

WIJ WILLEM ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

**Besluit van**

**houdende wijziging van het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte in verband met het instellen van aanvullende heffingen, kortingen en aftrek ter dekking van de door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten alsmede prijsprikkels ter bevordering van een betere benutting van de spoorweginfrastructuur en inpassing in de leefomgeving (vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur)**

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;  
Gelet op 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) en artikelen 61, eerste lid, en 62, vierde lid en zesde lid van de Spoorwegwet;  
De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr. );  
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

**Artikel I**

Het **Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte** wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 worden de volgende begripsbepalingen in de alfabetische rangorde ingevoegd:

*coördinatie*: coördinatie als bedoeld in artikel 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur;

*pad*: pad als bedoeld in artikel 1 van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur;

*uitvoeringsverordening (EU) 2015/429*: uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 van de commissie van 13 maart 2015 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder (PbEU 2015, L 70/36);.

B

Aan Hoofdstuk 2 wordt een paragraaf toegevoegd, luidende:

### **§ 3. Heffingen in verband met capaciteitsgebrek en milieueffecten**

#### **Artikel 11a. Schaarsteheffing**

1. De beheerder kan na overleg met gerechtigden voor het gebruik van hoofdspoorweginfrastructuur waarover tijdens de coördinatie ten aanzien van concurrerende capaciteitsaanvragen die betrekking hebben op vervoer geen overeenstemming kan worden bereikt, een schaarsteheffing vaststellen.
2. De beheerder stelt de hoogte van de heffing vast en maakt deze bekend in de netverklaring.

#### **Artikel 11b. Milieuheffing**

1. Overeenkomstig artikel 62, zesde lid, onderdeel, b van de wet en artikel 31, vijfde lid van richtlijn 2012/34/EU stelt de beheerder een milieuheffing vast op de vergoeding voor het minimumtoegangspakket indien een spoorwegonderneming voor goederenvervoer gebruik maakt van dieseltreinen op geëlektrificeerd spoor.
2. Bij de heffing wordt gedifferentieerd naar gelang de omvang van het veroorzaakte effect.
3. De beheerder stelt de hoogte van de toeslag vast en maakt deze bekend in de netverklaring.

#### **Artikel 11c. Bonus en malus voor geluidsreductie goederenwagons**

1. Onverminderd artikel 4, eerste lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 stelt de beheerder voor de vergoeding voor het minimumtoegangspakket vast:
  - a. een bonus, indien een spoorwegonderneming voor het vervoer van goederen gebruik maakt van stille treinen als bedoeld in artikel 2, zesde lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2015/429;
  - b. een malus, indien een spoorwegonderneming voor het vervoer van goederen gebruik maakt van lawaaiige treinen als bedoeld in artikel 7 van uitvoeringsverordening (EU) 2015/429.
2. De bonus wordt berekend op basis van het aantal kilometers dat de trein of treinwagon in een door de beheerder in de netverklaring vastgestelde periode heeft afgelegd.
3. De beheerder stelt de hoogte van de bonus vast na overleg met Onze Minister en maakt deze bekend in de netverklaring. De hoogte van de bonus overschrijdt in totaliteit niet de door Onze Minister ter beschikking gestelde middelen voor toepassing van de bonus.
4. De beheerder stelt de hoogte van de malus vast na overleg met Onze Minister en maakt deze bekend in de netverklaring. Onverminderd artikel 7, derde lid, van uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 overschrijdt de hoogte van de malus in totaliteit niet de middelen ter beschikking gesteld voor toepassing van de bonus, bedoeld in het derde lid.

C

Na Hoofdstuk 2 wordt een hoofdstuk ingevoegd, luidende:

## **Hoofdstuk 2a. Aanvullende heffingen**

### **Artikel 11d. Toepassingsbereik**

De in dit hoofdstuk genoemde heffingen zijn van toepassing op de hoofdspoorweginfrastructuur.

### **Artikel 11e. Extra heffing aanvullende dekking kosten beheer, onderhoud en vervanging hoofdspoorweginfrastructuur**

1. De beheerder legt aan een spoorwegonderneming een extra heffing op als bedoeld in artikel 62, zesde lid, onderdeel c, van de wet voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur ter aanvullende dekking van de door de beheerder gemaakte kosten als bedoeld in artikel 32, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU.
2. De door de beheerder gemaakte kosten voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur die door de extra heffing bij spoorwegondernemingen in rekening worden gebracht, bedragen ten hoogste de som van de totale begrote kosten, bedoeld in artikel 3, verminderd met:
  - a. de totale begrote kosten die worden toegerekend aan de diensten voor het minimumtoegangspakket overeenkomstig artikel 7;
  - b. de totale opbrengsten van de beheerder in verband met het verlenen van toegang tot dienstvoorzieningen en diensten als bedoeld in artikel 13, en
  - c. de overige inkomsten met betrekking tot het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur.
3. Onverminderd het tweede lid bedraagt de heffing niet meer dan de kosten die het betreffende marktsegment kan dragen als bepaald bij de evaluatie, bedoeld in artikel 11g, derde lid.

### **Artikel 11f. Totale hoogte extra heffing**

Onze Minister bepaalt na overleg met de beheerder ten minste eenmaal per vijf jaar welk deel van het restant van de som, bedoeld in artikel 11e, tweede lid, jaarlijks wordt toegerekend aan de extra heffing,

### **Artikel 11g. Hoogte extra heffing per marktsegment**

1. Na overleg met spoorwegondernemingen bepaalt de beheerder de marktsegmenten en op basis van het door Onze Minister bepaalde deel van het restant van de som dat jaarlijks aan de extra heffing toegerekend wordt, bedoeld in artikel 11f, de hoogte van de extra heffing die het betreffende marktsegment kan dragen.
2. Bij het bepalen van de hoogte van de extra heffing per marktsegment houdt de beheerder rekening met de hoogte van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket.
3. In opdracht van onze Minister voert de beheerder de evaluatie, bedoeld in artikel 32, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU ten minste eenmaal per vijf jaar uit ten behoeve van het bepalen van de relevantie van extra heffingen voor bepaalde marktsegmenten. Hierbij maakt de beheerder in elk geval onderscheid tussen de marktsegmenten:
  - a. goederenvervoersdiensten;
  - b. passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaredienstcontract, en
  - c. overige passagiersvervoersdiensten.

4. De beheerder kan de marktsegmenten, genoemd in het tweede lid, nader onderverdelen overeenkomstig artikel 31, eerste lid, en bijlage VI van richtlijn 2012/34/EU.
5. De beheerder bepaalt ten minste eenmaal per vijf jaar de lijst van marktsegmenten en het door Onze Minister bepaalde deel van het restant van de som dat zij kunnen dragen, bedoeld in het eerste lid.

#### **Artikel 11h. Goedkeuring evaluatie relevantie extra heffingen**

1. De lijst van marktsegmenten en de evaluatie, als bedoeld in artikel 11g, derde lid, behoeven de goedkeuring van de Autoriteit Consument en Markt.
2. Alvorens de beheerder de extra heffing per marktsegment bekend maakt in de netverklaring, zendt deze een aanvraag ter goedkeuring aan de Autoriteit Consument en Markt. De aanvraag gaat vergezeld van een lijst van marktsegmenten, het relatieve deel van de kosten die zij kunnen dragen en de documenten die op de vaststelling betrekking hebben.
3. De Autoriteit Consument en Markt keurt de lijst van marktsegmenten en het relatieve deel van de kosten dat zij kunnen dragen, goed, indien is voldaan aan de eisen, gesteld in artikel 32, eerste lid, en bijlage VI, punt 1, van richtlijn 2012/34/EU.
4. De Autoriteit Consument en Markt kan voorwaarden verbinden aan de goedkeuring.
5. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot de goedkeuring en de daartoe te volgen procedure.
6. De Autoriteit Consument en Markt keurt de lijst van marktsegmenten en de evaluatie, bedoeld in artikel 11g, derde lid, goed voor een periode van ten hoogste vijf jaren.
7. Indien de goedkeuring niet of niet tijdig plaatsvindt wordt de geldigheid van de meest recent goedgekeurde lijst verlengd tot het moment dat het besluit van de Autoriteit Consument en Markt tot goedkeuring in rechte onaantastbaar is geworden.

#### **Artikel 11i. Goedkeuring extra heffing per marktsegment**

1. De extra heffing per marktsegment, bedoeld in artikel 11e, eerste lid, behoeft de goedkeuring van Onze Minister.
2. Onze Minister kan voorwaarden verbinden aan de goedkeuring.
3. De beheerder stelt de goedgekeurde extra heffing per marktsegment vast en maakt die bekend in de netverklaring.

#### **Artikel 11j. Correctie vanwege wijziging marktsegmenten of relatieve deel van de kosten**

De beheerder brengt ten aanzien van de verdeling van marktsegmenten, of ten aanzien het relatieve deel van de kosten dat zij kunnen dragen, bedoeld in artikel 11g, eerste lid, correcties aan indien de verdeling of het relatieve deel in enig dienstregelingsjaar is gewijzigd op basis van een in rechte onaantastbaar geworden:

- a. rechterlijke uitspraak, of
  - b. besluit van de Autoriteit Consument en Markt,
- voor zover de heffing die in rekening is gebracht, afwijkt van de heffing die in rekening gebracht zou zijn op basis van de nadien gewijzigde verdeling in marktsegmenten.

#### **Artikel 11k. Prestatieregelingen**

1. Overeenkomstig artikel 62, zesde lid, onderdeel f, van de wet en artikel 35 en bijlage VI, punt twee, van richtlijn 2012/34/EU stelt de beheerder één of meerdere regelingen vast die de spoorwegondernemingen en de beheerder er toe aanzetten om de verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestaties van en op de hoofdspoorweginfrastructuur te verbeteren.

