



Policy Research Corporation



CONCRETE OPLOSSINGEN GEBASEERD OP WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK

EFFECTANALYSE GEBRUIKSVERGOEDING
SPOORGOEDERENVERVOER

Eindrapport

31 maart 2006

© ***Policy Research Corporation Nederland B.V.***
Copyright 2006

Parklaan 40
3016 BC Rotterdam (Nederland)
tel : +31 10 436 0 364
fax : +31 10 436 1 416
e-mail : info@policyresearch.nl
website : www.policyresearch.nl

Dit rapport waarop het auteursrecht van toepassing is, is bestemd voor intern gebruik door de geadresseerde. Elke vorm van gebruik door derden van dit rapport, volledig of gedeeltelijk, vergt een voorafgaande schriftelijke toestemming van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.



INHOUDSOPGAVE

Aanleiding, doel en aanpak onderzoek

Maatregelen

Markteffecten van de maatregelen

Effecten op de inkomsten uit de gebruiksvergoeding

Overzicht resultaten van de maatregelen

AANLEIDING ONDERZOEK

- Per brief aan de Tweede Kamer heeft de Minister van V&W op 16 januari 2006 (22589, nummer 259) een voornemen voor een overgangsregeling voor de periode 2007 – 2011 voor de gebruiksvergoeding op het gemengde net voor het goederenvervoer kenbaar gemaakt
- Deze overgangsregeling is van kracht totdat een regeling die voortvloeit uit het traject waarin de systematiek van ProRail ten principale wordt gezien in het kader van de evaluatie van de spoorwegwet in 2008 wordt ingevoerd
- ProRail heeft in de Netverklaring 2007 van 1 februari 2006 de voorgenomen meerjarige overgangsregeling gepubliceerd
- De Belangenvereniging Railgoederenvervoer heeft op 26 januari per brief aan de Minister en de Tweede Kamer aangegeven dat de voorgenomen overgangsregeling nog steeds tot problemen leidt
- Tijdens een hoorzitting van de Tweede Kamer van 9 februari 2006 hebben de vervoerders, FNV Bondgenoten en EVO hun verontrusting over de effecten van de snelle grote stijgingen van de gebruiksvergoeding op zowel de Betuweroute als het gemengde net uitgesproken
- Op 13 februari 2006 heeft Havenbedrijf Rotterdam, mede namens de goederensector (Railion, EVO, Deltalinqs, ORAM en Haven Amsterdam) in een brief aangegeven dat de forse stijging van de Nederlandse gebruiksvergoeding een ernstige verstoring van het gelijke speelveld kan opleveren tussen de Betuweroute en het gemengde net, tussen het spoor en andere modaliteiten en tussen Nederland en buurlanden
- In het Algemeen Overleg van 14 februari 2006 heeft de Tweede Kamer aangedrongen op een meer geleidelijk verloopende overgangsregeling en de ruimte gegeven om de motie Hofstra op termijn te zetten



Aanleiding voor het onderzoek is de politieke wens om te komen tot een vermindering van de vraaguitval als gevolg van de hoogte van de gebruiksvergoeding voor het goederenvervoer

DOEL ONDERZOEK

Doel onderzoek: het mogelijk maken van een transparante besluitvorming over mogelijkheden om de vraaguitval van het goederenvervoer op het gemengde net te verminderen

Strategieën voor de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer in relatie tot de gebruiksvergoeding

Groei conform Marktverwachting¹

Gestage groei

Stabilisatie en groei op termijn

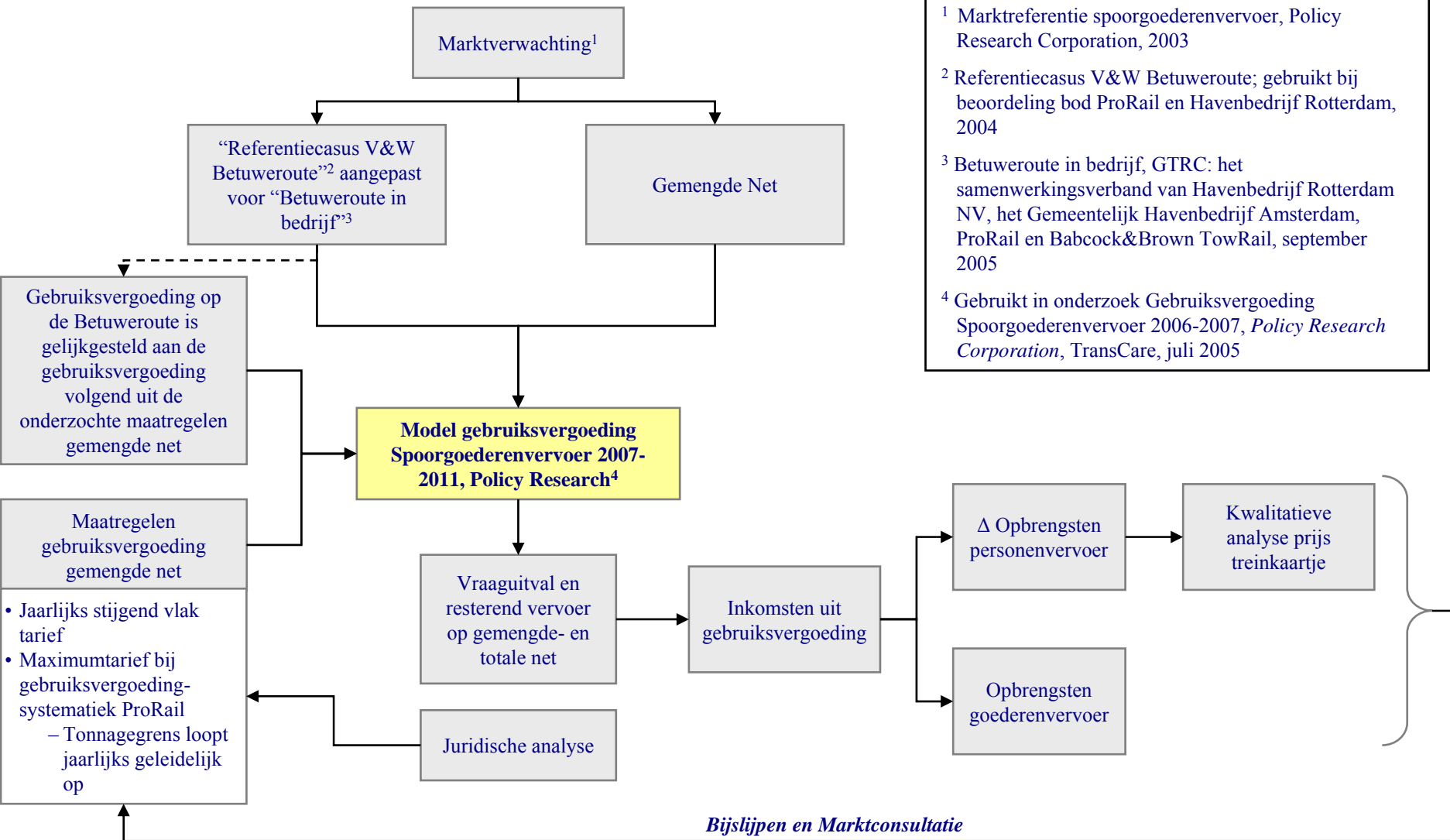
Zeer forse vraaguitval t.o.v. Marktverwachting

¹ Basis voor AMVB Capaciteit en Referentiecasi V&W exploitatie Betuweroute, vastgelegd in rapport Marktreferentie spoorgoederenvervoer, *Policy Research Corporation*, 2003



Het doel van het onderzoek is transparante besluitvorming gebaseerd op een strategie voor het spoorgoederenvervoer

AANPAK ONDERZOEK (1)



- ¹ Marktreferentie spoorgoederenvervoer, Policy Research Corporation, 2003
- ² Referentiecasi V&W Betuweroute; gebruikt bij beoordeling bod ProRail en Havenbedrijf Rotterdam, 2004
- ³ Betuweroute in bedrijf, GTRC: het samenwerkingsverband van Havenbedrijf Rotterdam NV, het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, ProRail en Babcock&Brown TowRail, september 2005
- ⁴ Gebruikt in onderzoek Gebruiksvergoeding Spoorgoederenvervoer 2006-2007, Policy Research Corporation, TransCare, juli 2005

AANPAK ONDERZOEK (2)

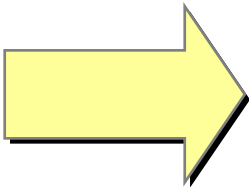
- De juridische analyse is geen onderdeel van dit rapport, dit doet Verkeer en Waterstaat zelf
- Δ Opbrengsten personenvervoer is berekend door ProRail
- Opbrengsten goederenvervoer:
 - Op basis van de vervoervolumes
 - Op basis van gebruiksvergoedingen bij diverse strategieën
 - Op basis van vervoervolume waarop eventuele kortingen betrekking hebben (bron: ProRail)
 - Berekeningen van de opbrengsten op het gemengde net en op de Betuweroute zijn door *Policy Research Corporation* gemaakt
 - In dit onderzoek zijn de (veranderingen in) kosten op het gemengde net en Betuweroute niet geanalyseerd
- Aangeleverde data over opbrengsten personenvervoer en treingewichten is niet beoordeeld in dit onderzoek



**De door andere partijen geleverde data en analyses zijn niet beoordeeld door
*Policy Research Corporation***

TOELICHTING OP BEREKENING VRAAGUITVAL IN MODEL

- Het model is gebaseerd op het TransCare-model waarin voor een aantal relevante product/markt combinaties de vraaguitval is bepaald
 - De gebruikte product/markt combinaties beslaan circa 60% van de markt (gemeten in ladingtonkilometers)
 - Per product/markt combinatie vindt een vergelijking tussen transporttarieven plaats. Alle andere koopmotieven (kwalitatieve aspecten, strategische keuzen) worden constant verondersteld
 - Per product/markt combinatie wordt de impact van een verhoging van de gebruiksvergoeding op het Nederlandse traject berekend
 - Verhoging van de gebruiksvergoeding op het spoor leidt tot uitval van de product/markt combinatie:
 - Als spoor reeds duurder was, en meer dan 5% duurder wordt
 - Als spoor duurder wordt dan een concurrerende modaliteit
- Het model houdt rekening met efficiencyverbeteringen in de spoorsector, waardoor er op termijn een eventuele vraaguitval (gedeeltelijk) teniet wordt gedaan
- Dit keuzeprocess is discreet gemodelleerd, een product/markt combinatie valt in het geheel uit of blijft op het spoor
 - Afhankelijk van het relatieve aandeel van de verschillende product/markt combinaties in een segment wordt bepaald hoe groot de vraaguitval per segment is
 - De gebruiksvergoeding op de Betuweroute is steeds gelijkgesteld aan het tarief dat volgt uit de verschillende onderzochte maatregelen voor de gebruiksvergoeding op het gemengde net
 - Bij de berekening van de opbrengsten wordt geen rekening gehouden met eventuele veranderingen in de kosten van gebruik van het spoornet als gevolg van vraaguitval
 - De belangrijkste aannames in het model (te weten de transporttarieven en gebruiksvergoedingen in binnen- en buitenland) zijn ter toetsing voorgelegd aan marktpartijen die geen afwijkingen ten opzichte van de bedrijfspraktijk hebben aangegeven. Dit neemt niet weg dat bij deze aannames een grotere differentiatie in transportprijzen is, bijvoorbeeld op basis van de omvang van de klant



Het model voor de berekening van de vraaguitval beslaat circa 60% van de markt en vergelijkt de transporttarieven per product/markt combinatie. Het model laat alle andere koopmotieven constant

INHOUDSOPGAVE

Aanleiding, doel en aanpak onderzoek

Maatregelen

Markteffecten van de maatregelen

Effecten op de inkomsten uit de gebruiksvergoeding

Overzicht resultaten van de maatregelen

MAATREGELLEN

Om het doel van het verminderen van de vraaguitval ten opzichte van de overgangsregeling te bereiken zijn drie tijdelijke maatregelen geïdentificeerd door V&W en de goederensector. Deze maatregelen zijn:

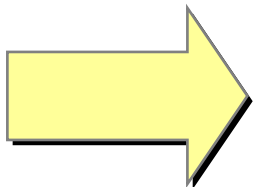
1. Een jaarlijks stijgend vlak tarief per treinkilometer voor alle goederentreinen (de ProRail gebruiksvergoedingsystematiek wordt losgelaten). Het tarief is niet afhankelijk van het gewicht van de trein
 - Deze maatregel loopt vooruit op de evaluatie en de mogelijke herziening van de gebruiksvergoedingsystematiek in het kader van de evaluatie van de Spoorwegwet
 - Het is onduidelijk of deze maatregel van tijdelijke aard gezien mag worden
 - Deze maatregel is het voorstel van de goederensector
2. Een jaarlijks stijgend maximumtarief bij de ProRail systematiek. Boven een bepaalde jaarlijks stijgende tonnagengrens wordt 100% korting op het tonkilometertarief gegeven voor iedere extra ton. Op de andere tariefparameters van ProRail (treinkilometer, rangeeropslag en kWh-opslag) wordt geen korting gegeven
 - Deze maatregel loopt niet vooruit op de evaluatie en de mogelijke herziening van de gebruiksvergoedingsystematiek in het kader van de evaluatie van de Spoorwegwet
3. Een compensatiemaatregel voor zogenaamde non-commerciële stops, de zogenaamde ‘kwaliteitsrabat’, in aanvulling op de reeds uitgewerkte meerjarige overgangsregeling
 - Wegens de complexiteit van de maatregel en korte doorlooptijd van het project is de analyse beperkt
 - Deze maatregel kan, afhankelijk van de uitwerking, ook gelden voor het personenvervoer. Er is derhalve een risico op extra negatieve financiële consequenties voor de staat daar de treinkaartjes goedkoper worden



Om het doel te bereiken zijn drie maatregelen geïdentificeerd die de vraaguitval ten opzichte van de overgangsregeling kunnen verminderen

