepast op beide tariefdragers (‘opstelminuut’ en ‘spoorlengte’).

Staatssteun

Aangezien deze wijzigingsregeling kan worden aangemerkt als staatssteun, is deze wijziging aan de

³ *Stcr.* 2022, 33910, toelichting, algemeen deel.

⁴ Kamerstukken II 2022/23, 34 244, nr. 5.

⁵ Kamerstukken II 2022/23, 36 200-XII, nr. 48.



Europese Commissie ter goedkeuring voorgelegd. De Europese Commissie heeft de wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren 2023–2025 in overeenstemming met de staatssteunregels verklaard.

Administratieve lasten

De onderhavige wijziging en de uitvoering daarvan in mandaat door ProRail zijn zodanig vormgegeven dat de administratieve lasten beperkt blijven. De gerechtigden in het spoorgoederenvervoer moeten slechts één aanvraag bij ProRail doen om in aanmerking te komen voor de subsidie. Uit de bij ProRail beschikbare gegevens blijkt vervolgens of ze alleen in aanmerking komen voor categorie A of ook voor categorie B, of in het geheel niet in aanmerking komen voor de subsidie. Partijen die al een aanvraag hebben ingediend voor de Tijdelijke subsidieregeling opstellen en rangeren 2023–2025 hoeven geen nieuwe aanvraag te doen om in aanmerking te komen voor de extra subsidie. Indien voor een aanvrager geldt dat ook wordt voldaan aan de vereisten voor categorie B, zal ProRail de subsidie(voorschotten) daarop aanpassen. Voor ProRail vergt de subsidieverlening een beperkte uitbreiding van de administratieve last die zij al heeft voor de facturering van de vergoedingen voor het gebruik van de spoorinfrastructuur.

Internetconsultatie

Deze wijzigingsregeling is in nauwe samenspraak met ProRail ontwikkeld. De bepalingen van deze regeling brengen geen significante veranderingen in de rechten en plichten van burgers, bedrijven en instellingen en hebben geen grote gevolgen voor de uitvoeringspraktijk. Er wordt geen verzwarende van de administratieve lasten voor de betrokken partijen verwacht. Daarom kon internetconsultatie op grond van het kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie achterwege blijven.⁶

Risico analyse

Deze wijzigingsregeling is getoetst aan de uitkomsten van de risicoanalyse die ingevolge de Aanwijzingen voor de subsidieverstrekking verplicht is (aanwijzing 20). Uit deze analyse is niet gebleken van risico's die tot aanvullende maatregelen dienen te leiden.

Artikelsgewijs deel

Artikel I

A

De wijziging van artikel 5 leidt ertoe dat de subsidieregeling twee verschillende subsidieplafonds kent. Door deze plafonds wordt voorkomen dat bijvoorbeeld een groot aantal aanvragen in categorie B zou leiden tot een lager beschikbaar bedrag voor de grotere groep aan gerechtigden die subsidie kan krijgen onder categorie A. De onderbouwing voor het onderscheiden van deze twee verschillende categorieën en het aanvullende karakter van categorie B is reeds in het algemeen deel van deze toelichting gegeven. Zodra een aanvraag voor de subsidie bij ProRail is binnengekomen, kan ProRail aan de hand van de reeds beschikbare gegevens beoordelen of er aanspraak kan worden gemaakt op de in deze regeling opgenomen subsidie. Is dat het geval dan kan – afhankelijk van de vraag of de capaciteit voor de dienst 'opstellen en rangeren' voortvloeit uit een capaciteitsovereenkomst of een toegangsovereenkomst – worden vastgesteld of de aanvrager recht heeft op een subsidie uit categorie A en B respectievelijk alleen categorie A.

B

De bijlage bij deze subsidieregeling is gewijzigd zodat er sprake is van twee te onderscheiden subsidies.

Het subsidiebedrag per minuut voor categorie B is berekend op basis van het verwachte opstelvolume (in minuten en in meters) en het beschikbare subsidiebudget. Bij de berekening op basis van deze gegevens is verder voor het eerste jaar (2023) het uitgangspunt gehanteerd dat voor de logistieke partijen ná subsidie een ondernemersrisico van maximaal 10% resteert.

⁶ Kamerstukken II 2009/10, 29 279, nr. 114 en Kamerstukken II 2012/13, 29 362, nr. 224.



C

Met onderdeel C van artikel I worden de bedragen die gelden voor de berekening van de hoogte van de subsidie voor 2024 vastgelegd.

Artikel II

De redenen om in dit geval de wijziging van de regeling terug te laten werken tot 13 januari 2023 zijn opgenomen in het algemeen deel van de toelichting. Van belang is daarbij tevens dat het een begunstigende regeling betreft. Onderdeel C van artikel I treedt in werking per 1 januari 2024 en werkt slechts (indien noodzakelijk door de datum van plaatsing in de Staatscourant) terug tot 1 januari 2024.

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