2. De prestatieregelingen kunnen een bijtelling dan wel aftrek inhouden waarbij geldt dat de regelingen:
  - a. uitgaande van de concessie, bedoeld in artikel 16, eerste lid, van de wet, de concessie, bedoeld in artikel 19 van de Wet personenvervoer 2000 en de daarmee verband houdende regelgeving, een toegevoegde waarde hebben;
  - b. tot een betere punctualiteit en benutting van de capaciteit op het spoor leiden;
  - c. tot het gebruik van minder belastend materieel voor de spoorweginfrastructuur leiden, of
  - d. het gebruik van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen stimuleren.
3. De beheerder stelt, in overeenstemming met de betrokken gerechtigden, de belangrijkste parameters van de regelingen en het tarief vast en maakt deze bekend in de netverklaring.
4. Op basis van de belangrijkste parameters maakt de beheerder eenmaal per jaar het gemiddelde jaarlijkse prestatieniveau van de betreffende spoorwegondernemingen op genoegzame wijze bekend.

#### **Artikel 11l. Reserveringsheffing bij regelmatige nalatigheid**

1. De beheerder legt na overleg aan een gerechtigde een heffing op indien deze regelmatig nalaat delen van de toegewezen capaciteit te gebruiken.
2. De beheerder maakt door publicatie in de netverklaring het volgende bekend:
  - a. criteria voor het vaststellen van nalatigheid,
  - b. de hoogte van de heffing.

#### **Artikel 11m. Reserveringsheffing bij niet-gebruik van toegewezen capaciteit**

1. De beheerder legt na overleg aan de gerechtigden een heffing op indien zij, nadat de capaciteit voor paden en opstellen aan haar verdeeld is, deze geheel of gedeeltelijk niet gebruikt.
2. De heffing kan gedifferentieerd worden al naar gelang de duur van het niet gebruiken van de toegewezen capaciteit.
3. De beheerder stelt in de netverklaring het volgende vast:
  - a. criteria voor de toepassing van de heffing,
  - b. de hoogte van de heffing.

D

In artikel 26 wordt "Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte" vervangen door: Besluit vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur.

#### **Artikel II**

PM overgangsrecht

#### **Artikel III**

1. De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld.
2. Artikel I, onder A, artikel 11b, vervalt met ingang van 1 januari 2022.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

| DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

CONCEPT

## **NOTA VAN TOELICHTING ALGEMEEN DEEL**

### **1 INLEIDING**

Dit besluit wijzigt het Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (hierna: Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU), in verband met het invoeren van prijsprikkels voor de betere benutting van het spoor en inpassing van het spoor in de leefomgeving en het invoeren van de extra heffing (ook bekend als *mark-up*) als bedoeld in artikel 62, zesde lid, van de Spoorwegwet. Door de extra heffing wordt de mogelijkheid tot het doorberekenen van een aanvullend gedeelte van de kosten voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van het spoor aan spoorwegondernemingen gecreëerd. De rijksbijdrage voor BOV wordt daarnaast beter beheersbaar en de tarieven die spoorwegondernemingen moeten betalen voor het gebruik van het spoor stabiel. Voorts kan dit bijdragen aan een gelijk speelveld voor het Nederlands spoorgoederenvervoer in Europa.

Richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte (hierna: de richtlijn) verplicht de infrastructuurbeheerder (hierna: de beheerder) de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien (de gebruiksgelateerde BOV-kosten) door te berekenen aan spoorwegondernemingen. Dit gebeurt met de vergoeding minimumtoegangspakket (VMT, voorheen: gebruiksvergoeding). Hiervoor zijn nadere regels gesteld in uitvoeringsverordening (EU) 2015/909 betreffende de modaliteiten voor de berekening van de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien (hierna: uitvoeringsverordening) en het hierboven genoemde Besluit implementatie richtlijn 2012/34/EU, waarin de verordening, voor zover noodzakelijk, nader uitgewerkt is.<sup>1</sup> In aanvulling op de VMT biedt de richtlijn de mogelijkheid om heffingen, bijtellingen, kortingen en aftrek op het spoor toe te passen. In dit besluit worden daartoe de schaarsteheffing, de milieuheffing, de bonus- en malusregeling voor geluidsreductie, de extra heffing, reserveringsheffingen en prestatieregelingen uitgewerkt.

### **2 AANLEIDING EN UITGANGSPUNTEN**

In de Spoorwegwet (hierna: de wet) is opgenomen dat de aanvullende heffingen, bijtellingen, kortingen en aftrek op het spoor bij of krachtens algemene maatregel van bestuur (amvb) vastgesteld moeten worden. Dergelijke heffingen, bijtellingen, kortingen en aftrek op het spoor kunnen derhalve alleen toegepast worden indien deze bij amvb vastgesteld zijn. Hiervoor is gekozen omdat hierbij beleidskeuzes gemaakt moeten worden. Het initiatief ligt bij de Minister van Infrastructuur en Milieu.<sup>2</sup> Met dit besluit wordt daar gevolg aan gegeven.

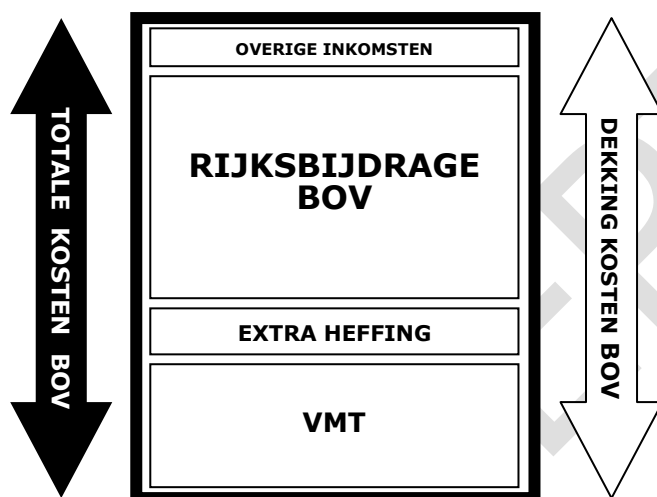
Tussen de extra heffing enerzijds en de schaarsteheffing, de milieuheffing, de bonus- en malusregeling voor geluidsreductie, de reserveringsheffingen en de prestatieregelingen anderzijds bestaat een onderscheid dat in het vervolg van dit besluit aangehouden zal worden. Met de extra heffing kunnen de kosten die geen onderdeel van de VMT

---

<sup>1</sup> *Kamerstukken II 2013/14, 33 965, nr. 3*

<sup>2</sup> *Kamerstukken II 2013/14, 33 965, nr. 3*

uitmaken aan de spoorwegondernemingen doorberekend worden. Het gaat hier om een uitwerking van artikel 32, eerste lid, van de richtlijn. Met de schaarsteheffing, de milieuheffing, de bonus- en malusregeling voor geluidsreductie, de reserveringsheffingen en de prestatieregelingen wordt beoogd met financiële prikkels gedrag van spoorwegondernemingen te beïnvloeden. Daarom zullen die als prijsprikkels aangeduid worden. Prijsprikkels zijn uitdrukkelijk niet bedoeld om bovenop de VMT en de extra heffing nog meer BOV-kosten aan spoorwegondernemingen door te berekenen. Hieronder is schematisch weergegeven op welke manier de BOV-kosten bij inwerkingtreding van dit conceptbesluit gedekt zullen worden. Naast de rijksbijdrage BOV, de extra heffing en de VMT worden de BOV-kosten voor een relatief klein gedeelte gedekt door overige inkomsten.



Hieronder wordt eerst ingegaan op de aanleiding, noodzaak, doelstellingen en de uitwerking van de extra heffing en daarna van de prijsprikkels.

## 2.1 de extra heffing

Samen met de aanpassing van de berekeningsmethodiek voor de VMT aan de verordening maakt de toepassing van de extra heffing onderdeel uit van de herziening van de gebruiksvergoeding. De doelstelling hierbij is de gebruiksvergoeding transparanter te maken, de tarieven voorspelbaarder en stabiel en bij de spoorvervoerders meer draagvlak te creëren.

Op dit moment wordt de rijksbijdrage BOV vastgesteld door op de totale BOV-kosten de VMT in mindering te brengen. Uit het besluit van het kabinet Rutte I om de VMT te verhogen met €50 mln. en de daarop volgende klacht van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) bij de Autoriteit Consument en Markt (ACM) volgt dat de (juridische) ruimte voor een dergelijk besluit beperkt is en daardoor vatbaar voor bezwaar en beroep. Door de huidige opzet van de VMT is de rijksbijdrage BOV derhalve niet goed beheersbaar.