EISEN AAN MAATREGELLEN

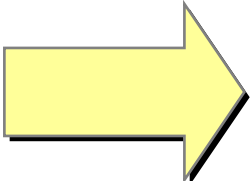
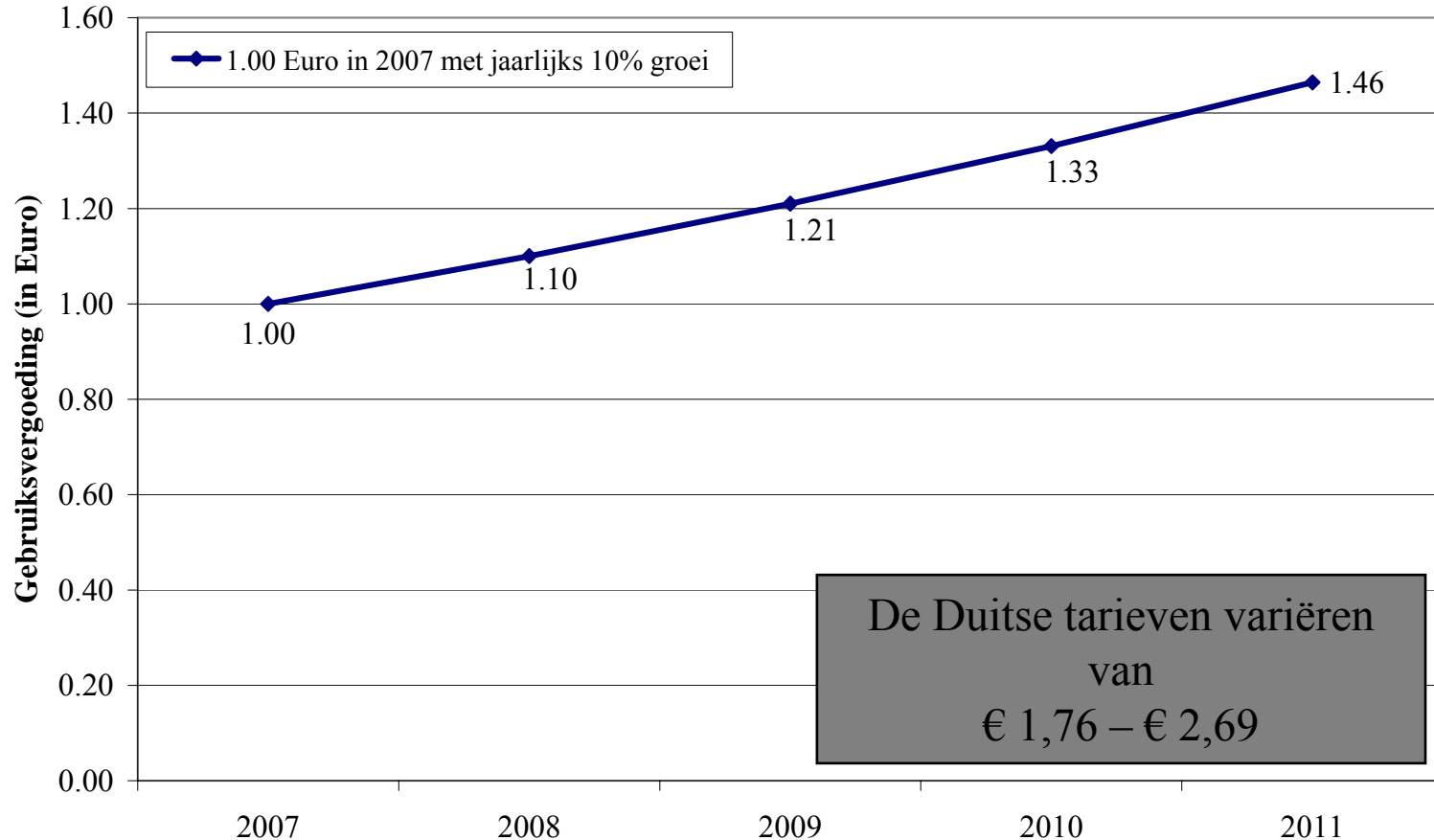
- Alle maatregelen moeten voldoen aan de eisen uit de richtlijn 2001/14/EG en de Spoorwegwet (geen onderdeel van dit rapport)
- De maatregelen lopen niet vooruit op de evaluatie en de mogelijke herziening van de gebruiksvergoedingsystematiek in het kader van de evaluatie van de Spoorwegwet
- De maatregelen zijn tijdelijk en meerjarig (uiterlijk tot en met 2011)



De te nemen maatregel dient aan een aantal juridische en praktische eisen voldoen

MAATREGEL 1: JAARLIJKS STIJGEND VLAK TARIEF PER TREINKILOMETER

Starttarief van 1.00 Euro in 2007 en jaarlijks oplopend met 10% (maatregel 1)

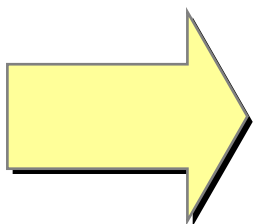
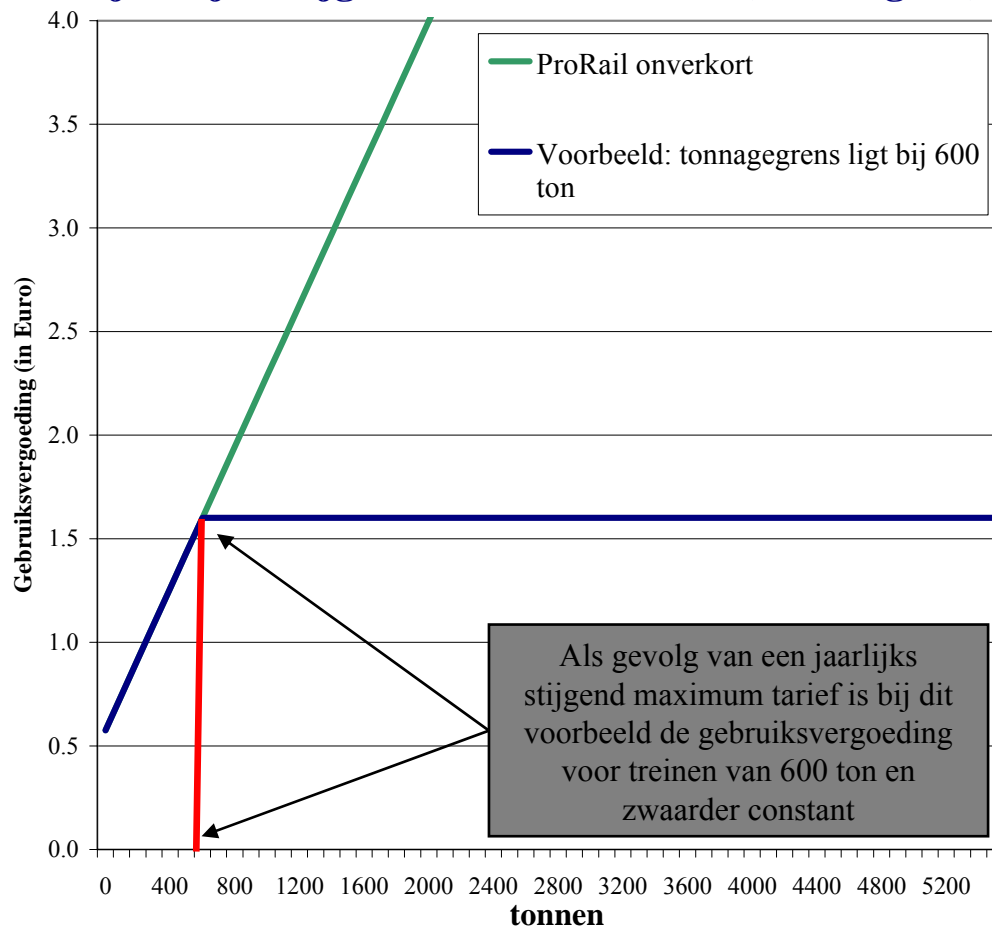


De hoogte van de gebruiksvergoeding start bij €1.00 in 2007 en stijgt jaarlijks met 10% tot €1.46 in 2011

MAATREGEL 2: JAARLIJKS STIJGEND MAXIMUMTARIEF

Voorbeeld jaarlijks stijgend maximum tarief (maatregel 2)

Tonnagegrens voor treingewichten	2007	2008	2009	2010	2011
Maatregel 2A	250	310	375	450	525
Maatregel 2B	500	550	600	650	700
Maatregel 2C	600	700	800	900	1000
Maatregel 2D	600	800	1200	1500	1600
Maatregel 2E	750	800	850	900	950

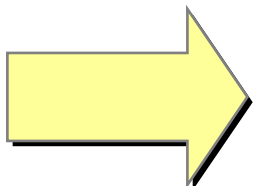


De tonnagegrens voor treingewichten van de verschillende submaatregelen start in 2007 tussen de 250 ton en de 750 ton en loopt met de jaren op resulterend in een jaarlijks hogere gebruiksvergoeding

MAATREGEL 2A: GEBRUIKSVERGOEDING BIJ VERSCHILLENDE TREINGEWICHTEN

Treingewicht in tonnen	2007	2008	2009	2010	2011	Duitse tarief	ProRail Netverklaring 2006
80	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 1.76	€ 0.62
350	€ 1.01	€ 1.11	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.76	€ 0.75
700	€ 1.01	€ 1.11	€ 1.22	€ 1.35	€ 1.48	€ 1.76	€ 0.93
1000	€ 1.01	€ 1.11	€ 1.22	€ 1.35	€ 1.48	€ 1.87	€ 1.08
1500	€ 1.01	€ 1.11	€ 1.22	€ 1.35	€ 1.48	€ 1.97	€ 1.33
1800	€ 1.01	€ 1.11	€ 1.22	€ 1.35	€ 1.48	€ 2.03	€ 1.48
2200	€ 1.01	€ 1.11	€ 1.22	€ 1.35	€ 1.48	€ 2.11	€ 1.68
3400	€ 1.01	€ 1.11	€ 1.22	€ 1.35	€ 1.48	€ 2.37	€ 2.28
5300	€ 1.01	€ 1.11	€ 1.22	€ 1.35	€ 1.48	€ 2.69	€ 3.23

Prijspeil 2006

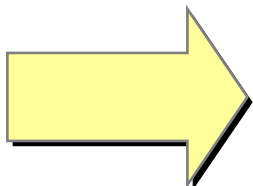


De hoogte van de maximale gebruiksvergoeding ligt op €1.01 in 2007 en stijgt naar €1.48 in 2011

MAATREGEL 2B: GEBRUIKSVERGOEDING BIJ VERSCHILLENDE TREINGEWICHTEN

Treingewicht in tonnen	2007	2008	2009	2010	2011	Duitse tarief	ProRail Netverklaring 2006
80	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 1.76	€ 0.62
350	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.76	€ 0.75
700	€ 1.43	€ 1.52	€ 1.61	€ 1.69	€ 1.78	€ 1.76	€ 0.93
1000	€ 1.43	€ 1.52	€ 1.61	€ 1.69	€ 1.78	€ 1.87	€ 1.08
1500	€ 1.43	€ 1.52	€ 1.61	€ 1.69	€ 1.78	€ 1.97	€ 1.33
1800	€ 1.43	€ 1.52	€ 1.61	€ 1.69	€ 1.78	€ 2.03	€ 1.48
2200	€ 1.43	€ 1.52	€ 1.61	€ 1.69	€ 1.78	€ 2.11	€ 1.68
3400	€ 1.43	€ 1.52	€ 1.61	€ 1.69	€ 1.78	€ 2.37	€ 2.28
5300	€ 1.43	€ 1.52	€ 1.61	€ 1.69	€ 1.78	€ 2.69	€ 3.23

Prijspeil 2006

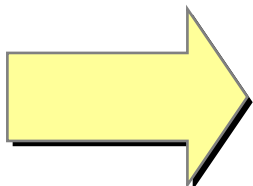


De hoogte van de maximale gebruiksvergoeding ligt op €1.43 in 2007 en stijgt naar €1.78 in 2011

MAATREGEL 2C: GEBRUIKSVERGOEDING BIJ VERSCHILLENDE TREINGEWICHTEN

Treingewicht in tonnen	2007	2008	2009	2010	2011	Duitse tarief	ProRail Netverklaring 2006
80	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 1.76	€ 0.62
350	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.76	€ 0.75
700	€ 1.61	€ 1.78	€ 1.78	€ 1.78	€ 1.78	€ 1.76	€ 0.93
1000	€ 1.61	€ 1.78	€ 1.95	€ 2.12	€ 2.29	€ 1.87	€ 1.08
1500	€ 1.61	€ 1.78	€ 1.95	€ 2.12	€ 2.29	€ 1.97	€ 1.33
1800	€ 1.61	€ 1.78	€ 1.95	€ 2.12	€ 2.29	€ 2.03	€ 1.48
2200	€ 1.61	€ 1.78	€ 1.95	€ 2.12	€ 2.29	€ 2.11	€ 1.68
3400	€ 1.61	€ 1.78	€ 1.95	€ 2.12	€ 2.29	€ 2.37	€ 2.28
5300	€ 1.61	€ 1.78	€ 1.95	€ 2.12	€ 2.29	€ 2.69	€ 3.23

Prijspeil 2006

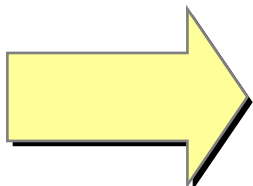


De hoogte van de maximale gebruiksvergoeding ligt op €1.61 in 2007 en stijgt naar €2.29 in 2011

MAATREGEL 2D: GEBRUIKSVERGOEDING BIJ VERSCHILLENDE TREINGEWICHTEN

Treingewicht in tonnen	2007	2008	2009	2010	2011	Duitse tarief	ProRail Netverklaring 2006
80	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 1.76	€ 0.62
350	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.76	€ 0.75
700	€ 1.61	€ 1.78	€ 1.78	€ 1.78	€ 1.78	€ 1.76	€ 0.93
1000	€ 1.61	€ 1.95	€ 2.29	€ 2.29	€ 2.29	€ 1.87	€ 1.08
1500	€ 1.61	€ 1.95	€ 2.63	€ 3.15	€ 3.15	€ 1.97	€ 1.33
1800	€ 1.61	€ 1.95	€ 2.63	€ 3.15	€ 3.32	€ 2.03	€ 1.48
2200	€ 1.61	€ 1.95	€ 2.63	€ 3.15	€ 3.32	€ 2.11	€ 1.68
3400	€ 1.61	€ 1.95	€ 2.63	€ 3.15	€ 3.32	€ 2.37	€ 2.28
5300	€ 1.61	€ 1.95	€ 2.63	€ 3.15	€ 3.32	€ 2.69	€ 3.23

Prijspeil 2006

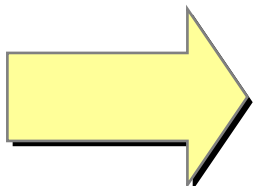


De hoogte van de maximale gebruiksvergoeding ligt op €1.61 in 2007 en stijgt naar €3.32 in 2011

MAATREGEL 2E: GEBRUIKSVERGOEDING BIJ VERSCHILLENDE TREINGEWICHTEN

Treingewicht in tonnen	2007	2008	2009	2010	2011	Duitse tarief	ProRail Netverklaring 2006
80	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 0.71	€ 1.76	€ 0.62
350	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.18	€ 1.76	€ 0.75
700	€ 1.78	€ 1.78	€ 1.78	€ 1.78	€ 1.78	€ 1.76	€ 0.93
1000	€ 1.86	€ 1.95	€ 2.03	€ 2.12	€ 2.21	€ 1.87	€ 1.08
1500	€ 1.86	€ 1.95	€ 2.03	€ 2.12	€ 2.21	€ 1.97	€ 1.33
1800	€ 1.86	€ 1.95	€ 2.03	€ 2.12	€ 2.21	€ 2.03	€ 1.48
2200	€ 1.86	€ 1.95	€ 2.03	€ 2.12	€ 2.21	€ 2.11	€ 1.68
3400	€ 1.86	€ 1.95	€ 2.03	€ 2.12	€ 2.21	€ 2.37	€ 2.28
5300	€ 1.86	€ 1.95	€ 2.03	€ 2.12	€ 2.21	€ 2.69	€ 3.23

Prijspeil 2006



De hoogte van de maximale gebruiksvergoeding ligt op €1.86 in 2007 en stijgt naar €2.21 in 2011

MAATREGEL 3: COMPENSATIE KWALITEITSRABAT

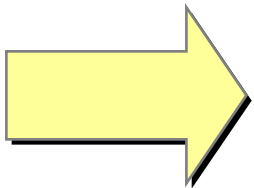
- De kwaliteitsrabat is een compensatiemaatregel voor non-commerciële stops, in aanvulling op de reeds uitgewerkte meerjarige overgangsregeling
- Op hoofdlijnen komt deze maatregel neer op een gedeeltelijke compensatie voor daadwerkelijk geleden bedrijfseconomische schade aan de goederenvervoerders die ontstaat door gebruik van treinpaden uit de dienstregeling voor het gemengde net met meerdere, door de vervoerders ongewenste, non-commerciële stops
- Deze maatregel kent volgens V&W (HDJZ) juridische risico's en is volgens ProRail op korte termijn moeilijk te implementeren
- Deze maatregel geldt mogelijk ook voor personenvervoer
- Deze maatregel is op hoofdlijnen reeds op markteffecten doorgerekend in het rapport “Meerjarige overgangsregeling gebruiksvergoeding gemengde net” van 20 januari 2006



