

## **Strategieën voor de gebruiksvergoeding spoorgoederenvervoer**

### *Hoofdlijn kortingssystematiek*

Uitgangspunt is de huidige systematiek voor de tarieven gebruiksvergoeding die is opgebouwd uit een treinkilometer tarief, een tonkilometertarief, een rangeeropslag en een tarief per kWh. De 100% korting wordt gegeven op het tonkilometertarief voor iedere ton boven de tonnagegrens. Het tonkilometertarief is - naast het treinkilometertarief waarop geen korting wordt gegeven - het basistarief voor het minimumtoegangspakket. Op de tarieven voor de diensten buiten het minimumtoegangspakket - de rangeeropslag van 14% per treinkilometer en het tarief per kWh - wordt eveneens geen korting gegeven.

### *Strategie stabilisatie huidige volume*

Deze strategie vermindert de vraaguitval zodanig dat in 2007 en 2008 een stabilisatie van de huidige vervoersomvang wordt gerealiseerd en het spoorgoederenvervoer vanaf 2009 weer groeit. Dit wordt bereikt door in 2007 iedere ton boven de 600 ton treingewicht een vaste korting van 100% op het tonkilometertarief te geven. De tonnagegrens schuift daarna naar achtereenvolgens 800 in 2008, 1200 in 2009, 1500 ton in 2010 en 1600 ton in 2011. De tonnagegrens in 2010 en 2011 is gelijk aan die in de reeds uitgewerkte overgangsregeling zoals vermeld in mijn brief van 16 januari 2006, maar de korting is hoger: 100% in plaats van 70%.

### *Strategie gestage groei*

Deze strategie wordt gerealiseerd door een vaste korting van 100% op het tonkilometertarief te geven voor iedere ton treingewicht boven de 600 ton in 2007. Daarna loopt de tonnagegrens jaarlijks met 100 ton op.

### *Strategie groei conform marktprognose*

Om deze strategie te realiseren, is een regeling noodzakelijk waarbij een vaste korting van 100% op het tonkilometertarief wordt gegeven voor iedere ton treingewicht boven de 500 ton in 2007. Daarna schuift deze tonnagegrens jaarlijks met 50 ton naar boven op. Onderzoek van PRC geeft aan dat deze maatregel tot een vrijwel even grote vervoersomvang leidt als de marktprognose die is gehanteerd in de Referentiecasus en Referentiewaarden van V&W voor de exploitatie van de Betuweroute voor de beoordeling van de business case van Havenbedrijf Rotterdam/ProRail (van 30 november 2004) en het nader voorstel van GTRC (van 16 september 2005).