De richtlijn biedt de mogelijkheid om de BOV-kosten die geen onderdeel uitmaken van de VMT door middel van de toepassing van de extra heffing aan de spoorwegondernemingen door te berekenen. Omwille van een betere beheersbaarheid van de BOV-kosten is het voornemen die toe te passen. De voorwaarde hierbij is dat de markt deze kosten kan dragen. Van volledige doorberekening van de BOV-kosten is dus



geen sprake. Over het voornemen tot het toepassen van de extra heffing is de Tweede Kamer geïnformeerd met de brief van 29 juni 2016.<sup>3</sup>

Een taakstelling of vermindering van een potentieel tekort op BOV leidt automatisch tot een lagere VMT, waardoor de inkomsten van de beheerder dalen en er per saldo minder geld beschikbaar is voor onderhoud. Als oplossing is gekozen voor het in absolute zin gelijk houden van de opbrengst uit de gebruiksvergoeding (de VMT en de extra heffing bij elkaar), zodat grote negatieve operationele gevolgen voor de spoorwegondernemingen als gevolg van extra besparingsmaatregelen voorkomen kunnen worden. De toepassing van de extra heffing is hiervoor noodzakelijk. Met de brief van 16 juni 2016 over beheer, onderhoud en vervanging en toekomstbestendig en efficiënt onderhoud is de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.<sup>4</sup>

Bij de toepassing van de extra heffing zijn de uitgangspunten:

- met de extra heffing wordt een gedeelte van de BOV-kosten aan spoorwegondernemingen doorberekend dat niet met de VMT doorberekend wordt;
- met de extra heffing wordt niet meer aan spoorwegondernemingen doorberekend dan wat de markt bovenop de VMT kan dragen;
- de extra heffing is non-discriminatoir, transparant en relatief eenvoudig uitvoerbaar en de administratieve lasten zijn beperkt;

## 2.2 prijsprikkels

In het kabinetsstandpunt *Spoor in Beweging* is aangegeven dat prijsprikkels ingezet zullen worden om tot een betere benutting van het spoor te komen.<sup>5</sup> Als bijdrage aan de doelstelling ruimte te bieden aan de groei van het reizigers- en goederenvervoer (door de betere benutting van het spoor) zijn prijsprikkels als instrument eveneens in de Lange Termijn Spooragenda (L TSA) opgenomen.<sup>6</sup> Daarbij is aangegeven dat door prijsprikkels nadrukkelijk(er) rekening gehouden kan worden met de leefomgeving. Een besluit voor toepassing van prijsprikkels is aangekondigd in een brief aan de Tweede Kamer van 6 september 2013 waarbij het rapport *Capaciteitsverdeling op het Spoor* aangeboden werd.<sup>7</sup> Het rapport adviseert hiervoor nadere regelgeving op te stellen. Bij de beantwoording van de vragen over de implementatie van de richtlijn in de Spoorwegwet is daar nader op ingegaan.<sup>8</sup> In de brief aan de Tweede Kamer van 29 juni 2016 is aangegeven dat een aantal prijsprikkels nader uitgewerkt zal worden.

Op basis van overgangsrecht past de beheerder reeds een aantal reserveringsheffingen en prestatieregelingen toe.<sup>9</sup> Het is van belang om de reserveringsheffingen en de prestatieregelingen een vaste plaats te geven in de regelgeving in plaats van deze regelingen op basis van overgangsrecht te blijven toepassen. Dat gebeurt met dit besluit. Daarnaast was de schaarsteheffing reeds in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur opgenomen waardoor de beheerder deze prijsprikkels kan toepassen. Er waren hiervoor alleen nog geen regels gesteld zoals de wet dat na

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2015/16, 29 984, nr. 672

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2015/16, 29 984, nr. 669

<sup>5</sup> Kamerstukken II 2008/09, 31 987, nr. 1

<sup>6</sup> Kamerstukken II 2013/14, 29 984, nr. 474

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2012/13, 29 984, nr. 426

<sup>8</sup> Kamerstukken II 2014/15, 33 965, nr. 16

<sup>9</sup> Artikel VB van de wet tot 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 343/22).

implementatie van de richtlijn eist. Dat gebeurt eveneens met dit besluit. Hiermee is geen inhoudelijke wijziging beoogd.

Bij de toepassing van prijsprikkels zijn de uitgangspunten:

- het besluit bepaalt de kaders en laat ruimte aan de beheerder om na overleg met spoorwegondernemingen de prijsprikkels zo effectief mogelijk in te zetten;
- de prijsprikkels dragen bij aan de betere benutting van het spoor en inpassing van het spoor in de leefomgeving;
- de prijsprikkels zijn non-discriminatoir, transparant en eenvoudig uitvoerbaar voor de beheerder en spoorwegondernemingen en de administratieve lasten zijn beperkt;
- de prijsprikkels sluiten zo veel mogelijk aan bij vergelijkbare regelingen in België en Duitsland en op de internationale spoorgoederencorridors;

*Bij de toepassing van prijsprikkels wordt gestreefd naar budgetneutraliteit*

In paragraaf 2.2 is aangegeven dat prijsprikkels uitdrukkelijk niet bedoeld zijn om bovenop de VMT en de extra heffing nog meer BOV-kosten aan spoorwegondernemingen door te berekenen. Om dit te bestendigen is het streven dat wat de beheerder in totaal aan prijsprikkels uitkeert aan en ontvangt van spoorwegondernemingen, gezien over meerdere jaren (bijvoorbeeld de periode waarvoor de beheerder de prijsprikkels vaststelt), budgetneutraal is. Vanwege de aparte financiering is de bonusregeling voor geluidsreductie hiervan uitgezonderd. Dit streven betreft bij gevolg de gehele spoorsector, maar het kan voor individuele spoorwegondernemingen tot een beperkt positief of negatief resultaat leiden (zie ook paragraaf 6.2). In geval van een negatief resultaat eist de richtlijn dat de prijsprikkels de economische levensvatbaarheid van een dienst niet in gevaar brengen, waardoor dat negatieve resultaat beperkt wordt.

Met het streven naar budgetneutraliteit wordt er eveneens voor gezorgd dat de totale inkomsten van de beheerder niet hoger worden. In de richtlijn staat dat een milieuheffing die resulteert in een verhoging van de totale inkomsten van de beheerder uitsluitend wordt toegestaan indien deze ook wordt toegepast op het goederenvervoer over de weg. Dat wordt met de budgetneutraliteit uitgesloten.

In het kader van de beleidsprioriteitenbrief kunnen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de beheerder nadere afspraken maken over de budgetneutraliteit.

### 3 UITWERKING VAN DE PRIJSPRIKKELS EN DE EXTRA HEFFING

Met de uitwerking hieronder worden de kaders gesteld voor de schaarsteheffing, de milieuheffing, de bonus- en malusregeling voor geluidsreductie, de extra heffing, de prestatieregelingen en de reserveringsheffingen.

#### **3.1 schaarsteheffing**

Indien vervoerders bij het verdelingsproces conflicterende capaciteitsaanvragen doen en niet tot een wederzijds bevredigende oplossing komen, kan de beheerder de infrastructuur overbelast verklaren. De beheerder beslecht het conflict dan conform het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur en wijst de capaciteit toe aan één van de vervoerders. Eén van de mogelijkheden die het besluit de beheerder daartoe geeft, is het toepassen van een schaarsteheffing. Hierbij kan de beheerder een

verhoging van het VMT-tarief voor de betreffende capaciteit (treinpad, opstelcapaciteit) vaststellen. Deze verhoging kan er vervolgens toe leiden dat één of beide vervoerders afzien van de capaciteitsaanvraag waarmee het conflict opgelost wordt.

### **3.2 milieuheffing**

Het komt voor dat met dieseltractie over geëlektrificeerd spoor gereden wordt, ondanks de mogelijkheid om daarvoor elektrische tractie te gebruiken. Dit betreft voornamelijk goederentreinen (van de tractie voor goederen bestaat ca. 20% uit diesel). Van de tractie die gebruikt wordt voor vervoer over de Betuweroute bijvoorbeeld, bestaat ca. 5-10% uit diesel. Er wordt meestal voor dieseltractie gekozen als het laatste gedeelte van het traject niet geëlektrificeerd is. Het is goedkoper over het hele traject gebruik te maken van dieseltractie, in plaats van materieel te wisselen. De externe milieukosten van dieseltractie (met name die samenhangen met luchtkwaliteit) worden hiermee evenwel afgewenteld, in eerste instantie op de beheerder, maar uiteindelijk op de rijksoverheid die eindverantwoordelijk is voor het voldoen aan (Europese) normen voor luchtkwaliteit. Voor wat betreft het goederenvervoer over het spoor stoot dieseltractie per tonkilometer meer stikstofoxiden en fijn stof uit dan het goederenvervoer over de weg, terwijl met elektrische tractie het spoor aanmerkelijk duurzamer is: bij vervoer over een afstand van ca. 1.000 kilometer levert het goederenvervoer per spoor per container ca. 80% minder CO<sub>2</sub>-uitstoot op dan het goederenvervoer over de weg.

Het borgen van de leidende positie van het spoor als duurzaam transportmiddel is één van de doelen van de LTSA. Daarnaast staat in de LTSA dat door een toenemende vraag naar veilig en duurzaam vervoer het belang van het spoorgoederenvervoer van en naar Nederland toeneemt. In het Aanvalsplan Spoorgoederenvervoer is hieraan invulling gegeven door in te zetten op vergroting van de energie-efficiency met als doel om via minder energieverbruik en/of het gebruik van duurzamere energie het aandeel van energiekosten in de kostprijs te drukken. Hierbij wordt het gebruik van elektrische tractie in plaats van dieseltractie als voorbeeld genoemd.<sup>10</sup> In het algemeen kan het spoor ook bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen van het SER-Energieakkoord.<sup>11</sup>

Om te stimuleren dat elektrische tractie zoveel mogelijk gebruikt wordt, wordt er gebruik gemaakt van de mogelijkheid die de richtlijn biedt een milieuheffing toe te passen voor het gebruik van dieseltractie voor goederenvervoer op geëlektrificeerd spoor. De milieuheffing is derhalve niet van toepassing op:

- personenvervoer;
- dieseltractie op niet-geëlektrificeerd spoor;
- dieseltractie op emplacementen en rangeerterreinen;
- dieseltractie ten behoeve van rangeren en calamiteiten.