De maatregel “Kwaliteitsrabat” is nog niet in detail uitgewerkt

TOETSING MAATREGELEN

- Juridische haalbaarheid (aparte analyse V&W HDJZ)
- Markteffecten:
 - Effecten op de vraaguitval van goederenvervoer: het gemengde net respectievelijk totale spoorgoederenvervoer in Nederland
- Effecten op inkomsten uit gebruiksvergoeding:
 - De effecten op de inkomsten uit de gebruiksvergoeding worden berekend (kostenzijde wordt buiten beschouwing gelaten)
 - Effecten op de inkomsten uit gebruiksvergoeding Betuweroute
 - Effecten op de inkomsten uit gebruiksvergoeding uit goederenvervoer op het gemengde net
 - Effecten op het personenvervoer: gebruiksvergoedingsinkomsten uit personenvervoer en kwalitatieve inschatting effect op prijzen treinkaartjes



De maatregelen worden getoetst op juridische haalbaarheid, effecten op vraaguitval, inkomsten op gemengde net en Betuweroute en de effecten op personenvervoer

INHOUDSOPGAVE

Aanleiding, doel en aanpak onderzoek

Maatregelen

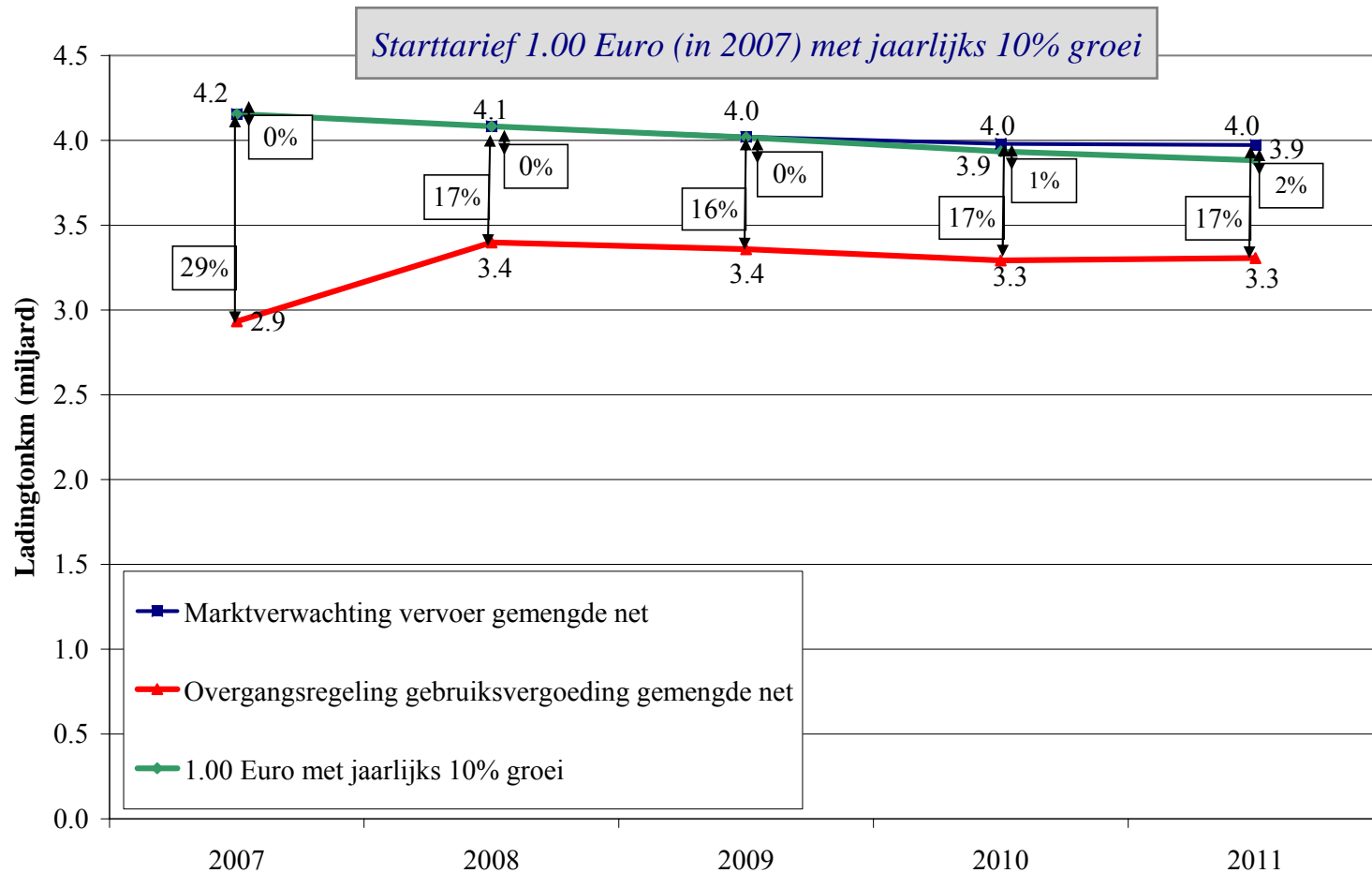
Markteffecten van de maatregelen

Effecten op de inkomsten uit de gebruiksvergoeding

Overzicht resultaten van de maatregelen

VRAAGUITVAL MAATREGEL 1

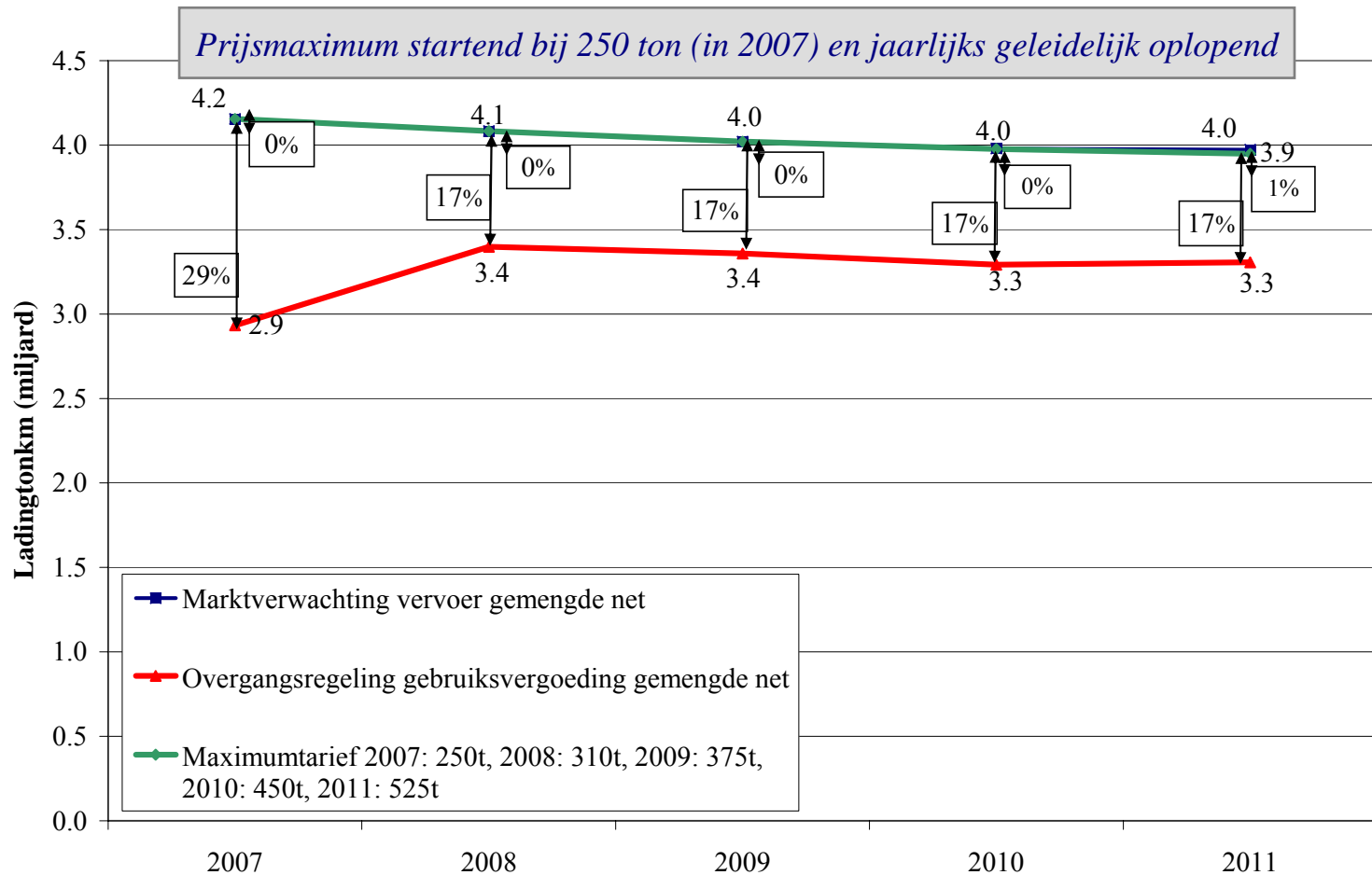
Ladingtonkilometers op het gemengde net



Bij deze maatregel vindt er op het gemengde net tot en met 2009 geen vraaguitval plaats en in 2010 slechts 1% en in 2011 2%

VRAAGUITVAL MAATREGEL 2A

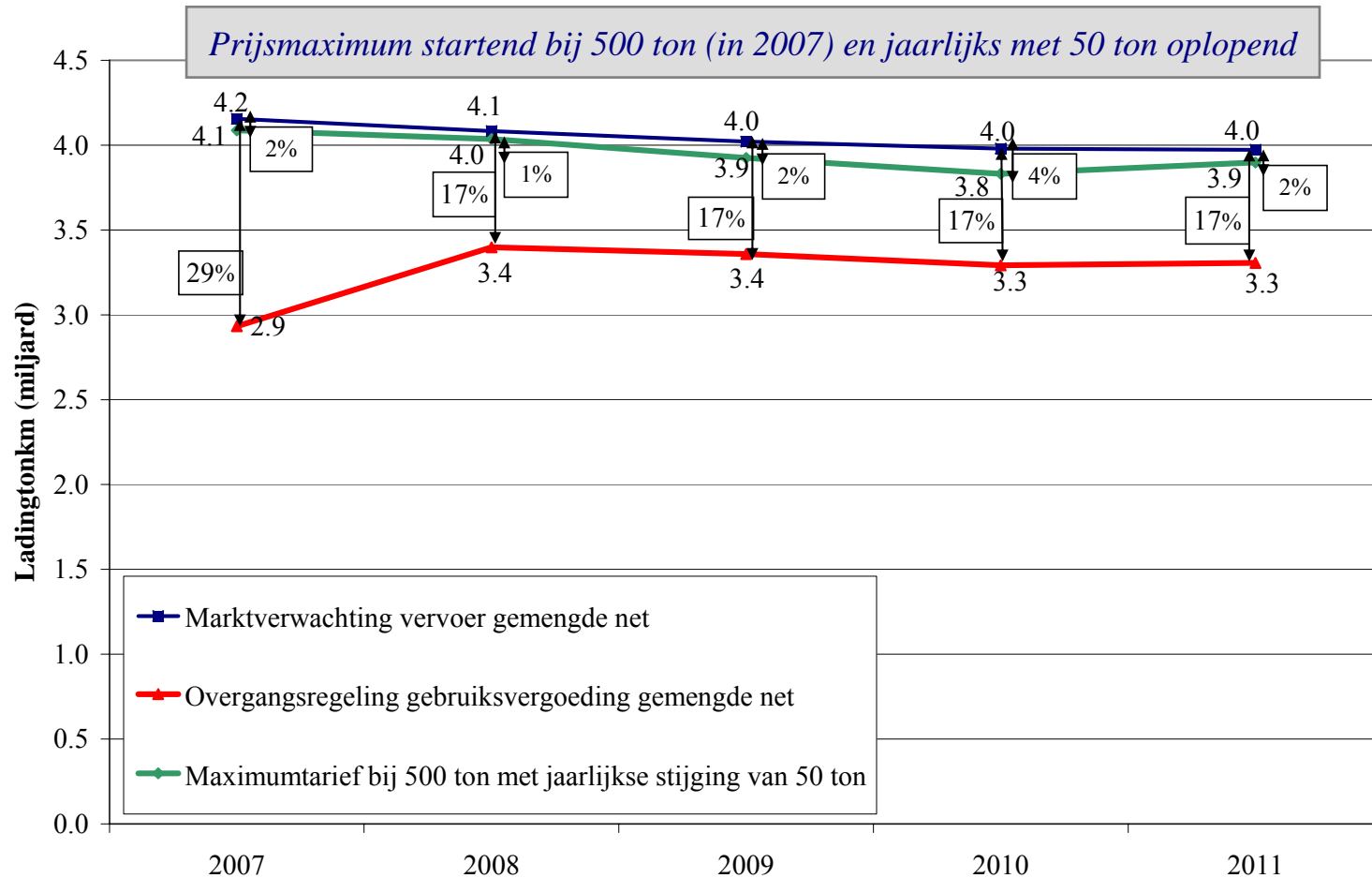
Ladingtonkilometers op het gemengde net



Bij deze maatregel vindt gedurende de hele periode op het laatste jaar (1%) na geen vraaguitval op het gemengde net plaats

VRAAGUITVAL MAATREGEL 2B

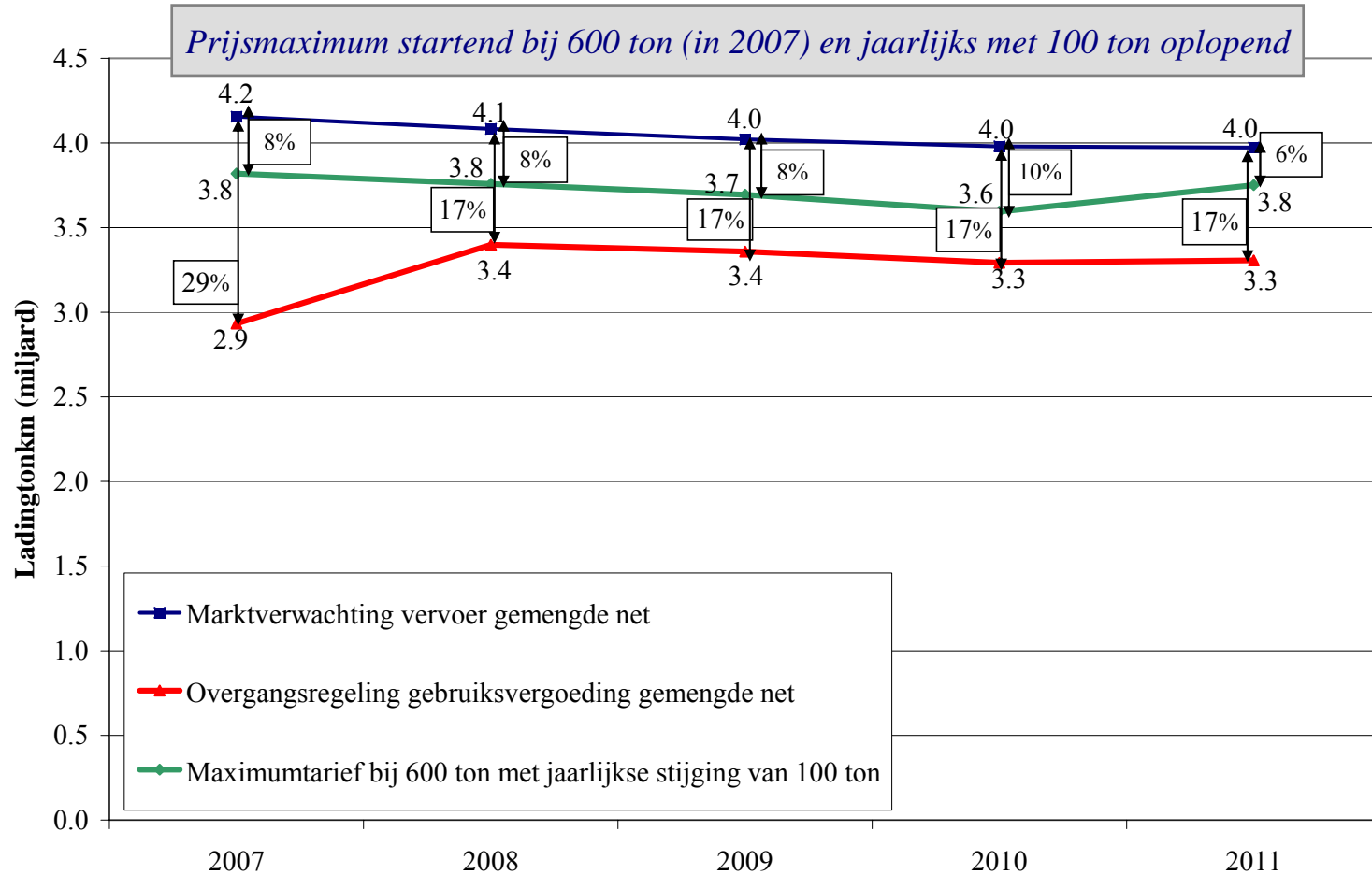
Ladingtonkilometers op het gemengde net



Vraaguitval op het gemengde net bij deze maatregel varieert tussen de 1% en 4%

VRAAGUITVAL MAATREGEL 2C

Ladingtonkilometers op het gemengde net

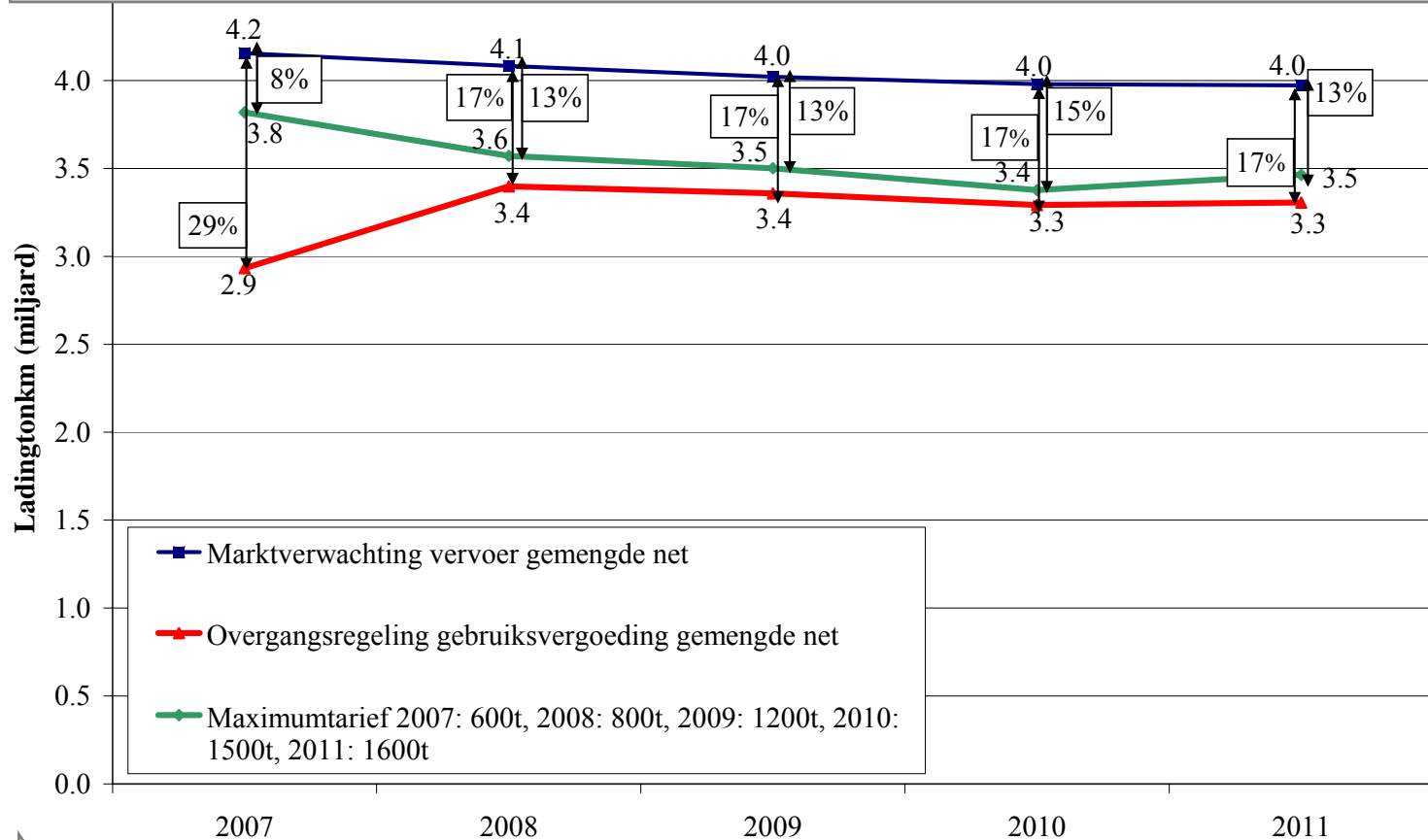


Vraaguitval op het gemengde net als gevolg van deze maatregel ligt in de periode 2007 – 2011 tussen de 6% en 10%

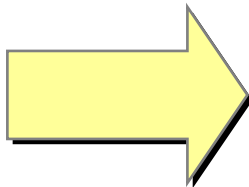
VRAAGUITVAL MAATREGEL 2D

Ladingtonkilometers op het gemengde net

Prijseximum startend bij 600 ton (in 2007) en in eerste twee jaar met 200 ton respectievelijk 400 ton oplopend, daarna tonnagelgrens in lijn met eerder uitgewerkte overgangsregeling gemengde net

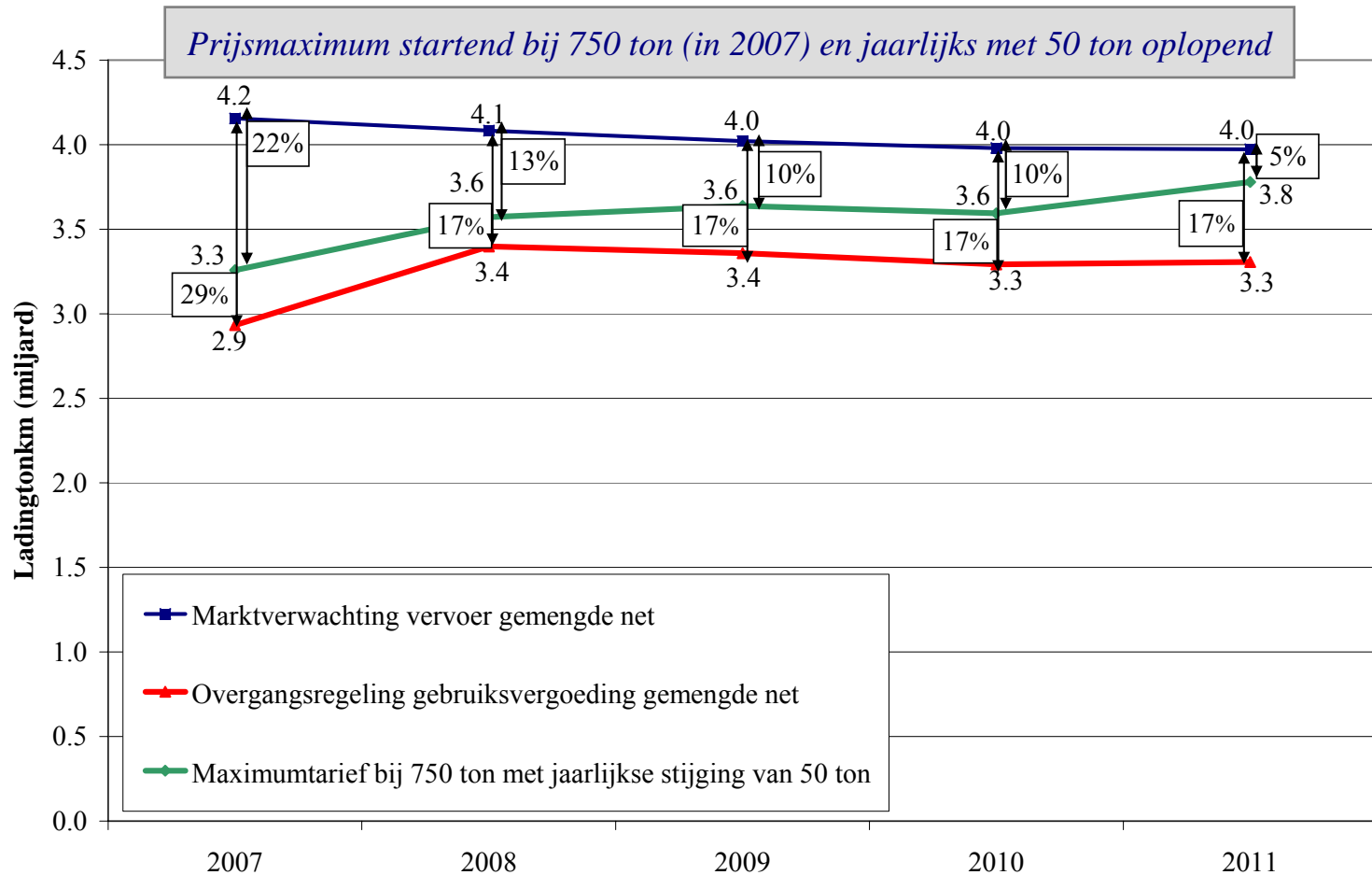


Vraaguitval op het gemengde net als gevolg van deze maatregel ligt in de periode 2007 – 2011 tussen de 8% en 15%

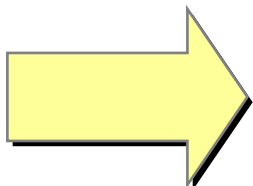


VRAAGUITVAL MAATREGEL 2E

Ladingtonkilometers op het gemengde net

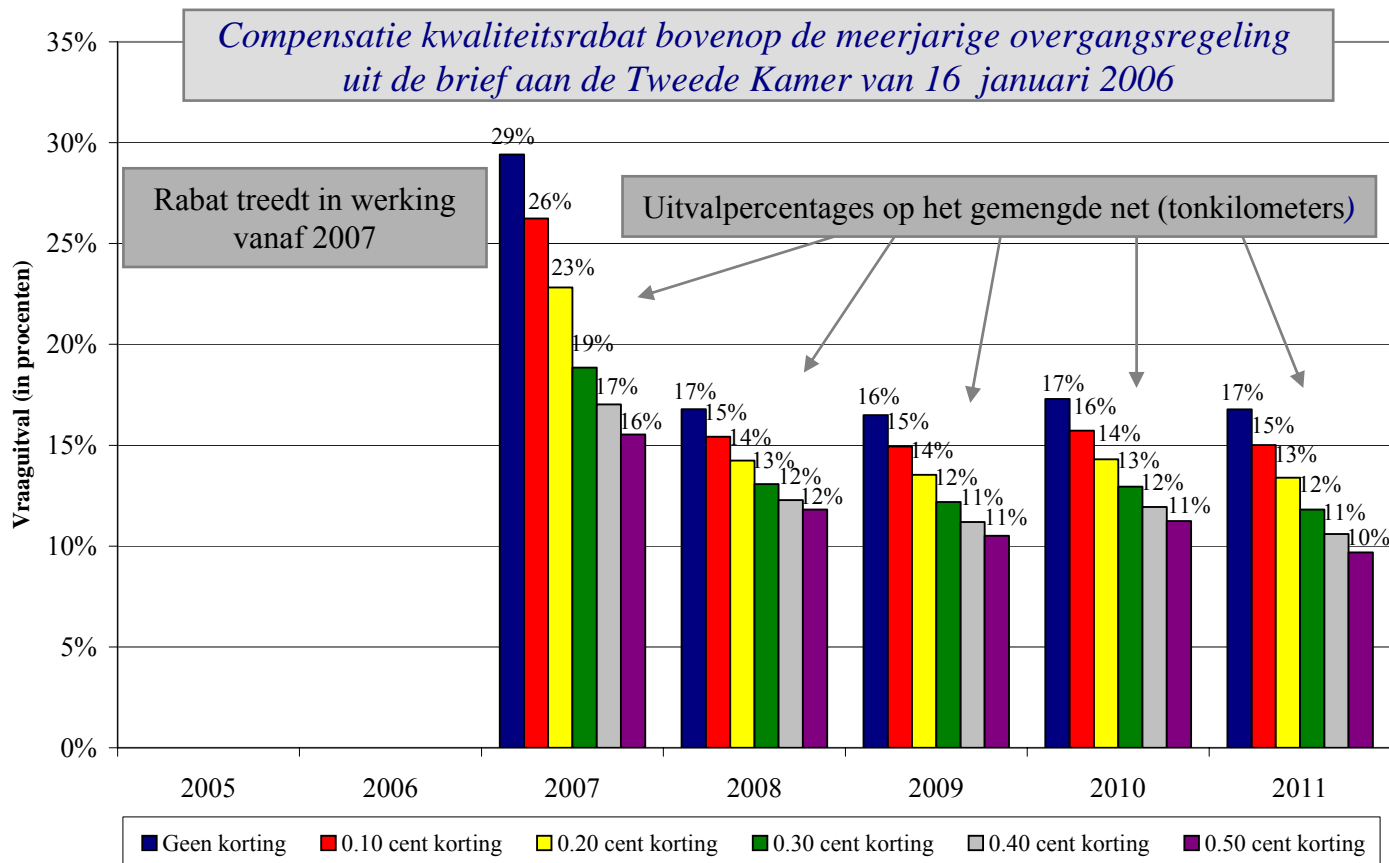


Vraaguitval op het gemengde net als gevolg van deze maatregel ligt in de periode 2007 – 2011 tussen de 5% en 22%