Met de milieuheffing wordt beoogd (een deel van) de externe kosten in de kosten van het gebruik van dieseltractie te verwerken en het gebruik van elektrische tractie te stimuleren. Het gebruik van elektrische tractie is daarnaast vanwege betere rijkarakteristieken dan dieseltractie gunstig voor de betere benutting van de capaciteit

<sup>10</sup> Bijlage bij *Kamerstukken II* 2013/14, 29 984, nr. 474

<sup>11</sup> *Kamerstukken II* 2012/13, 30 196, nr. 202

op het spoor. Voorts wordt hiermee aangesloten op de praktijk in Duitsland waar het gebruik van dieseltractie duurder is dan het gebruik van elektrische tractie.

De richtlijn vereist dat de milieuheffing naar gelang van het veroorzaakte effect wordt gedifferentieerd. **PM.**

Evenals de andere prijsprikkels stelt de beheerder de milieuheffing vast. Dit betreft ook de trajecten waar de heffing van toepassing is en eventuele uitzonderingen.

### **3.3 bonus- en malusregeling voor geluidsreductie**

Door bij goederenwagens gietijzeren remblokken door composiet (kunststof) remblokken te vervangen kan geluid- en trillingshinder voor omwonenden verminderd worden en kan slijtage aan het spoor beperkt worden. Een bonusregeling (eventueel in combinatie met een malusregeling) stimuleert de installatie van composiet remblokken bij goederenwagens en het rijden met stille treinen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de toezegging bij het AO Spoor van 19 mei 2016 over de differentiatie van de gebruiksvergoeding om geluid en trillingen te verminderen.<sup>12</sup>

#### *Uitvoeringsverordening (EU) 2015/429*

In Nederland bestaat er sinds 2008 een bonusregeling om de vervanging van gietijzeren remblokken door composiet remblokken bij goederenwagens te stimuleren. Bij deze regeling worden de kosten voor de vervanging en de hogere operationele kosten voor de kunststof remblokken gecompenseerd.<sup>13</sup> Sinds 2014 kunnen ook geheel stille treinen (met nieuwe en omgebouwde wagons) een extra bonus krijgen. Dit gebeurde op basis van het hierboven genoemde overgangsrecht. Om deze regelingen te kunnen voortzetten moeten ze in dit besluit opgenomen worden. Met de opname in dit besluit worden de regelingen daarnaast aangepast aan uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 tot vaststelling van de modaliteiten voor het opleggen van heffingen voor de kosten van geluidshinder. Er werd bijvoorbeeld per wagonkilometer uitgekeerd waar dat vanwege de verordening per askilometer moet worden. Daarnaast is de bonus aan een bepaald minimum gebonden.

De regelingen zijn door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu gefinancierd en worden door de beheerder uitgevoerd. De regelingen mogen uit hoofde van de uitvoeringsverordening tot en met 31 december 2021 gelden. De Europese Commissie zal afhankelijk van een uit te voeren kosten-baten analyse begin 2017 komen met een voorstel tot het uitfaseren van lawaaiige spoorwagons. Het ombouwen van bestaande spoorgoederenwagons en de investeringen daarbij is een belangrijk onderdeel. Het terugdringen van geluidhinder door spoor is voorts een belangrijk onderdeel van de ministersverklaring van 21 juni 2016 ten behoeve van de ontwikkeling van de spoorgoederencorridors.<sup>14</sup> Door de regeling wordt eveneens aan de motie Van Helvert over trillingshinder tegemoet gekomen.<sup>15</sup>

---

<sup>12</sup> *Kamerstukken II* 2015/16, 29 984, nr. 670

<sup>13</sup> *Kamerstukken II* 2014/15, 33 965, nr. 16

<sup>14</sup> *Kamerstukken II* 2015/16, 21 501-33, nr. 607

<sup>15</sup> *Kamerstukken II* 2015/16, 29 984, nr. 679

### *Bijdrage bonusregeling aan terugdringen geluidhinder, BOV-tekort en trillinghinder*

De vervanging van gietijzeren remblokken door composiet remblokken reduceert de geluidsproductie met ca. 5 dB. Dit is meer dan een halvering van de geluidsemissie wat een substantiële beperking van de geluidhinder is. Dit levert daarnaast een bijdrage aan het voldoen aan wet- en regelgeving en het bereiken van bepaalde beleidsdoelstellingen:

- Om geluidhinder voor omwonenden te beperken zijn er geluidproductieplafonds ingesteld waar de totale geluidproductie van treinen onder moet blijven. Indien die plafonds (bijna) bereikt zijn, is verdere groei van het spoorvervoer alleen mogelijk met maatregelen waardoor de geluidproductie onder het plafond blijft. Door de bonusregeling zijn maatregelen minder snel nodig.
- In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is vanwege de geluidproductieplafonds gesteld dat 80% van de goederentreinen in 2020 uit stille wagons (wagons die aan een bepaalde geluidsdrempelwaarde voldoen) zou moeten bestaan. Naar schatting is ongeveer 40% van de wagonkilometers van het spoorgoederenvervoer momenteel stil en daarom is een (extra) stimulans voor stille wagons nodig.
- De beheerder voert het Meerjarenprogramma Geluidssanering (MJPG) uit voor de sanering van bestaande te hoge geluidsbelastingen rond hoofdspoorwegen. In een brief aan de Tweede Kamer van 20 november 2015 staat aangegeven dat er een verschil is tussen de kostenramingen en het beschikbare budget voor het MJPG.<sup>16</sup> De bonusregeling kan hierop een positieve uitwerking hebben.
- Doordat composiet remblokken minder snel zogenoemde vierkante wielen veroorzaken blijft de kwaliteit van het spoor langer behouden waardoor minder vaak onderhoud gepleegd hoeft te worden. Ook zijn er minder onderhoudskosten. Dit sluit aan op het advies uit het PwC-rapport 'Doorlichting financiële meerjarenreeksen BOV Spoor' over prikkels om maatregelen te treffen die slijtage aan infrastructuur beperken.<sup>17</sup>
- Het in profiel houden van materieel en het daardoor voorkomen van vierkante wielen is ook genoemd als één van de maatregelen om trillingen te beperken.<sup>18</sup>

### *Malusregeling*

De uitvoeringsverordening maakt ook de toepassing van een malusregeling mogelijk. Bij deze regeling legt de beheerder een tarief op aan vervoerders die niet met stille treinen rijden. Dat tarief is aan een maximum gesteld. In tegenstelling tot de bonusregeling zal de malusregeling niet gelijktijdig met de andere bepalingen van dit conceptbesluit in werking treden. Artikel III maakt een gefaseerde inwerkingtreding mogelijk. Voor inwerkingtreding van de malusregeling gelden de volgende criteria:

- de PHS-doelstelling dat 80% van de goederentreinen in 2020 uit stille wagons bestaat wordt niet gehaald;
- de doelstelling dat alle goederentreinen per 31 december 2021 bestaan uit stil materieel wordt niet gehaald;
- de Europese Commissie besluit niet tot het uitfaseren van lawaaiige spoorwagons of besluit die wagons later dan 31 december 2021 uit te faseren;

<sup>16</sup> Kamerstukken II 2015/16, 32 252, nr. 56

<sup>17</sup> Kamerstukken II 2015/16, 29 984, nr. 621

<sup>18</sup> Kamerstukken II 2015/16, 29 984, nr. 655

Na eventuele inwerkingtreding zal de beheerder overgaan tot uitvoering van de malusregeling. De beheerder stelt na overleg met de Minister de tarieven vast en maakt die bekend in de Netverklaring.

### **3.4 de extra heffing**

De extra heffing wordt in de richtlijn aangeduid als extra heffingen om de volledige dekking van de door de beheerder gemaakte kosten te verkrijgen en staan los van de prijsprikkels die in de paragrafen 3.1 tot en met 3.3 en 3.5 en 3.6 zijn opgenomen, zoals ook in paragraaf 2.2 aangegeven. Alvorens de hoogte van de extra heffing per marktsegment door de beheerder vastgesteld en in de netverklaring bekend gemaakt wordt, moeten mede gezien de richtlijn een aantal stappen doorlopen worden:

1. in opdracht van de Minister bepaalt de beheerder de marktsegmenten en door toepassing van een zogenoemde 'what-the-market-can-bear-test' (hierna: test) wat zij kunnen dragen;
2. de Autoriteit Consument en Markt (ACM) toetst de door de beheerder bepaalde marktsegmenten, de test en wat de marktsegmenten kunnen dragen ter goedkeuring aan de relevante regelgeving (indien de toets daar aanleiding toe geeft, past de beheerder correcties toe);
3. uitgaande van wat de marktsegmenten kunnen dragen, bepaalt de Minister na overleg met de beheerder welk gedeelte van de BOV-kosten in totaal met de extra heffing aan spoorwegondernemingen doorberekend wordt, in aanvulling op het gedeelte dat met de VMT doorberekend wordt;
4. op basis van het door de Minister bepaalde gedeelte van de BOV-kosten dat in totaal met de extra heffing doorberekend wordt, bepaalt de beheerder de hoogte van de extra heffing per marktsegment;
5. de beheerder publiceert de hoogte van de extra heffing per marktsegment in de concept netverklaring en verzoekt de Minister om goedkeuring van die extra heffingen;
6. nadat de Minister goedkeuring heeft verleend, stelt de beheerder de hoogte van de extra heffing per marktsegment vast en maakt die bekend in de definitieve netverklaring.

marktsegmenten, wat zij kunnen dragen, door middel van de test (stap 1):

Het proces dat uiteindelijk moet leiden tot bekendmaking van de extra heffing per marktsegment door de beheerder in de definitieve netverklaring begint met de bepaling door de beheerder van marktsegmenten en door toepassing van de test, wat deze marktsegmenten kunnen dragen. Hiermee wordt invulling gegeven aan artikel 32, eerste lid van de richtlijn waarin staat dat de beheerder de relevantie van extra heffingen moet evalueren. Daarnaast is in dit artikel opgenomen dat bij de test ten minste uitgegaan moet worden van de marktsegmenten goederenvervoersdiensten, passagiersvervoersdiensten in het kader van openbaredienstcontract (in Nederland zijn dat vervoerconcessies die conform de Wet personenvervoer 2000 zijn uitgegeven) en overige passagiersvervoersdiensten en dat de beheerder de marktsegmenten verder naar goederensoort en passagierscategorie kan onderverdelen.

De test betreft derhalve de methode waarmee in eerste instantie bepaald wordt wat de marktsegmenten kunnen dragen en waarmee inzicht verschaft wordt in de voorwaarden uit artikel 32, eerste lid, van de richtlijn waaraan de hoogte van de extra heffing per

marktsegment moeten voldoen. Voor wat betreft de onderscheiden marktsegmenten wordt voorts in de test beschreven:

- de algemene kenmerken en karakteristieken;
- de mate waarin reizigers reageren op tariefsveranderingen bij het personenvervoer per spoor;
- de mate waarin verladers reageren op tariefsveranderingen bij het spoorgoederenvervoer en de gevolgen daarvan voor de positie van het segment in relatie tot andere vervoersmodaliteiten en het gelijk speelveld in Europa;
- de financiële positie en -draagkracht van de spoorwegondernemingen die samen het segment vormen en de weerslag die de twee voorgaande punten daarop kunnen hebben.

Aangezien BOV-kosten en de dekking daarvan door de VMT, de (totale) extra heffing, overige inkomsten van de beheerder en de rijksbijdrage BOV onderdeel uitmaken van Begroting XII en Begroting A van de rijksbegroting kan de bepaling van de totale extra heffing beschouwd worden als een onderdeel van de voorbereiding daarop. De budgetverantwoordelijkheid van de Minister voor de BOV-kosten is ook de reden dat de beheerder de test in opdracht van de Minister uitvoert en de Minister bij stap 3 bepaalt welk gedeelte van de BOV-kosten in totaal met de extra heffing doorberekend wordt en bij stap 5 de extra heffing per marktsegment moet goedkeuren.

#### goedkeuring door ACM (stap 2):

Op verzoek van de beheerder toetst ACM de door de beheerder bepaalde marktsegmenten, de test en wat de marktsegmenten kunnen dragen ter goedkeuring aan de relevante regelgeving. Het toetsingskader voor de goedkeuring wordt gevormd door artikel 32 en bijlage VI, punt 1 van de richtlijn. Met de goedkeuring (en de eventueel door de beheerder toe te passen correcties) worden de door de beheerder bepaalde marktsegmenten, test en wat de marktsegmenten kunnen dragen bestendig. De goedkeuring is daarom ook een voorwaarde voor de beheerder om het proces te kunnen voortzetten. Daarnaast wordt hiermee de transparantie met de betrekking tot de totstandkoming van de uiteindelijke hoogte van de extra heffing per marktsegment geborgd. De goedkeuring staat open voor bezwaar en beroep, waarmee in elk geval de rechtszekerheid van spoorwegondernemingen en andere belanghebbenden wordt gediend. Ten slotte keurt ACM de door de beheerder bepaalde marktsegmenten, de test en wat de marktsegmenten kunnen dragen voor maximaal vijf jaar goed. Hierbij wordt aangesloten bij de methode van toerekening voor de VMT die ACM eveneens voor maximaal vijf jaar goedkeurt.

#### in totaal met de extra heffing door te berekenen BOV-kosten en bepaling extra heffing per marktsegment (stap 3 en 4):

Nadat het goedkeuringsbesluit van ACM onherroepelijk geworden is, bepaalt de Minister welk gedeelte van de BOV-kosten in totaal met de extra heffing aan de spoorvervoerders doorberekend wordt. Dit mag niet hoger zijn dan wat de marktsegmenten (samen) kunnen dragen en dat heeft de beheerder bij stap 1 bepaald. Om de totale extra heffing te kunnen bepalen is daarnaast inzicht nodig in de BOV-kosten, de dekking van die kosten door de VMT en de overige inkomsten van de beheerder (zoals in hoofdstuk 2 uiteen gezet). Dat inzicht moet de beheerder verschaffen. De Minister wordt hiermee in staat gesteld te bepalen op welke manier de BOV-kosten gedekt worden, als onderdeel van de begrotingsvoorbereiding zoals bij stap 1 aangegeven.

Op basis van het door de Minister bepaalde gedeelte van de BOV-kosten dat met de extra heffing doorberekend wordt en door toepassing van de test, bepaalt de beheerder de hoogte van de extra heffing per marktsegment.

publicatie, goedkeuring en vaststelling hoogte extra heffing per marktsegment (stap 5 en 6):

De beheerder publiceert de hoogte van de extra heffing per marktsegment (samen met de tarieven voor de VMT en de prijsprikkels) in de concept netverklaring. Conform de richtlijn verzoekt de beheerder de Minister tegelijkertijd om goedkeuring van de hoogte van de extra heffing per marktsegment. Indien uit de test blijkt dat een marktsegment de extra heffing niet of niet geheel kan dragen doet de beheerder bij dit verzoek om goedkeuring op basis van die test een voorstel voor toedeling (van dat gedeelte) van die extra heffing aan één of meerdere andere marktsegmenten. Als onderdeel van de goedkeuring van de hoogte van de extra heffing per marktsegment moet de Minister dat voorstel goedkeuren. Aan de goedkeuring kan de Minister voorwaarden verbinden, waarbij gedacht kan worden aan de aanpassing van de hoogte van de extra heffing voor een bepaald marktsegment. Uiteraard zijn die voorwaarden conform de richtlijn en dit besluit zijn. Een aanpassing mag er bijvoorbeeld niet toe leiden dat een marktsegment de extra heffing niet kan dragen. Tegen het goedkeuringsbesluit van de Minister staan bezwaar en beroep open. Conform de richtlijn stelt de beheerder de hoogte van de extra heffing per marktsegment na goedkeuring door de Minister vast en maakt die bekend in de definitieve netverklaring.

#### *Termijnen*

ACM keurt de methode van toerekening voor de VMT voor maximaal vijf jaar goed en de beheerder moet die methode daarom minimaal eenmaal per vijf jaar hernieuwen. Bij de bepaling van wat de marktsegmenten kunnen dragen is de VMT belangrijk. Daarnaast is in de richtlijn opgenomen dat de lijst met marktsegmenten minstens om de vijf jaar geëvalueerd wordt. Bij de extra heffing wordt daarom eveneens met termijnen van vijf jaar gewerkt.

De marktsegmenten, de test en wat de marktsegmenten kunnen dragen worden ten minste eenmaal per vijf jaar door de beheerder bepaald (stap 1) en voor maximaal vijf jaar door ACM goedgekeurd (stap 2) en kunnen voor die periode gebruikt worden om de hoogte van de extra heffing per marktsegment te bepalen (stap 4). Na die periode moet de test vernieuwd worden. Er kunnen redenen zijn om de test al eerder te vernieuwen. Hierbij kan gedacht worden aan (sterk) veranderde marktomstandigheden, een (tussentijdse) aanpassing van de VMT, of een verandering in de rijksbijdrage BOV. In een dergelijk geval geeft de Minister de beheerder daartoe opdracht.

Het gedeelte van de BOV-kosten dat in totaal met de extra heffing aan de spoorvervoerders doorberekend wordt (stap 3), wordt eveneens minimaal eenmaal per vijf jaar door de Minister bepaald en goedkeuring door de Minister van de hoogte van de extra heffing per marktsegment (stap 5) is daardoor ook voor maximaal vijf jaar. Dat kan bij het goedkeuringsbesluit nog ingekort worden. Bekendmaking in de netverklaring gebeurt jaarlijks (stap 6).

De meerjarigheid van de extra heffing draagt bij aan de stabiliteit en de voorspelbaarheid van de kosten voor het gebruik van het spoor (VMT en extra heffing



samen) en biedt spoorwegondernemingen de mogelijkheid voor langere termijn duidelijkheid te scheppen richting reizigers en verladers.

### **3.5 prestatieregelingen**

De richtlijn bepaalt dat prestatieregelingen de spoorwegondernemingen en de beheerder ertoe moeten aanzetten verstoringen zo gering mogelijk te houden en de prestatie van het spoorweganet te verbeteren (artikel 35, eerste lid). Dit betreft de operatie op het spoor. De beheerder en de spoorwegondernemingen hebben hiervan (gedetailleerde) kennis. Verbetering van de operatie vereist daarom dat die regelingen in overeenstemming met de spoorwegondernemingen door de beheerder vastgesteld worden. Dit is eveneens conform de richtlijn (bijlage VI, punt 2, onder a, richtlijn). De omstandigheden waaronder de operatie plaatsvindt zijn daarnaast moeilijk te voorspellen en kunnen snel veranderen. In tegenstelling tot de andere prijsprikkels is in dit besluit daarom een kader gecreëerd waarbinnen de beheerder de mogelijkheid krijgt prestatieregelingen vast te stellen.