VRAAGUITVAL MAATREGEL 3

Ladingtonkilometers op het gemengde net

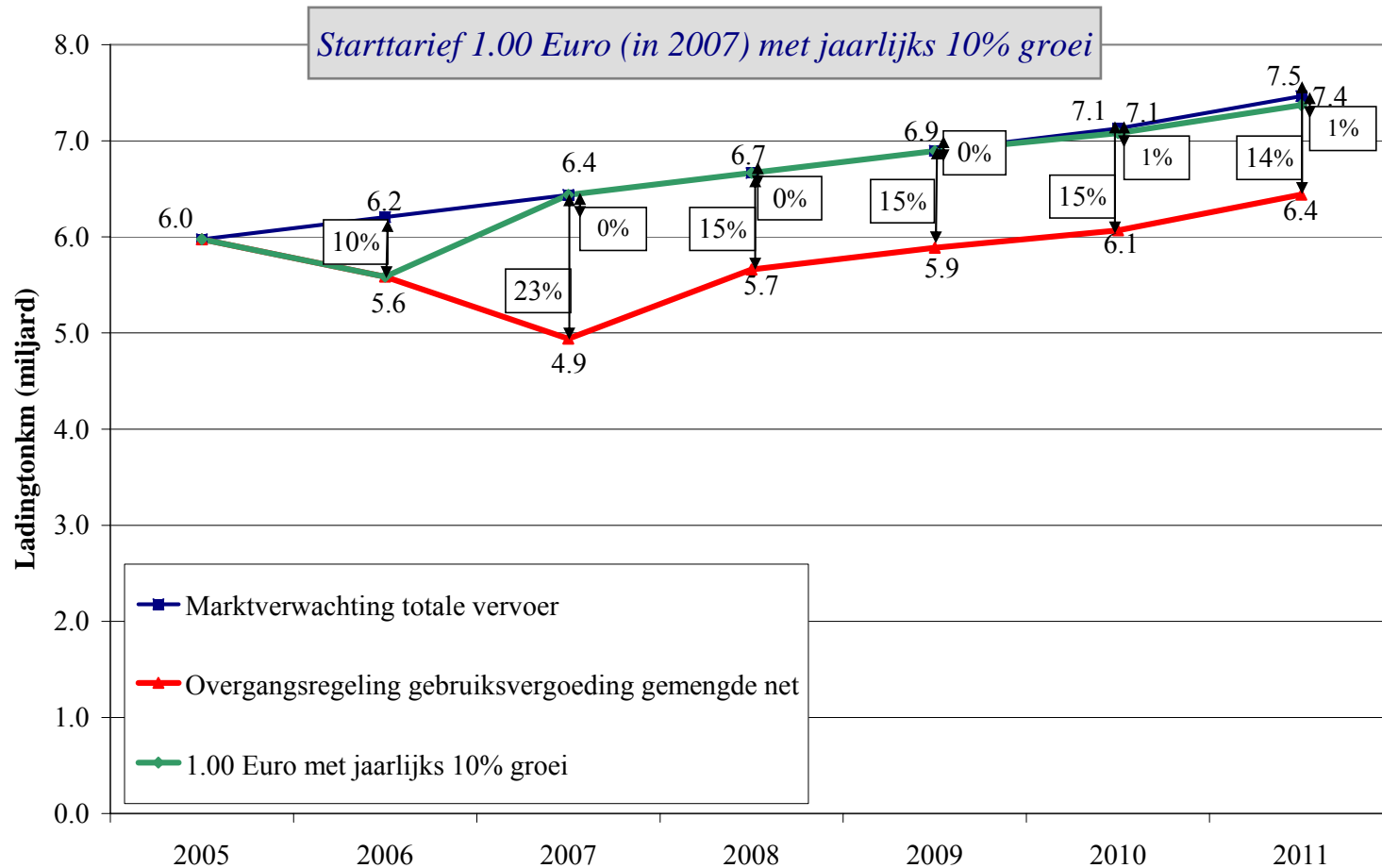


Deze analyse is een vingeroefening met een korting per treinkilometer. Voor een verdere uitwerking van een malusregeling voor kwaliteit dient nader onderzoek te worden uitgevoerd naar de mogelijke kwaliteitsdifferentiatie, de effectiviteit en de juridische aspecten

Bij maatregel 3 kan de vraaguitval op het gemengde net in 2007 afnemen van 29% tot 16%. Voor de overige jaren kan varieert de vraaguitval tussen de 10% en 17%

VRAAGUITVAL MAATREGEL 1

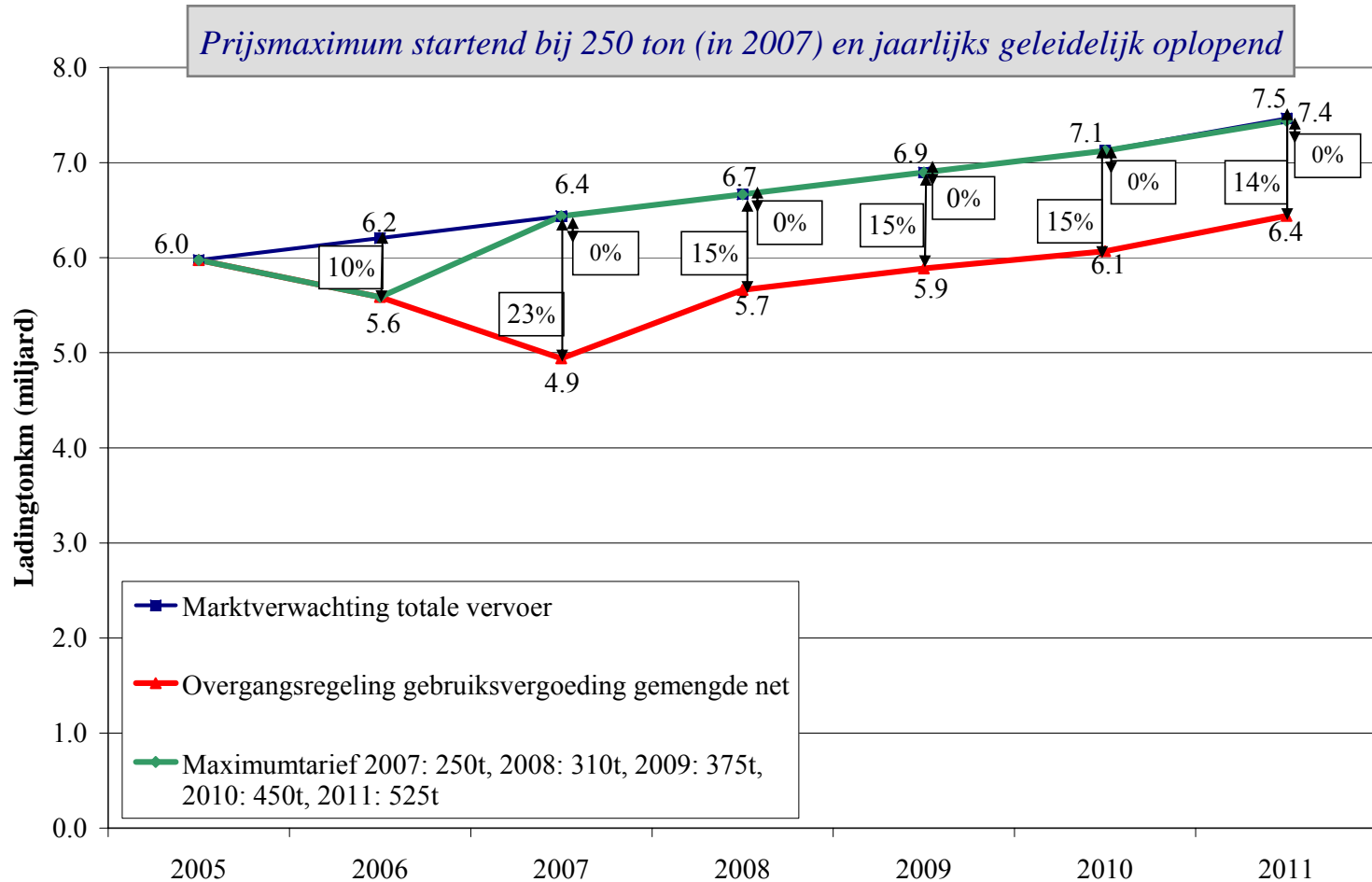
Ladingtonkilometers op het totale net



Voor het totale spoorgoederenvervoer vindt er door deze maatregel voor de periode 2007 – 2011 niet tot nauwelijks vraaguitval plaats

VRAAGUITVAL MAATREGEL 2A

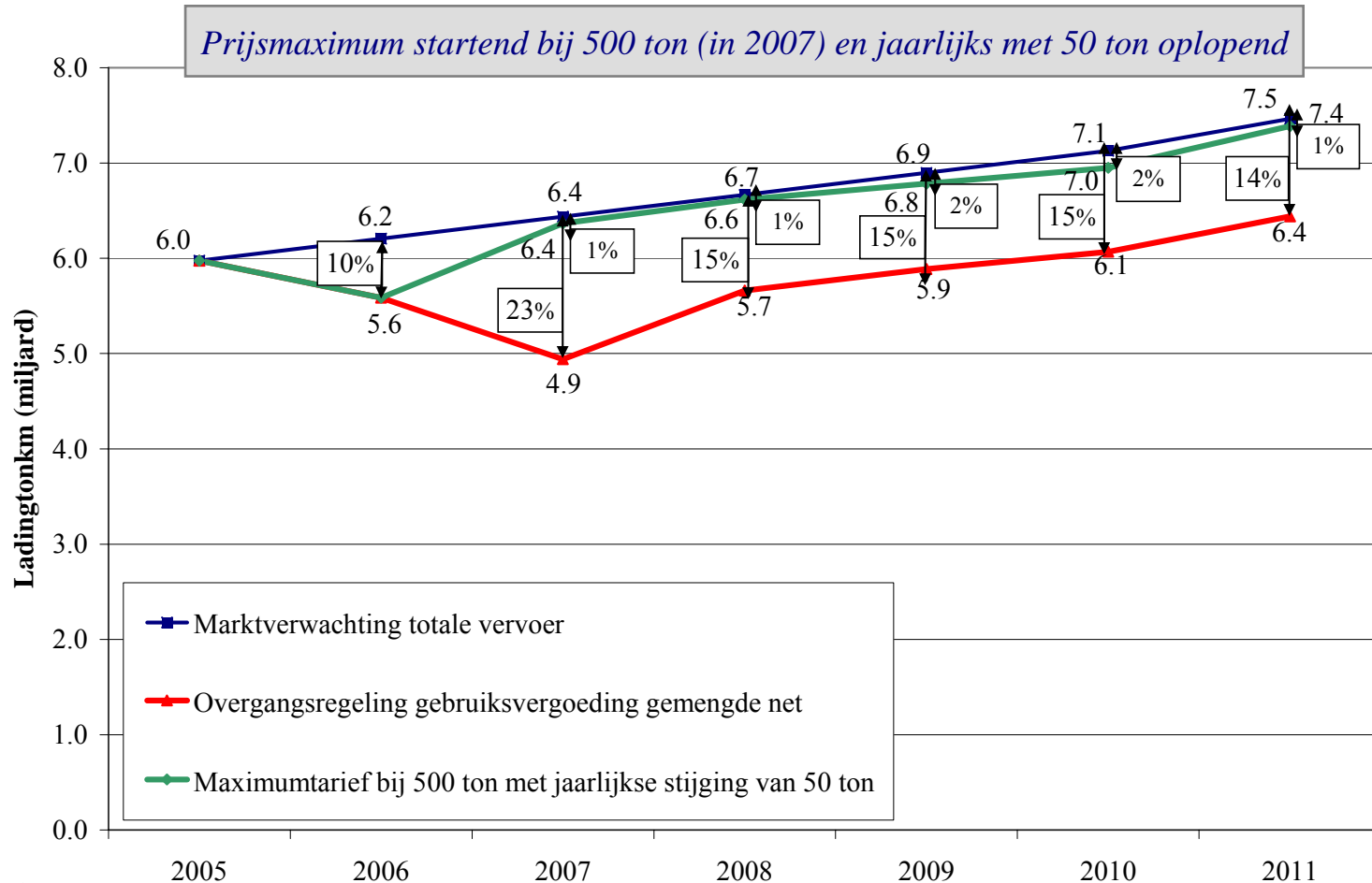
Ladingtonkilometers op het totale net



Bij deze maatregel vindt er voor het totale spoorgoederenvervoer in de periode 2007 – 2011 geen vraaguitval plaats

VRAAGUITVAL MAATREGEL 2B

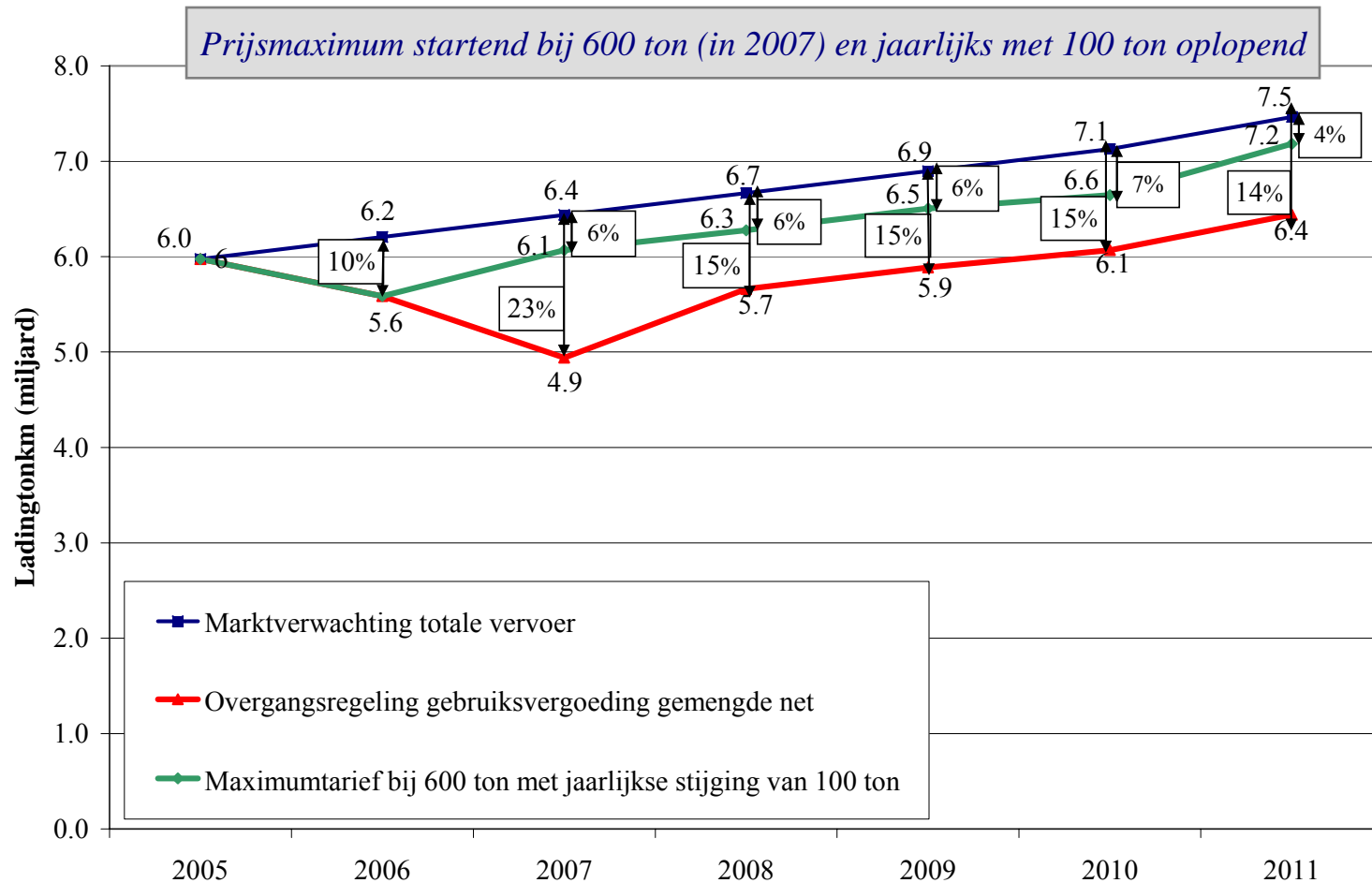
Ladingtonkilometers op het totale net



Vraaguitval voor het totale spoorgoederenvervoer ligt bij deze maatregel tussen de 1% en 2% in de periode 2007 – 2011

VRAAGUITVAL MAATREGEL 2C

Ladingtonkilometers op het totale net

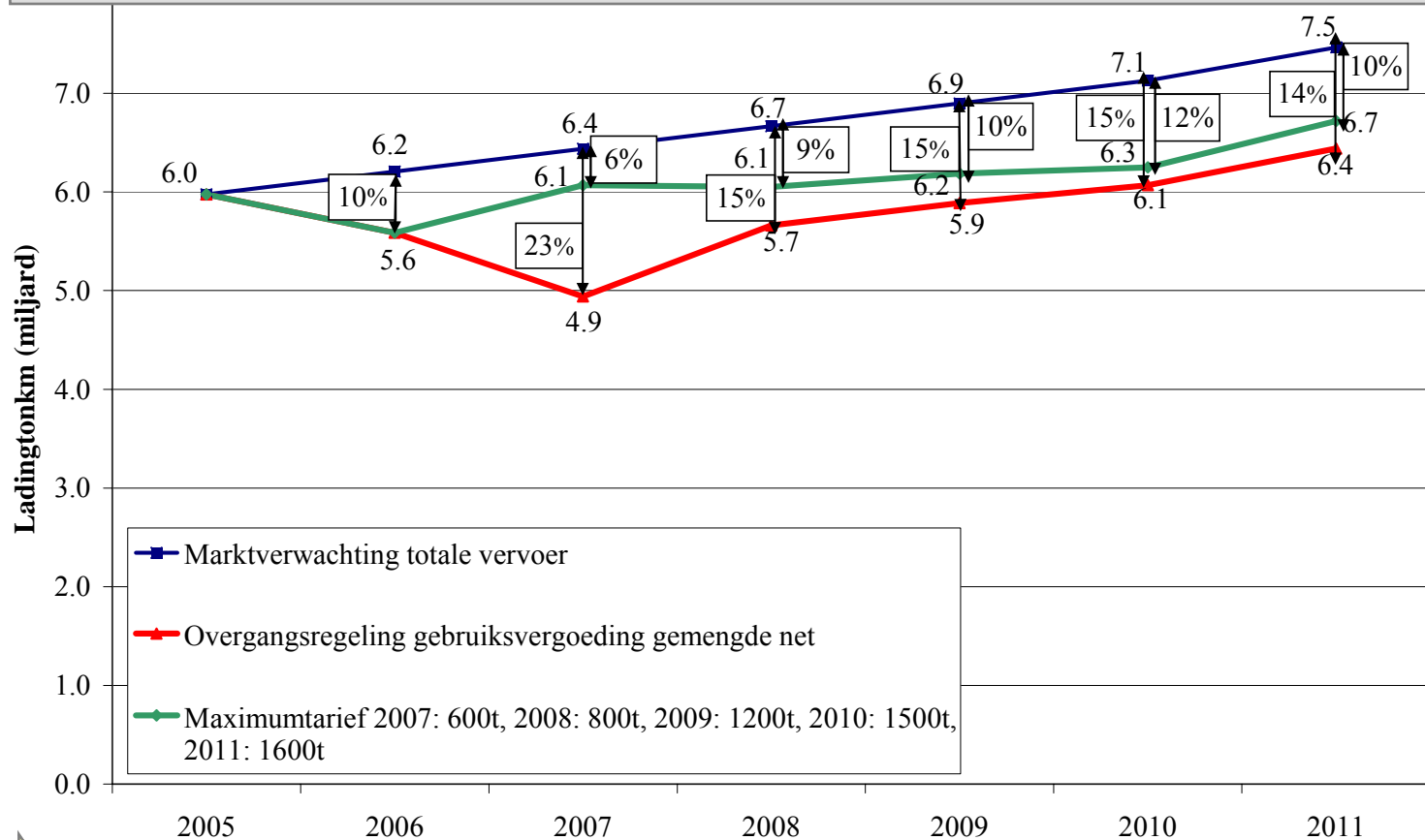


In de periode 2007 – 2011 vindt er door deze maatregel tussen de 4% en 7% vraaguitval plaats voor het totale spoorgoederenvervoer

VRAAGUITVAL MAATREGEL 2D

Ladingtonkilometers op het totale net

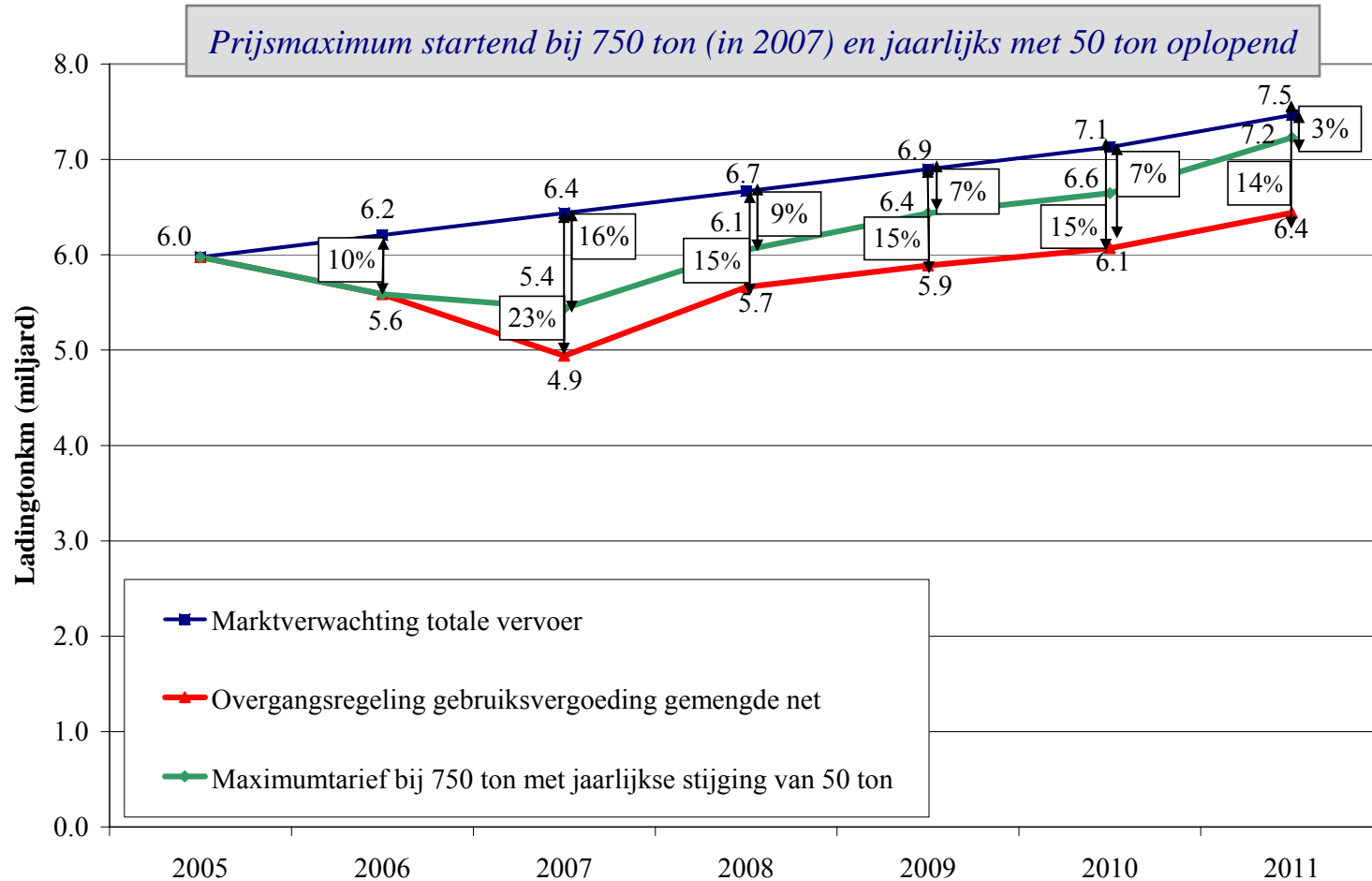
Prijseximum startend bij 600 ton (in 2007) en in eerste twee jaar met 200 ton respectievelijk 400 ton oplopend, daarna tonnagelgrens in lijn met eerder uitgewerkte overgangsregeling gemengde net



Bij deze maatregel vindt er voor het totale spoorgoederenvervoer in de periode 2007 – 2011 tussen de 6% en 12% vraaguitval plaats

VRAAGUITVAL MAATREGEL 2E

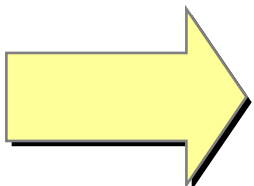
Ladingtonkilometers op het totale net



In de periode 2007 – 2011 vindt er door deze maatregel tussen de 3% en 16% vraaguitval plaats voor het totale spoorgoederenvervoer

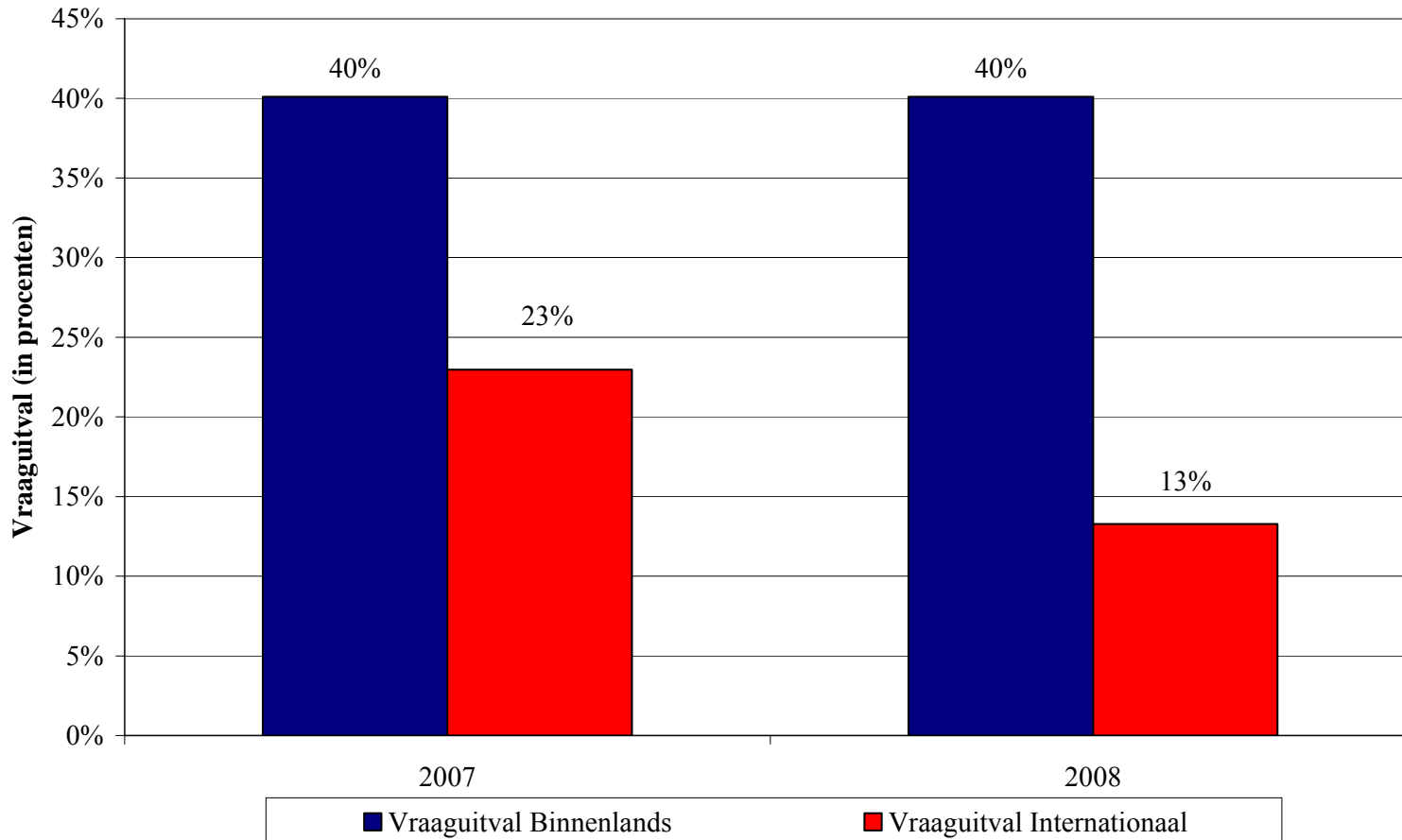
VRAAGUITVAL BINNENLANDS EN INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER (1)

- De vraaguitval in de voorgaande slides is bepaald voor het totaal van binnenlands en internationaal vervoer
- Het binnenlands en internationaal vervoer is respectievelijk ongeveer 20% en 80% van het totale vervoer in ladingtonkilometers (Bron: CBS)
- In het binnenlandse vervoer is de relatieve verhoging van de kosten als gevolg van een hogere gebruiksvergoeding groter dan in het internationale vervoer
- Vanuit dit perspectief zou de vraaguitval in het binnenlandse vervoer hoger moeten zijn dan in het internationale vervoer
- Om dit te toetsen is in de analyse, specifiek ten behoeve van dit onderwerp, een onderscheid aangebracht in binnenlandse en internationale corridors
- Voor deze corridors is geanalyseerd wat de vraaguitval is bij een bepaalde hoogte van de gebruiksvergoeding
- Aan de hand van het relatieve belang van de corridors is een uitspraak over het effect op de totale binnenlandse en internationale markt gedaan

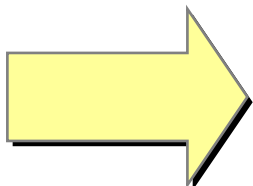


Binnen de analyse van de vraaguitval is separaat gekeken naar de relatieve impact binnen het binnenlands en internationaal vervoer

VRAAGUITVAL BINNENLANDS EN INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER (2)



Deze analyse is uitgevoerd bij een gemiddelde gebruiksvergoeding van € 2.00 per treinkilometer. De verhouding tussen de hier getoonde resultaten geldt voor de bandbreedte van gebruiksvergoedingen van € 1.50 tot € 2.50



De vraaguitval in het binnenlandse vervoer ligt beduidend boven de vraaguitval in het internationale vervoer

VRAAGUITVAL BINNENLANDS- EN INTERNATIONAAL GOEDERENVERVOER

Conclusies

- De effecten van de verhoging van de gebruiksvergoeding voor het spoorgoederenvervoer zijn verschillend voor het binnenlandse en het internationale spoorgoederenvervoer
- Binnen een bandbreedte van € 1.50 – € 2.50 is de vraaguitval van het binnenlandse vervoer 40 % hetgeen beduidend hoger is dan de 23 % (2007) en 13 % (2008) vraaguitval in het internationale vervoer
- Dit houdt in dat een bij een aanzienlijke verhoging van de gebruiksvergoeding de vervoerders die zich met name of volledig op het binnenlands vervoer richten zwaarder getroffen worden
 - Maatregel 1 en 2A hebben weinig impact op het binnenlands vervoer
 - Maatregel 2B zal na 2008 leiden tot significante vraaguitval van het binnenlands vervoer
 - Maatregel 2C, 2D en 2E leiden vanaf 2007 tot significante vraaguitval



Vervoerders die zich richten op het binnenlandse vervoer worden zwaarder getroffen dan vervoerders in het internationale vervoer