#### *Kader prestatieregelingen*

Hieronder volgen de uitgangspunten die samen met de uitgangspunten bij de prijsprikkels uit paragraaf 2.3 het kader vormen voor de toepassing van prestatieregelingen:

1. de prestatieregelingen hebben een toegevoegde waarde ten opzichte van andere wet- en regelgeving en de beheerconcessie en vervoerconcessies, en;
2. de prestatieregelingen dragen bij aan een betere punctualiteit en een betere benutting van het spoor (door minder storingen), of;
3. de prestatieregelingen bevorderen het gebruik van materieel dat minder belastend is voor de spoorweginfrastructuur, of;
4. de prestatieregelingen stimuleren het gebruik van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

#### Ad. 1: toegevoegde waarde

Met dit uitgangspunt moet dubbele sturing voorkomen worden. Doelstellingen die met andere wet- of regelgeving, of met de beheerconcessie of vervoerconcessies nagestreefd worden moeten niet ook met prestatieregelingen nagestreefd worden. Een voorbeeld hierbij is dat er met vervoerconcessies gestuurd wordt op prestaties op het spoor, onder meer op punctualiteit. Prestatie regelingen voor het personenvervoer die zich ook hierop richten zijn daarom voor betere prestaties op het spoor van geringe meerwaarde. Voor het personenvervoer kunnen prestatie regelingen zich bijvoorbeeld richten op materieel dat minder belastend is voor de spoorweginfrastructuur, aangezien dat niet in vervoerconcessies is opgenomen.

Voor het spoorgoederenvervoer ligt dit anders. Die markt is geliberaliseerd en er zijn derhalve geen concessies waarmee bij het spoorgoederenvervoer gestuurd kan worden op prestaties op het spoor. In tegenstelling tot het personenvervoer kunnen daarvoor prestatie regelingen met inachtneming van artikel 35 van de richtlijn en de andere uitgangspunten breed ingezet worden.

#### Ad. 2: betere punctualiteit en benutting van treinpaden en opstelcapaciteit

Met dit uitgangspunt wordt beoogd dat met name het spoorgoederenvervoer punctueel rijdt en dat treinpaden beter benut worden. Dit kan bijvoorbeeld door ervoor te zorgen dat goederentreinen volgens de karakteristieken (snelheid van de trein, de optrek- en

afremkarakteristieken van de trein) van het treinpad rijden. Hierdoor worden ongeplande stops (en dus vertraging, ook van andere treinen) voorkomen. De betere benutting van treinpaden houdt eveneens in dat er tijdens de operatie meer treinpaden beschikbaar blijven en dat bijvoorbeeld minder treinpaden kort voordat ze ingepland zijn, worden geannuleerd. Ook maakt dit uitgangspunt het mogelijk dat het opstellen van (goederen)wagons strakker geregeld wordt om de doorstroming op emplacementen te bevorderen.

#### Ad. 3: gebruik minder belastend materieel voor spoorweginfrastructuur

Materieelkeuze door spoorwegondernemingen en de staat van het onderhoud van dat materieel zijn belangrijke factoren als het gaat om geluidhinder voor omwonenden, trillingsniveaus en de mate van onderhoud dat gepleegd moet worden aan het spoor. In paragraaf 3.2 is aangegeven dat de vervanging van gietijzeren remblokken door composiet remblokken tot minder geluidhinder, lagere trillingsniveaus en beperking van slijtage aan infrastructuur leidt. Er zijn meerdere maatregelen mogelijk die hetzelfde effect hebben. Met dit uitgangspunt wordt dan ook beoogd dat spoorwegondernemingen materieel gebruiken dat minder schade veroorzaakt aan het spoor. Dit geldt ook voor het onderhoud van materieel. In aanvulling op de bonusregeling voor geluid wordt hiermee eveneens aan de motie Van Helvert over trillingshinder tegemoet gekomen.

#### Ad. 4: Betuweroute en het vervoer van gevaarlijke stoffen

Het beleid is dat het spoorgoederenvervoer zoveel mogelijk van de Betuweroute gebruik maakt. Het optimaal benutten van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is daarnaast ook één van de uitgangspunten van Basisnet. Met dit uitgangspunt wordt daarom het optimaal benutten van de Betuweroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen beoogd conform Basisnet. Op die manier kan de leefomgeving verder ontlast worden. Dit is conform met de lijn die in de brief aan de Tweede Kamer van 6 juli 2016 is uiteengezet.<sup>19</sup> Ook wordt hiermee op dit punt de motie De Boer over het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor uitgevoerd.<sup>20</sup> Het optimaal benutten van de Betuweroute bij het vervoer van gevaarlijke stoffen betekent overigens ook dat benutting van het conventionele net daarvoor ontmoedigd kan worden. Het betekent daarnaast dat andere prestatieregelingen het optimaal benutten van de Betuweroute zo min mogelijk doorkruisen.

#### *Afstemming van de prestatieregelingen*

Hierboven is aangegeven dat de prestatieregelingen toegevoegde waarde moeten hebben, onder meer met betrekking tot de hoofdrailnetconcessie en de regionale concessies. Het is daarom denkbaar dat de beheerder de concessieverleners (voor de hoofdrailnetconcessie het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en voor de regionale concessie de betreffende provincies) betreft bij de vaststelling van prestatieregelingen.

Aangezien het merendeel van het spoorgoederenvervoer internationaal is, worden de prestatieregelingen voor die sector zoveel mogelijk met de buurlanden en binnen de spoorgoederencorridors die voor Nederland van belang zijn afgestemd. Op dit punt wordt hiermee ook de hierboven genoemde motie De Boer uitgevoerd.

---

<sup>19</sup> Kamerstukken II 2015/16, 30 373, nr. 62

<sup>20</sup> Kamerstukken II 2015/16, 29 984, nr. 675

### **3.6 reserveringsheffingen**

De reserveringsheffingen beogen een efficiënter gebruik van de capaciteit op het spoor waardoor er meer capaciteit (treinpaden en opstelcapaciteit) beschikbaar komt en de flexibiliteit bij de capaciteitsverdeling bevorderd wordt. Daarom worden er reserveringsheffingen in dit besluit opgenomen.

#### *Onderbenutting gereserveerde capaciteit*

In het capaciteitsverdelingsproces verdeelt de beheerder de capaciteit op het spoor. De capaciteit wordt in de vorm van treinpaden en opstelcapaciteit op stations en emplacementen door gerechtigden (zoals spoorwegondernemingen, aannemers en provincies) aangevraagd en door de beheerder toegewezen. Het komt met name bij het spoorgoederenvervoer voor dat toegewezen capaciteit wordt geannuleerd of gedurende het dienstregelingsjaar onderbenut blijft waardoor schaarse capaciteit verloren gaat. Een substantieel deel van de toegekende treinpaden bij het spoorgoederenvervoer wordt derhalve niet of slechts gedeeltelijk gebruikt (ca. 20% wordt niet gebruikt en ca. 30% wordt voor minder dan de helft van de rijdagen gebruikt).

#### *Betere benutting gereserveerde capaciteit*

Om onderbenutting van treinpaden en opstelcapaciteit tegen te gaan worden er twee reserveringsheffingen toegepast. Bij de reserveringsheffing voor het annuleren van toegewezen treinpaden wordt een heffing toegepast indien toegewezen capaciteit wordt geannuleerd. Bij de reserveringsheffing voor niet benutten wordt een heffing toegepast indien toegewezen capaciteit niet of niet voldoende gebruikt wordt. Aangezien de richtlijn verplicht om capaciteitsaanvragen twaalf maanden voor aanvang van de dienstregeling in te dienen kan met name het gedeelte van de spoorgoederenmarkt dat op korte termijn over capaciteit moet kunnen beschikken – met name de spotmarkt – profiteren van de reserveringsheffingen. Spoorwegondernemingen worden namelijk gestimuleerd met enige terughoudendheid capaciteit aan te vragen en treinpaden en opstelcapaciteit die (toch) niet gebruikt wordt zo snel mogelijk aan de beheerder terug te geven, zodat die beschikbaar komt voor andere vervoerders.

Op basis van overgangsrecht (zoals hierboven aangegeven) past ProRail de reserveringsheffingen sinds dienstregelingsjaar 2015 op de hierboven beschreven wijze toe. Sinds de toepassing van de heffingen is het aantal treinpaden dat aangevraagd wordt gedurende het capaciteitsverdelingsproces afgenomen. Er wordt derhalve minder ruim aangevraagd. Als gevolg hiervan worden ook minder treinpaden die verdeeld zijn niet gebruikt, met name bij het spoorgoederenvervoer (indicatief ca. 25%).

### **4 innen en uitkeren prijsprikkels en de extra heffing**

Evenals de tarieven voor de VMT is de beheerder verantwoordelijk voor het innen en uitkeren van de prijsprikkels en de extra heffing.

### **5 planning**

Er wordt naar gestreefd dat het besluit tijdig inwerking treedt, zodat de prijsprikkels en de extra heffing vanaf het dienstregelingsjaar 2019 door de beheerder toegepast kunnen worden, gelijktijdig met de herziene methode van toerekening voor de VMT. Gezien de publicatie van de netverklaring voor dat dienstregelingsjaar zoals hierboven beschreven

is, wordt uitgegaan van inwerkingtreding van het besluit met ingang van 1 juli 2017 voorzien.

## 6 GEVOLGEN VOOR DE REGELDRUK EN HANDHAVING

### 6.1 administratieve lasten

Behoudens de milieuheffing worden de prijsprikkels zoals opgenomen in dit conceptbesluit zoals ook hierboven aangegeven op basis van overgangrecht reeds door de beheerder uitgevoerd. Wat de prijsprikkels betreft is er daarom behoudens de milieuheffing geen sprake van nieuwe verplichtingen die voor betrokken partijen extra administratieve lasten met zich meebrengen. De milieuheffing vergt dat de beheerder bijhoudt of er bij goederentreinen op geëlektrificeerd spoor gebruik gemaakt is van dieseltractie. Ook de betreffende spoorwegondernemingen zullen dit moeten bijhouden en dat betekent extra administratieve lasten. Bij de bonusregeling voor geluidsreductie moet daarnaast vanwege uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 op basis van askilometers in plaats van wagonkilometers uitgekeerd worden. Deze omschakeling heeft voor de beheerder extra administratieve lasten tot gevolg. Afhankelijk van het aantal prestatieregelingen dat de beheerder in de toekomst vaststelt en van de mogelijke invoering van een malusregeling voor geluid kunnen de administratieve lasten voorts veranderen.