INHOUDSOPGAVE

Aanleiding, doel en aanpak onderzoek

Maatregelen

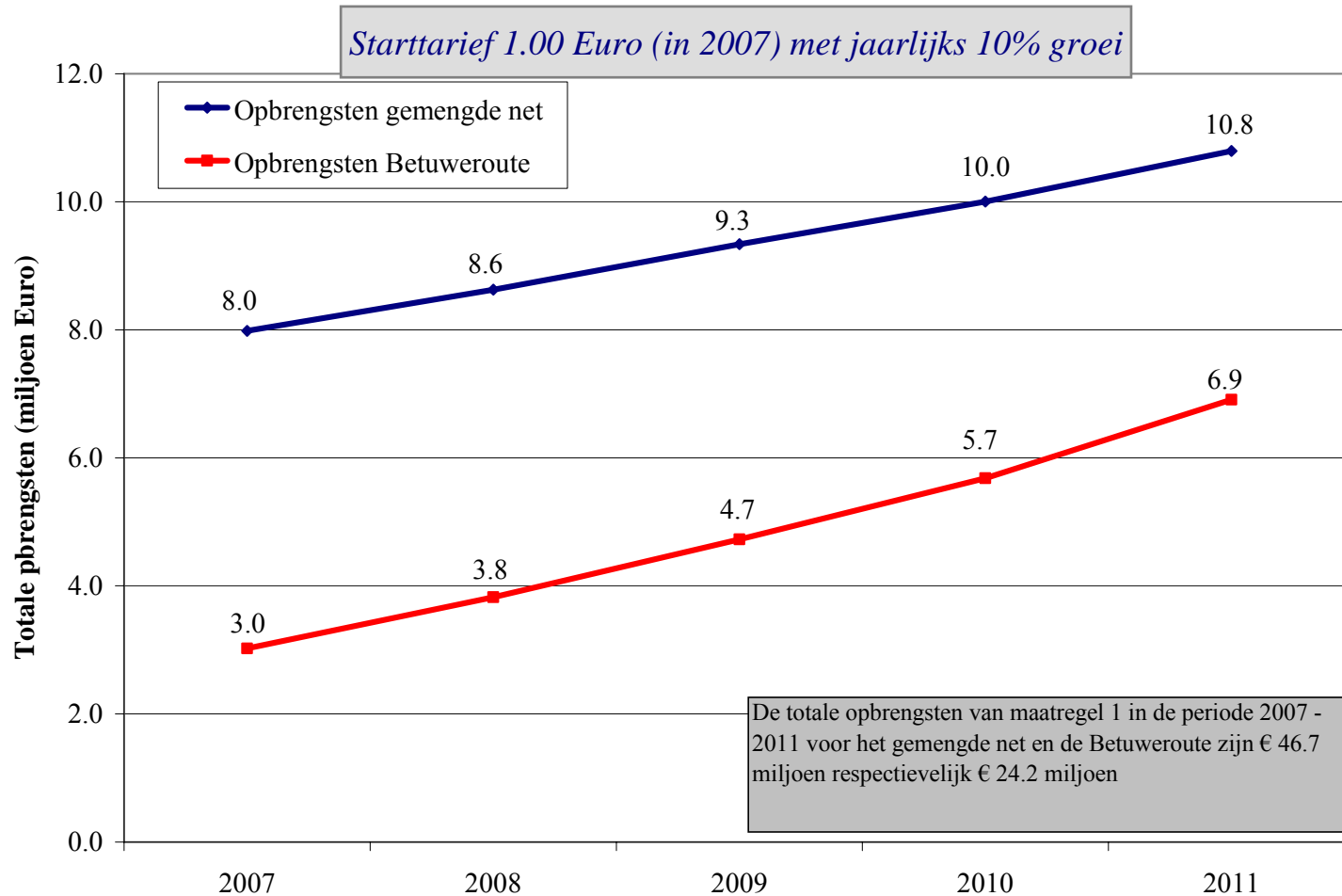
Markteffecten van de maatregelen

Effecten op de inkomsten uit de gebruiksvergoeding

Overzicht resultaten van de maatregelen

INKOMSTEN UIT GEBRUIKSVERGODING

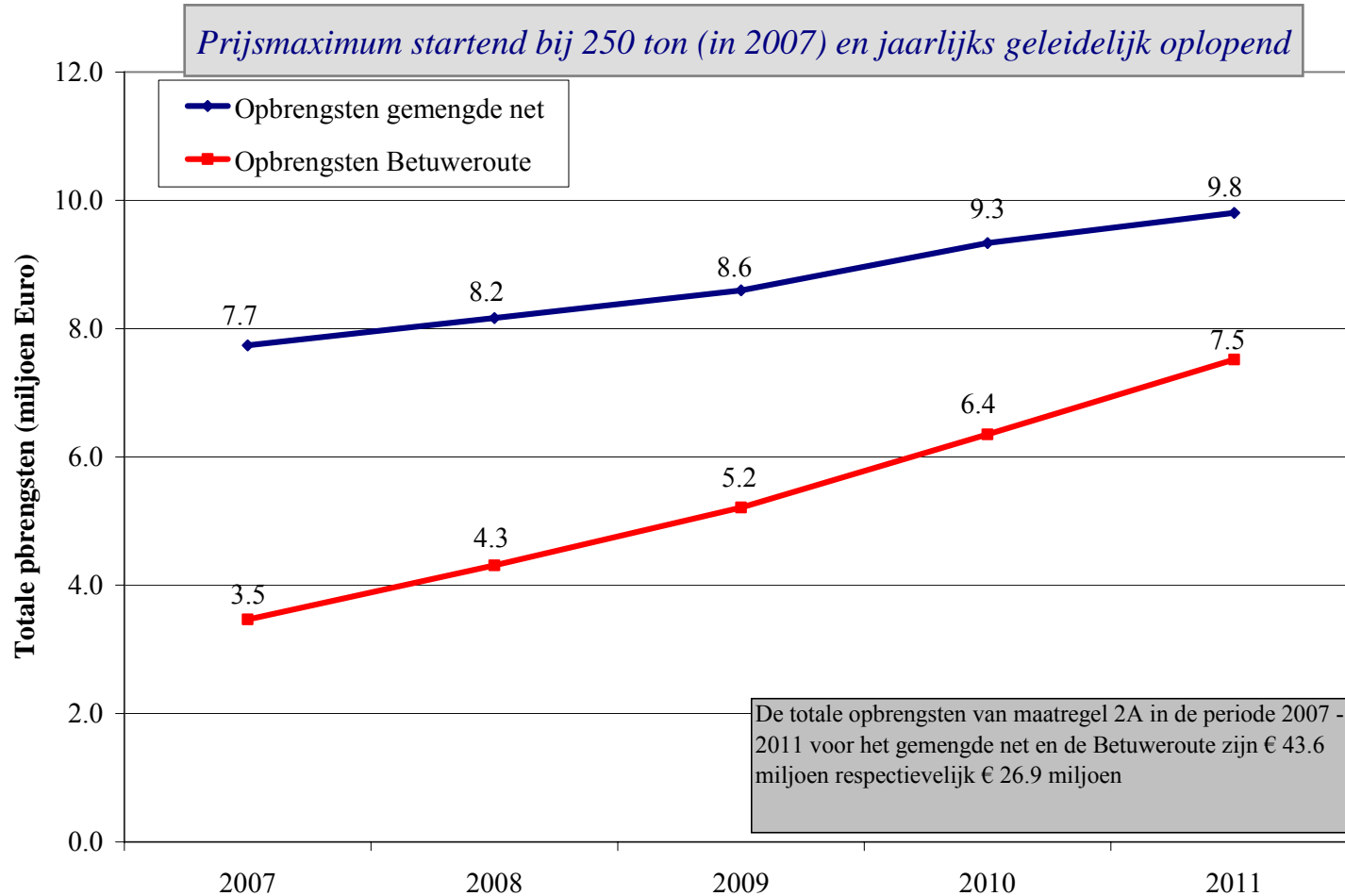
Maatregel 1



**De totale opbrengsten volgend uit maatregel 1 in de periode 2007 – 2011
bedraagt €71 miljoen**

INKOMSTEN UIT GEBRUIKSVERGODING

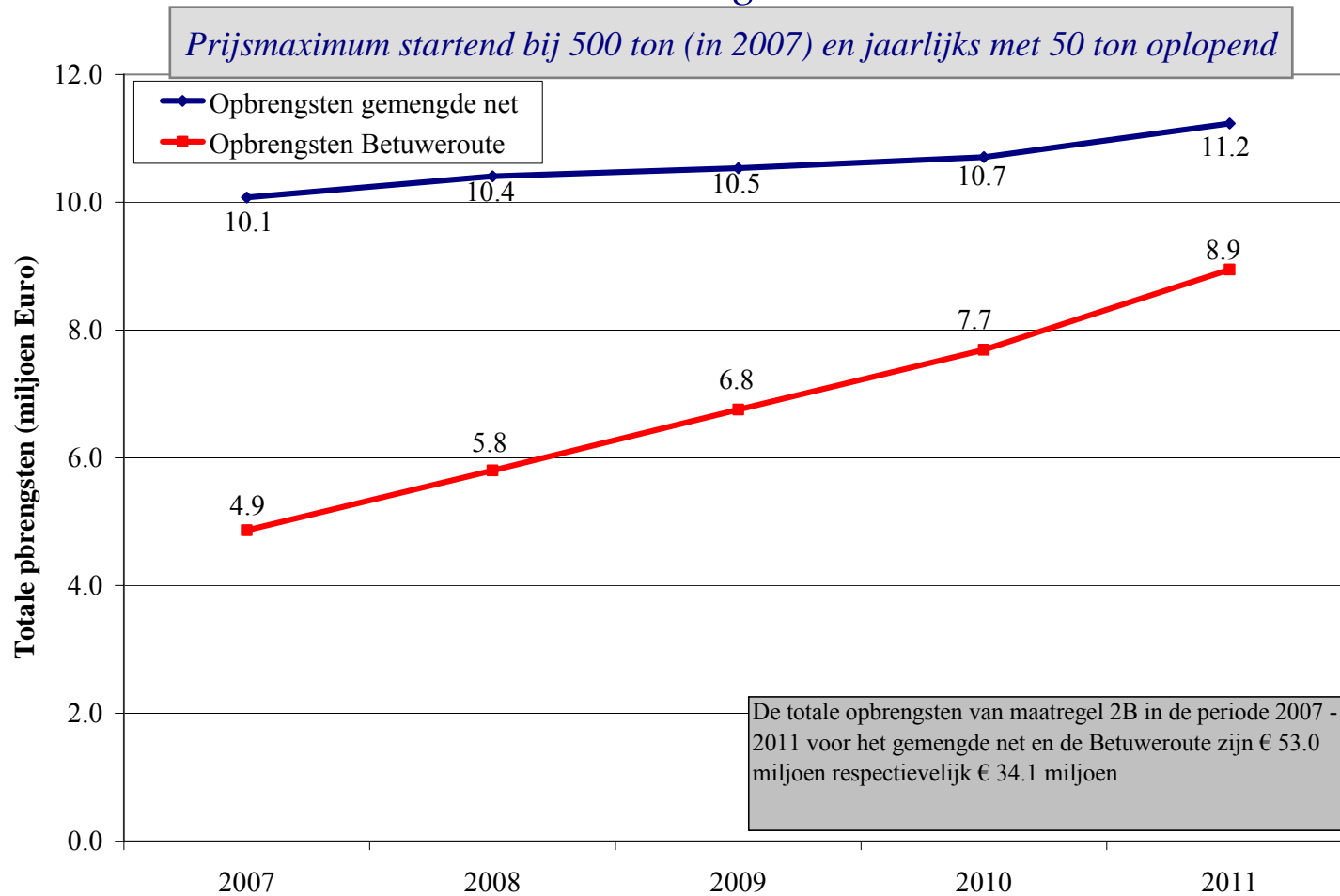
Maatregel 2A



De totale opbrengsten volgend uit maatregel 2A in de periode 2007 – 2011 bedraagt €70 miljoen

INKOMSTEN UIT GEBRUIKSVERGODING

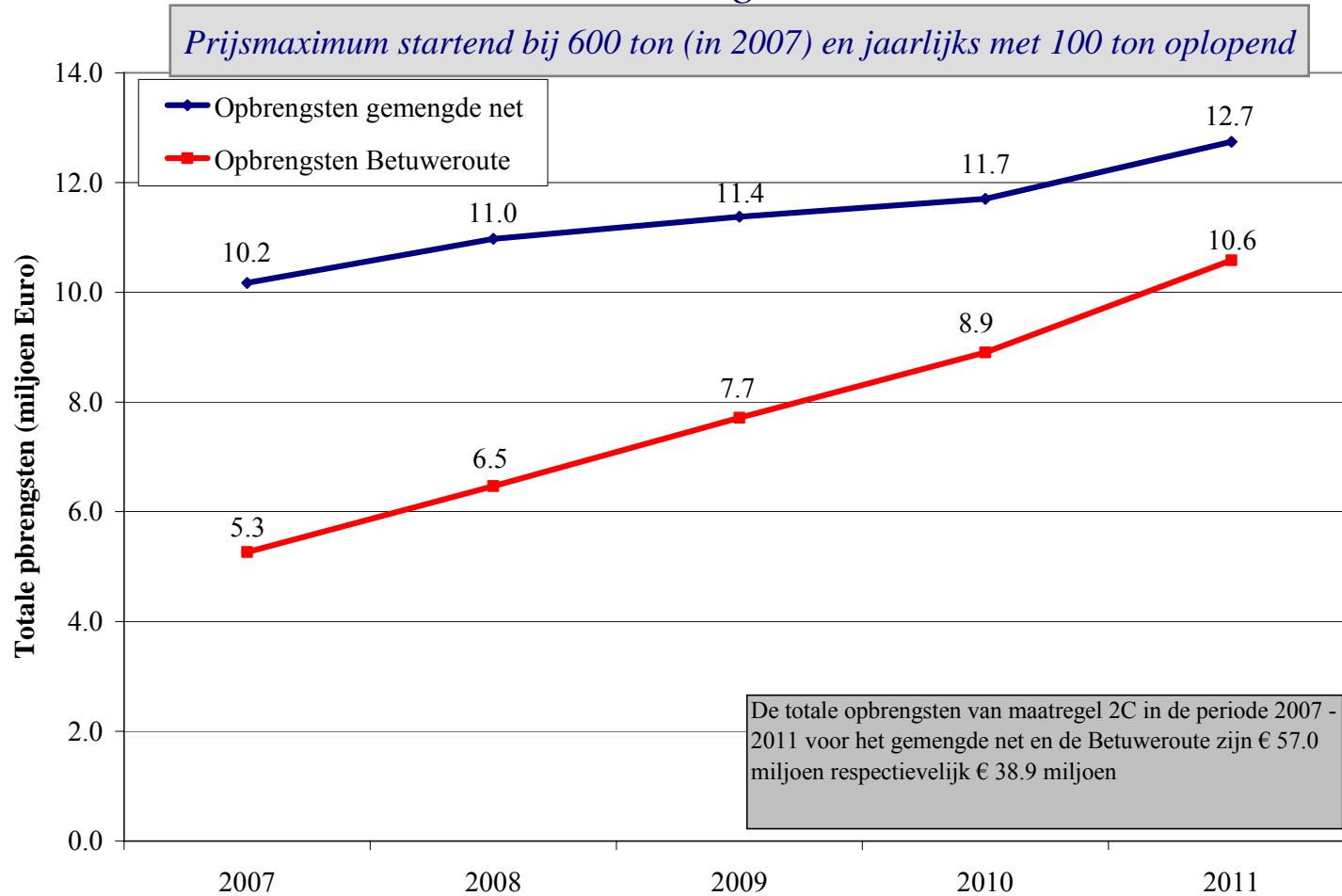
Maatregel 2B



De totale opbrengsten volgend uit maatregel 2B in de periode 2007 – 2011 bedraagt €87 miljoen