Voor de extra heffing zijn meer administratieve lasten te verwachten. Het proces dat moet leiden tot de vaststelling van de hoogte van de extra heffing per marktsegment is een verantwoordelijkheid van de beheerder en de beheerder zal ook verantwoordelijk zijn voor het innen daarvan waardoor er voor de beheerder meer administratieve lasten te verwachten zijn. Dit geldt ook voor de spoorwegondernemingen. Bij de extra heffing wordt wel zoveel mogelijk aangesloten op de tarifiering van de VMT waardoor de extra administratieve lasten beperkt kunnen worden. Bij de uitgangspunten in paragraaf 2.4 is daarnaast aangegeven dat de administratieve lasten beperkt moeten zijn. Aangezien het toepassen van de extra heffing nieuw is en in het enige twee andere Europese landen waar op dit moment de extra heffing toegepast (zullen gaan) worden (Duitsland en Italië) dat op een andere manier gebeurt dan in Nederland is het niet mogelijk de administratieve lasten nader te duiden.

### 6.2 bedrijfseffecten

De tarieven voor de prijsprikkels worden naar verwachting voor het eerst in september 2017 in de concept/netverklaring voor het dienstregelingsjaar 2019 gepubliceerd. De tarieven zijn daarom op dit moment nog niet bekend. Het is evenmin bekend of de beheerder de schaarsteheffing zal toepassen aangezien dat afhankelijk is van het jaarlijkse capaciteitsverdelingsproces. Ook is niet bekend welke prestatieregelingen de beheerder zal vaststellen, aangezien daarvoor in dit conceptbesluit alleen een kader is gecreëerd. Het is daarom niet mogelijk om de bedrijfseffecten van de prijsprikkels precies weer te geven. De verwachting is evenwel dat de bedrijfseffecten beperkt zullen zijn.

In de inleiding van hoofdstuk 2 is aangegeven dat de prijsprikkels niet bedoeld zijn om in aanvulling op de VMT en de extra heffing nog een deel van de BOV-kosten aan de spoorwegondernemingen door te berekenen. Daarnaast is in paragraaf 2.3 het uitgangspunt opgenomen dat er gestreefd wordt naar budgetneutraliteit (bezien over 20

meerdere jaren en behoudens de bonusregeling voor geluid) en dat de prijsprikkels de economische levensvatbaarheid van een dienst niet in gevaar mogen brengen. Dit zijn eveneens waarborgen voor eventuele bedrijfseffecten. Uit de *Benchmark reserveringsheffing spoorgoederenvervoer* blijkt voorts dat de reserveringsheffing niet of nauwelijks kostenverhogend werkt.<sup>21</sup> Als gevolg hiervan zijn er geen (negatieve) bedrijfseffecten.

Zoals eerder aangegeven wordt er door de beheerder reeds een aantal prijsprikkels toegepast. Ter indicatie staan hieronder de bedragen die de beheerder heeft uitgekeerd aan en heeft ontvangen van spoorwegondernemingen:

- prestatieregelingen: sinds 2011 gemiddeld ca. €4 mln. per jaar uitgekeerd;
- bonusregeling geluidsreductie: tot 2016 ca. €4,8 mln. uitgekeerd;
- reserveringsheffingen: in 2015 ca. €0,2 mln. ontvangen.

Uiteraard is het mogelijk dat de bedrijfseffecten voor individuele spoorwegondernemingen beperkt negatief (met name door toepassing van de milieuheffing) of positief zijn.

De extra heffing wordt op een later moment vastgesteld. Daarom is het hier niet mogelijk de bedrijfseffecten van de extra heffing weer te geven.

### **6.3 handhaving**

PM

## **7 ADVIES, CONSULTATIE, VOORHANG EN EVALUATIE**

### **7.1 handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudebestendigheid**

PM

### **7.2 Overleg Infrastructuur en Milieu**

PM

### **7.3 evaluatie**

De beheerder voert periodiek een evaluatie van de prijsprikkels uit, onder meer ten behoeve van de doeltreffendheid. Voor wat betreft de extra heffing voorziet de *what-the-market-can-bear-test* hierin.

### **7.4 voorhangprocedure**

PM

---

<sup>21</sup> *Kamerstukken II 2015/16, 29 984, nr. 672*

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

### Onderdeel A

In onderdeel A wordt een drietal begripsomschrijvingen aan artikel 1 toegevoegd. De begrippen "coördinatie" en "pad" worden op dezelfde wijze gebruikt als in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Daarnaast is "uitvoeringsverordening (EU) 2015/429" als verkorte titel opgenomen.

### Onderdeel B

Als heffing in de zin van de vergoeding minimumtoegangspakket worden in onderdeel B de schaarsteheffing, de milieuheffing en de bonus en malus voor geluidsreductie goederenwagons voorgesteld.

#### Artikel 11a Schaarsteheffing

De beheerder kan het in artikel 11a voorgestelde instrument gebruiken bij de coördinatie van concurrerende capaciteitsaanvragen. Het kan voorkomen dat tijdens de coördinatie geen overeenstemming wordt bereikt ten aanzien van concurrerende aanvragen die betrekking hebben op vervoer. Zoals in paragraaf 3.1 besproken, kan de beheerder dan een toeslag op de vergoeding minimumtoegangspakket vaststellen voor het gebruik van de betreffende capaciteit. Dit kan zowel treinpaden als opstelcapaciteit betreffen. Door de toepassing van de toeslag kan alsnog overeenstemming worden bereikt. De beheerder stelt de hoogte van de toeslag vast maakt deze vervolgens bekend in de netverklaring.

#### Artikel 11b. Milieuheffing

De milieuheffing als geregeld in artikel 11b geeft uitvoering aan artikel 62, zesde lid, onderdeel b, van de wet. dat weer strekt ter implementatie van artikel 31, vijfde lid, van de richtlijn. In paragraaf 3.2 van deze nota van toelichting is al ingegaan op de wijze waarop de milieuheffing kan worden ingevuld. Het tweede lid bepaalt dat bij de heffing wordt gedifferentieerd naar gelang de omvang van het veroorzaakte effect. Hiermee wordt op amvb-niveau invulling gegeven aan artikel 31, vijfde lid, tweede volzin, van de richtlijn.

#### Artikel 11c. Bonus en malus voor geluidsreductie goederenwagons

Op grond van artikel 11c, eerste lid, stelt de beheerder een korting vast voor het gebruik van aangepaste wagons en stille treinen voor goederenvervoer. Deze bepaling heeft tot doel het gebruik van composietremblokken in de komende jaren te stimuleren.

De korting wordt in mindering gebracht op de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. De Europese Commissie heeft in uitvoeringsverordening (EU) 2015/429 modaliteiten vastgesteld die de beheerder dient toe te passen bij de doorberekening van door goederenwagons veroorzaakte geluidskosten. De korting geldt voor het gebruik van aangepaste wagons en stille treinen, als bedoeld in de uitvoeringsverordening (EU) 2015/429. Van een aangepaste wagon is sprake bij bestaande wagons die overeenkomstig de TSI geluidsemisies met composietremblokken zijn uitgerust. Een stille trein is een trein die voor minstens 90% bestaat uit bestaande en/of nieuwe wagons die voldoen aan de in de TSI geluidsemisies vastgestelde geluidsdrempelwaarden. Als er sprake is van zowel een korting voor

aangepaste wagons, als een korting voor een stille trein, dan worden deze kortingen gecumuleerd.

De korting wordt berekend op basis van het aantal assen van een wagon en het aantal kilometers dat deze in een door de beheerder bepaalde periode heeft afgelegd. De beheerder stelt deze periode en de hoogte van de korting vast en maakt deze bekend in de netverklaring.

De malusregeling kent qua totstandkoming een vergelijkbare procedure als de bonusregeling. De basis van deze regeling is artikel 7 van de rechtstreeks werkende uitvoeringsverordening.

#### Onderdeel C

In onderdeel C wordt hoofdstuk 2a met aanvullende heffingen toegevoegd. Dit betreft heffingen die geen onderdeel uitmaken van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. De heffingen komen in mindering of bovenop het minimumtoegangspakket. Met uitzondering van de in artikel 11d bedoelde extra heffing, zijn de heffingen expliciet bedoeld als prijsprikkels en hebben niet tot doel om extra BOV-kosten op de spoorwegonderneming te verhalen. De beheerder stelt de hoogte van de tarieven van de prijsprikkels vast met het oog op het bevorderen van de gewenste gedragseffecten. De ACM ziet toe op de correcte toepassing van de heffingen op via de artikelen 70 en 71 van de Spoorwegwet.

#### Artikel 11d. Toepassingsbereik

De in dit hoofdstuk genoemde heffingen zijn van toepassing op <sup>de</sup> hoofdspoorweginfrastructuur.

#### Artikel 11e. Extra heffing aanvullende dekking kosten beheer, onderhoud en vervanging hoofdspoorweginfrastructuur

Op grond van artikel 11e kan de beheerder een extra heffing opleggen ter dekking van de door de beheerder gemaakte kosten (voor beheer, onderhoud en vervanging). Dit betreft de kosten die geen onderdeel uitmaken van de vergoeding voor het minimumtoegangspakket. De heffing heeft twee plafonds. In de eerste plaats kan de beheerder op grond van artikel 11e niet meer op de spoorwegondernemingen verhalen dan de totale BOV-kosten verminderd met de baten uit de vergoedingen voor het minimumtoegangspakket en overige inkomsten (tweede lid). De beheerder kan dus geen winst maken door middel van deze heffing. Ten tweede mag de beheerder niet meer kosten doorberekenen dan het betreffende marktsegment kan dragen. Om te bepalen wat de maximale kosten zijn die de markt kan dragen moet de beheerder op grond van artikel 32 van richtlijn 2012/34/EU de marktsegmenten evalueren. De marktsegmenten worden in ieder geval onderverdeeld in goederenvervoersdiensten, passagiersvervoersdiensten in het kader van een openbaredienstcontract en overige passagiersvervoersdiensten. De beheerder kan de marktsegmenten verder onderverdelen naar goederensoort of passagierscategorie. Hierbij moeten de in bijlage VI, punt 1, van richtlijn 2012/34/EU genoemde paren in aanmerking worden genomen. De evaluatie vindt minimaal eenmaal per vijf jaar plaats en kan ook marktsegmenten omvatten waarin op dat moment geen spoorwegondernemingen actief zijn. De lijst met marktsegmenten wordt bekend gemaakt in de netverklaring.

Zoals hiervoor aangegeven houdt de ACM toezicht op de toepassing van de heffingen. In het geval van een extra heffing houdt de ACM eveneens toezicht op de lijst met marktsegmenten. De lijst mag niet leiden tot oneerlijke behandeling, discriminatie of anderszins van benadeling als bedoeld in artikel 56, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU. Een spoorwegonderneming kan op grond van artikel 71 van de Spoorwegwet de ACM om onderzoek vragen.

De tarieven voor de extra heffing betreffen de relatie tussen de financiële draagkracht van de spoorvervoerders, hun positie in de markt en het gedeelte van de BOV-kosten dat aan de spoorvervoerders doorberekend wordt alsook de verdeling daarvan onder de marktsegmenten.

Overeenkomstig artikel 32, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU worden hierbij efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen in acht genomen, waarbij een optimale concurrentiepositie van marktsegmenten wordt gewaarborgd.

#### Artikelen 11f tot en met 11i

In de artikelen 11f tot en met 11i wordt het proces geregeld om te komen tot de vaststelling van de extra heffing per marktsegment. In paragraaf 3.4 is aangegeven dat allereerst het totaalbedrag van de extra heffing. De minister bepaalt na overleg met de beheerder wel gedeelte van de BOV-kosten in totaal met de extra heffing aan spoorwegondernemingen doorberekend wordt (artikel 11f). Vervolgens bepaalt de beheerder op basis van het bedrag, bedoeld in artikel 11f, de hoogte van de extra heffing per marktsegment (artikel 11g). Dit kan niet zonder dat de ACM de door de beheerder bepaalde marktsegmenten en de test wat de marktsegmenten kunnen dragen heeft goedgekeurd (artikel 11h). Dit proces van goedkeuren is hiervoor beschreven in paragraaf 3.4 (goedkeuring door ACM (stap 2)). De goedkeuring door de minister van de uiteindelijk heffing per marktsegment, zoals geregeld in artikel 11i is het sluitstuk in het totstandkomingsproces.

#### Artikel 11j. Correctie vanwege gewijzigde verdeling marktsegmenten of relatieve deel van de kosten

Als een spoorwegonderneming een klacht indient bij de ACM over de lijst van marktsegmenten, kan dit leiden tot een besluit van de ACM dat noopt tot wijziging van de (onder)verdeling in marktsegmenten. Ook kan een onderneming bijvoorbeeld tot een ander marktsegment worden gerekend. Een andere mogelijkheid is dat een besluit van de ACM uitmondt in een procedure voor de rechter. Uitkomst hiervan kan zijn dat de ACM op basis van de rechterlijke uitspraak een besluit neemt en aan de beheerder de opdracht geeft tot wijziging van de verdeling van marktsegmenten. Ook het besluit worden genomen dat de betreffende spoorwegonderneming bij een ander marktsegment behoort. Ook kan de rechter tot deze conclusie komen.

Het kan zijn dat er al vergoedingen in rekening zijn gebracht op basis van de foutieve verdeling. In dat geval is er een vergoeding in rekening gebracht die gecorrigeerd moet worden. Op grond van artikel 11j kan de beheerder de vergoeding aanpassen aan de uiteindelijke verdeling.

Om de rechtszekerheid te borgen, is bepaald dat slechts tot correctie kan worden overgegaan als de rechterlijke uitspraak of het besluit van de ACM in rechte onaanastbaar is geworden. Indien er dus nog (hoger) beroep open staat, is het toepassen van een correctie niet mogelijk.



### Artikel 11k. Prestatieregelingen

De beheerder heeft samen met de spoorwegondernemingen tot taak de prestatie van het spoor te optimaliseren. Om dit doel te realiseren stelt de beheerder op grond van artikel 11k prestatieregelingen vast. De beheerder maakt hierbij gebruik van de in het tweede lid genoemde uitgangspunten. Daarbij moet de beheerder handelen overeenkomstig artikel 35 en de beginselen opgenomen in bijlage VI van richtlijn 2012/34/EU. In overeenstemming met de aanvrager bepaalt de beheerder het prestatieniveau en de belangrijkste parameters van de prestatieregeling, met name de waarde van vertragingen, de betalingsdrempels op grond van de prestatieregeling voor zowel individuele treinritten als alle treinritten van een spoorwegonderneming gedurende een bepaalde periode. Hierbij mag de economische levensvatbaarheid van de betreffende dienst niet in gevaar komen, zoals opgenomen in punt 2a van bijlage VI van de richtlijn. Omwille van de transparantie worden de parameters en het tarief vastgesteld in de netverklaring.

### Artikelen 11l en 11m

Ter bevordering van een efficiënte capaciteitsverdeling op het spoor legt de beheerder heffingen op voor toegewezen maar niet-gebruikte capaciteit, de zogenoemde reserveringsheffingen. De heffing heeft tot doel om efficiënt capaciteitsgebruik aan te moedigen, zoals volgt uit artikel 36 van richtlijn 2012/34/EU. In de artikelen 11l en 11m zijn twee verschillende reserveringsheffingen opgenomen: de heffing bij regelmatige nalatigheid en de heffing bij niet-gebruik van toegewezen capaciteit.

#### *Reserveringsheffing bij regelmatige nalatigheid*

De beheerder kan op grond van artikel 11l aan de spoorwegonderneming een heffing opleggen als de spoorwegonderneming regelmatig nalaat aan hem toegewezen capaciteit te gebruiken. Dit geldt zowel voor gereserveerde treinpaden als voor capaciteit voor opstellen. De beheerder stelt objectieve criteria vast om te bepalen wanneer er sprake is van regelmatige nalatigheid. Dit kan bijvoorbeeld worden uitgedrukt in een percentage van de gereserveerde capaciteit die de spoorwegonderneming gedurende een bepaalde periode onbenut heeft gelaten. De criteria en het tarief stelt de beheerder vast in de netverklaring. Zoals hiervoor aangegeven houdt de ACM toezicht op de toepassing van de heffingen. In het geval van de reserveringsheffingen houdt de ACM eveneens toezicht op de criteria voor het vaststellen van nalatigheid. De criteria mogen niet leiden tot oneerlijke behandeling, discriminatie of anderszins van benadeling als bedoeld in artikel 56, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU. Een spoorwegonderneming kan op grond van artikel 71 van de Spoorwegwet de ACM om onderzoek vragen.

#### *Reserveringsheffing bij annuleren toegewezen capaciteit*

Op grond van artikel 11m kan de beheerder een heffing opleggen als een spoorwegonderneming tijdens het dienstregelingsjaar geen of maar gedeeltelijk gebruik maakt van toegewezen capaciteit. Deze heffing heeft tot doel om strategisch reserveren in de capaciteitsverdeling te bestrijden en geldt zowel voor het niet-gebruik van capaciteit voor treinpaden als voor opstellen. De beheerder stelt criteria voor het toepassen van de heffing en het tarief vast en maakt deze bekend in de netverklaring. Zo kan de beheerder criteria stellen ten aanzien van bijvoorbeeld de periode waarop de annulering betrekking heeft en het maximale percentage van geannuleerde capaciteit

voor toepassing van de heffing. Zoals hiervoor aangegeven houdt de ACM toezicht op de toepassing van de heffingen. In het geval van de reserveringsheffing bij annulering houdt de ACM eveneens toezicht de criteria voor de toepassing van de heffing. De criteria mogen niet leiden tot oneerlijke behandeling, discriminatie of anderszins van benadeling als bedoeld in artikel 56, eerste lid, van richtlijn 2012/34/EU. Een spoorwegonderneming kan op grond van artikel 71 van de Spoorwegwet de ACM om onderzoek vragen.

#### Onderdeel D (wijziging citeertitel)

Door de nadere uitwerking van de prijsprikkels strekt het besluit niet langer enkel tot implementatie van richtlijn 2012/34/EU, maar krijgt een bredere functie bij het berekenen van de vergoeding voor het gebruik van de hoofdspoorweginfrastructuur. De citeertitel is aan deze bredere functie aangepast.

#### Artikel III

De artikelen van het besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld. Hiermee wordt het mogelijk dat de zogenoemde malusregeling (artikel I, onderdeel B, artikel 11c) op een later tijdstip in werking kan treden dan de overige bepalingen van het besluit.

Op grond van het tweede lid vervalt met ingang van 1 januari 2022 de bonus voor geluidsreductie. Deze bonus vervalt op hetzelfde tijdstip als de bijbehorende regeling in uitvoeringsverordening (EU) 2015/429.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,