INKOMSTEN UIT GEBRUIKSVERGOEDING

Maatregel 2C

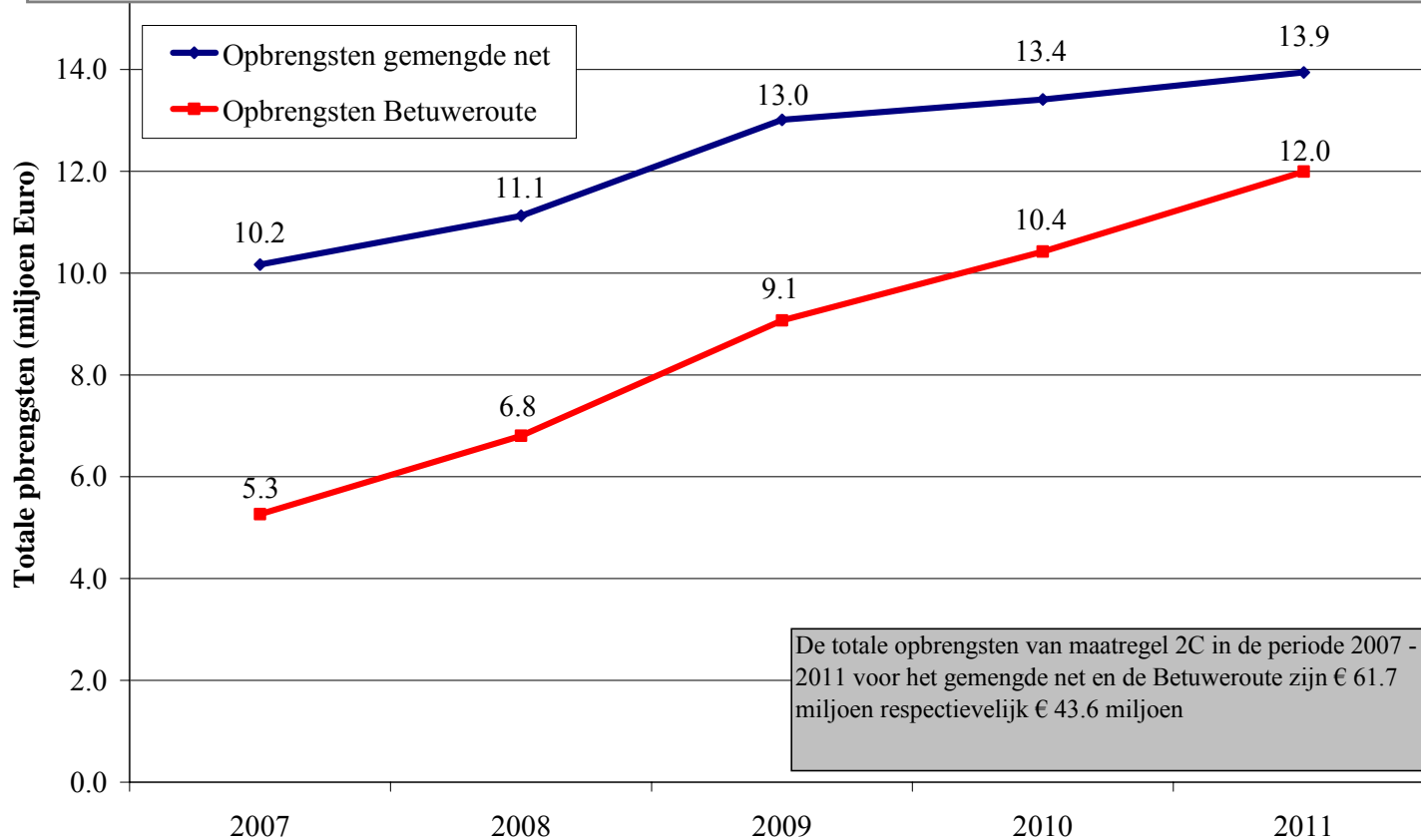


De totale opbrengsten uit de gebruiksvergoeding bij Maatregel 2C in de periode 2007 – 2011 bedraagt €96 miljoen

INKOMSTEN UIT GEBRUIKSVERGOEDING

Maatregel 2D

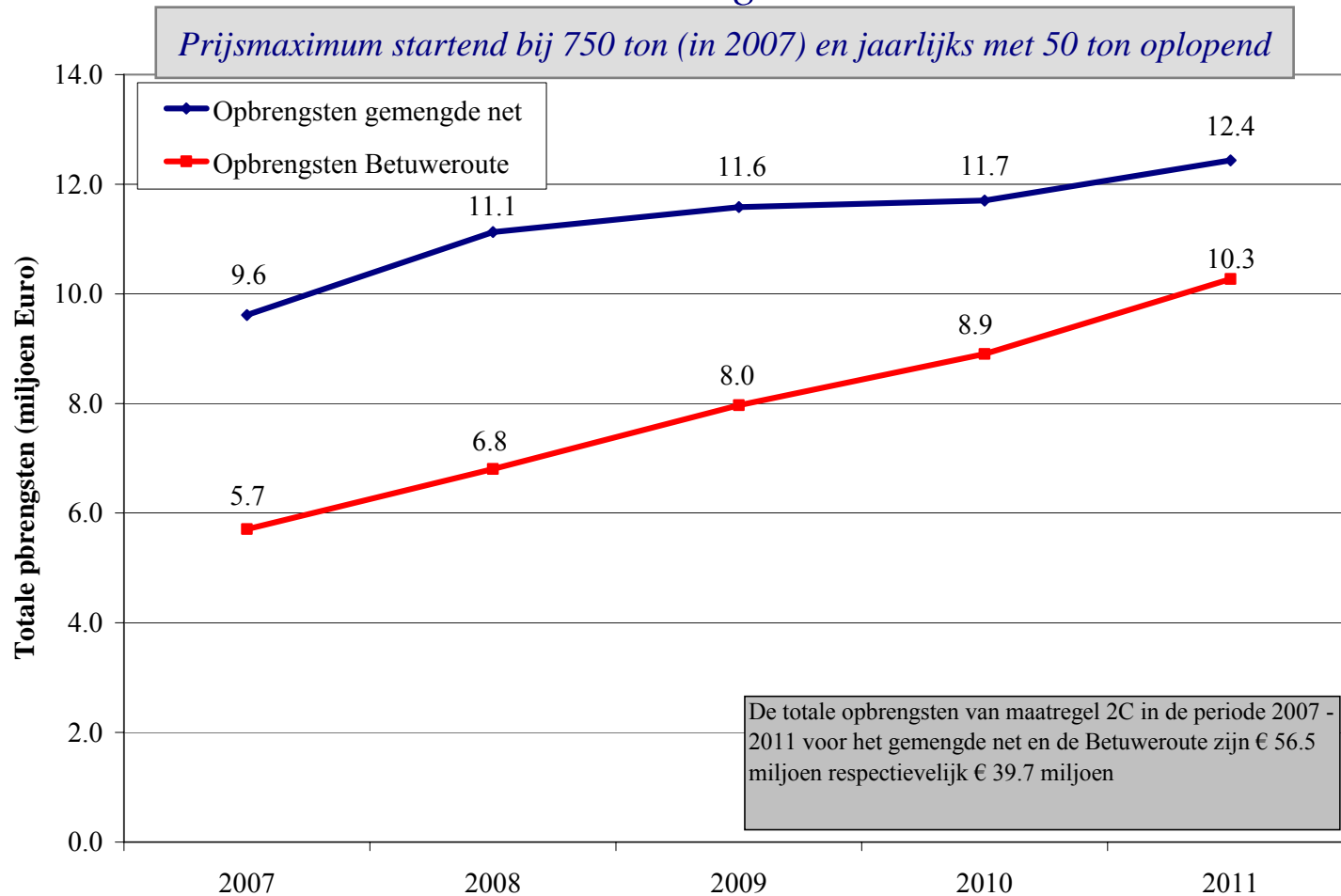
Prijseximum startend bij 600 ton (in 2007) en in eerste twee jaar met 200 ton respectievelijk 400 ton oplopend, daarna tonnagelgrens in lijn met eerder uitgewerkte overgangsregeling gemengde net



De totale opbrengsten uit de gebruiksvergoeding bij Maatregel 2D in de periode 2007 – 2011 bedraagt €105 miljoen

INKOMSTEN UIT GEBRUIKSVERGOEDING

Maatregel 2E



De totale opbrengsten uit de gebruiksvergoeding bij Maatregel 2E in de periode 2007 – 2011 bedraagt €96 miljoen

OPBRENGSTEN PERSONENVERVOER

- Overzicht ProRail: Jaarlijks misgelopen inkomsten uit personenvervoer als gevolg van instellen maximumtarief bij onderstaande tonnagegrenzen:

	200 ton	300 ton	400 ton	500 ton	600 ton	700 ton	800 ton
Derving inkomsten	€ 19.6 miljoen	€ 10.7 miljoen	€ 5.4 miljoen	€ 2.5 miljoen	€ 0.8 miljoen	€ 0.1 miljoen	nul

- Vlak tarief uitgangspunten
 - Er is een risico dat de tarieven voor het goederenvervoer voortvloeiend uit een maatregel met vlaktarief (zoals maatregel 1) tevens moeten worden gehanteerd voor het personenvervoer
 - Omvang personenvervoer 125.5 – 129.6 miljoen treinkilometer per jaar (bron: Beheerplan ProRail 2006)
 - Verdeling tonkilometers over tonnageklassen uit berekeningen ProRail
 - Δ Opbrengsten berekend door verschil tarieven ‘ProRail onverkort’ te vergelijken met tarieven volgend uit de maatregel jaarlijks stijgend vlak tarief



De derving van opbrengsten van het personenvervoer is afhankelijk van de gekozen maatregel voor de gebruiksvergoeding op het gemengde net

OPBRENGSTEN PERSONENVERVOER

Resultaten:

- Veranderingen opbrengsten voor personenvervoer voor de periode 2007 – 2011 als gevolg van invoering van voorgestelde maatregelen
- Naarmate de Δ opbrengsten groter wordt, wordt tevens de impact op de prijs van een treinkaartje voor personenvervoer groter

	Δ Opbrengsten ProRail in periode 2007 – 2011
Maatregel 1	Nul tot € +180 miljoen (risico)
Maatregel 2A	€ -39 miljoen
Maatregel 2B	€ -5 miljoen
Maatregel 2C	€ -0.90 miljoen
Maatregel 2D	€ -0,75 miljoen
Maatregel 2E	€ 0

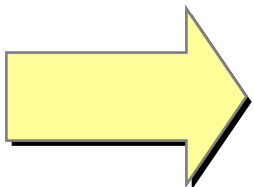


Maatregel 1 heeft een zeer grote impact op de prijs van een treinkaartje in tegenstelling tot met name maatregel 2C tot en met 2E

MARKTCONSULTATIE

Tijdens de marktconsultatie is door de marktpartijen (vervoerders, ORAM, Deltalinqs, EVO) het volgende aangegeven:

- Marktpartijen zijn voorstander van een vlak tarief van € 1.00 in 2007 met jaarlijkse stijging van 10%. Marktpartijen willen af van de huidige systematiek en vinden daarom een korting op de huidige systematiek niet acceptabel. Bovendien interpreteren de marktpartijen uitspraken van de minister dusdanig dat de systematiek en hoogte van de gebruiksvergoeding conform hun voorkeur zou zijn
- Bij deze uitwerking wordt door marktpartijen aangedrongen op een aparte behandeling van de losse locs en het lege materieel (voorgestelde gebruiksvergoeding van € 0.50)
- Marktpartijen hebben verzocht een maatregel uit te rekenen binnen de ‘maximum tarief’ maatregelen waarbij het maximumtarief in 2007 op € 1.00 ligt en jaarlijks met 10% stijgt (in het onderzoek gehonoreerd door het opnemen van maatregel 2A)
- De praktijk op het gebied van gebruiksvergoedingen in Europa is volgens marktpartijen zeer divers met veel landen zonder een tariefcomponent per tonkilometer. Het argument van juridische risico's voor een vlak tarief wordt door marktpartijen daarom als niet relevant beschouwd
- In de argumentatie wordt door marktpartijen aandacht gevraagd voor het relatief grote belang van de kostenstijging voor de vervoerders versus het relatief kleine belang van deze opbrengsten voor ProRail
- Bij de uiteindelijke regeling voor de gebruiksvergoeding dient voor de marktpartijen de kwaliteit een prominente rol te krijgen, waarbij nader gedefinieerd moet worden wat onder kwaliteit dient te worden verstaan



De markt acht enkel een gebruiksvergoeding van €1.00 met een jaarlijkse stijging van 10% reëel en vindt dat kwaliteit bij de uiteindelijke regeling voor de gebruiksvergoeding een prominente rol dient te krijgen

INHOUDSOPGAVE

Aanleiding, doel en aanpak onderzoek

Maatregelen

Markteffecten van de maatregelen

Effecten op de inkomsten uit de gebruiksvergoeding

Overzicht resultaten van de maatregelen

OVERZICHT VRAAGUITVAL MAATREGELEN TEN OPZICHTE VAN DE MARKTVERWACHTING

T.o.v. Marktverwachting		2007	2008	2009	2010	2011
Reeds uitgewerkte overgangsregeling gebruiksvergoeding gemengde net	Gemengde net	29 %	17 %	16 %	17 %	17 %
	Totale net	23 %	15 %	15 %	15 %	14 %
1.00 Euro met jaarlijks 10% (Maatregel 1)	Gemengde net	0 %	0 %	0 %	1 %	2 %
	Totale net	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %
Maximumtarief bij 250 ton en jaarlijks geleidelijk oplopend (Maatregel 2A)	Gemengde net	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %
	Totale net	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Maximumtarief bij 500 ton en jaarlijks met 50 ton oplopend (Maatregel 2B)	Gemengde net	2 %	1 %	2 %	4 %	2 %
	Totale net	1 %	1 %	2 %	2 %	1 %
Maximumtarief bij 600 ton en jaarlijks met 100 ton oplopend (Maatregel 2C)	Gemengde net	8 %	8 %	8 %	10 %	6 %
	Totale net	6 %	6 %	6 %	7 %	4 %
Maximumtarief bij 600 ton (eerste twee jaar met 200 ton respectievelijk 400 ton oplopend, daarna volgens overgangsregeling gemengde net) (Maatregel 2D)	Gemengde net	8 %	13 %	13 %	15 %	13 %
	Totale net	6 %	9 %	10 %	12 %	10 %
Maximumtarief bij 750 ton en jaarlijks met 50 ton oplopend (Maatregel 2E)	Gemengde net	22 %	13 %	10 %	10 %	5 %
	Totale net	16 %	9 %	7 %	7 %	3 %

OVERZICHT EFFECTEN OP INKOMSTEN MAATREGELLEN

	Opbrengsten gemengde net	Opbrengsten Betuweroute	Δ Opbrengsten personenvervoer
1.00 Euro met jaarlijks 10% (Maatregel 1)	€ 47 miljoen	€ 24 miljoen	0 tot (risico op) € 170 - € 180 miljoen
Maximumtarief bij 250 ton en jaarlijks geleidelijk oplopend (Maatregel 2A)	€ 44 miljoen	€ 27 miljoen	Maximaal € -39 miljoen
Maximumtarief bij 500 ton en jaarlijks met 50 ton oplopend (Maatregel 2B)	€ 53 miljoen	€ 34 miljoen	€ -5 miljoen
Maximumtarief bij 600 ton en jaarlijks met 100 ton oplopend (Maatregel 2C)	€ 57 miljoen	€ 39 miljoen	€ -1 miljoen
Maximumtarief bij 600 ton (eerste twee jaar met 200 ton respectievelijk 400 ton oplopend, daarna in lijn met overgangsregeling gemengde net) (Maatregel 2D)	€ 62 miljoen	€ 44 miljoen	€ -1 miljoen
Maximumtarief bij 750 ton en jaarlijks met 50 ton oplopend (Maatregel 2E)	€ 57 miljoen	€ 40 miljoen	€ 0

LITERATUUR

- Marktreferentie spoorgoederenvervoer, *Policy Research Corporation*, 2003
- Referentie casus V&W Betuweroute, november 2004; gebruikt bij beoordeling bod ProRail en Havenbedrijf Rotterdam, november 2004
- Gebruiksvergoeding Spoorgoederenvervoer 2006-2007, *Policy Research Corporation*, TransCare, juli 2005
- Meerjarige overgangsregeling gebruiksvergoeding gemengde net, *Policy Research Corporation*, 20 januari 2006
- Netverklaring 2006, ProRail, 29 juni 2005
- Netverklaring 2007, ProRail, 1 februari 2006
- Beheerplan 2006, ProRail, 15 december 2005



Policy Research Corporation



CONCRETE OPLOSSINGEN GEBASEERD OP WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK

Nederland:

Policy Research Corporation Nederland B.V.

Parklaan 40
3016 BC Rotterdam (Nederland)
tel : +31 10 436 0 364
fax : +31 10 436 1 416
e-mail : info@policyresearch.nl
website : www.policyresearch.nl

België:

Policy Research Corporation N.V.

Jan Moorkensstraat 68
2600 Antwerpen (België)
tel : +32 3 286 94 94
fax : +32 3 286 94 96
e-mail : info@policyresearch.be
website : www.policyresearch.be

