

Vergaderjaar 2005–2006

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

22 589

Betuweroute

Nr. 47

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 maart 2006

In mijn brief van 20 maart 2006 (kamerstuk 22 589, nr. 263) heb ik aangekondigd u te informeren over de gebruiksvergoeding spoor voor de periode 2007 tot en met 2011. Naar aanleiding van het Algemeen Overleg van 14 februari 2006 (kamerstuk 22 589, nr. 262) ben ik voornemens de eerder per brief van 16 januari 2006 aan u voorgelegde overgangsregeling (kamerstuk 22 589, nr. 259) op zodanige wijze aan te passen dat het spoor-goederenvervoer de komende jaren gestaag kan groeien. Onderstaand licht ik dit voorstel verder toe.

Toelichting

Tijdens het debat op 14 februari 2006 hebben meerdere woordvoerders zorgen uitgesproken over de vraaguitval die volgde uit mijn voorstel voor de gebruiksvergoeding van 16 januari 2006. Tijdens het debat heeft u aangegeven bij de kostendekkendheid van de Betuweroute, als verwoord in de motie Hofstra (kamerstuk 22 589, nr. 214), een zekere coulance te willen betrachten.

Mijn voorstel van 16 januari 2006 leidde tot forse vraaguitval. Als bijlage 1 treft u aan het Policy Research Corporation (PRC) rapport van 20 januari 2006 dat als basis heeft gediend voor dat voorstel¹. De oorzaak voor deze vraaguitval lag in het feit dat de tarieven op het gemengde net niet lager mochten zijn dan die op de Betuweroute om substitutie te voorkomen en dat de GTRC tarieven op de Betuweroute gericht waren op kostendekkendheid.

Door de opstelling van de Kamer ten aanzien van de motie Hofstra is nieuwe ruimte ontstaan om de gebruiksvergoeding verder te verlagen. Naar aanleiding van het AO op 14 februari 2006 heb ik verschillende maatregelen nader laten onderzoeken. Gelet op de wens van de Kamer de vraaguitval te beperken, heb ik mijn eerdere voorstel zoals opgenomen in de brief van 16 januari 2006 met betrekking tot de vraaguitval geoptimaliseerd. Ik heb daarbij de omvang van het vervoer gestabiliseerd op het

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

niveau van 2005. De geoptimaliseerde overgangsregeling presenteer ik hierna onder de naam «stabilisatie huidige volume». De maatregel kwaliteitsrabat, die ik in mijn brief van 16 januari 2006 voorstelde, heb ik nader laten onderzoeken. Gebleken is dat deze maatregel juridische risico's kent en op korte termijn moeilijk te implementeren is en heeft daarom niet langer mijn voorkeur.

Het voorstel van marktpartijen (een vlak tarief € 1 per treinkilometer in 2007 dat jaarlijks met 10% stijgt totdat de Duitse tarieven zijn bereikt) veroorzaakt weliswaar geen vraaguitval, maar kent grote juridische risico's. Op grond van de Richtlijn 2001/14/EG is doorberekening van de directe variabele kosten van beheer en onderhoud noodzakelijk waarbij het gewicht van de trein een belangrijke variabele is. Deze variabele ontbreekt echter in het voorstel van de marktpartijen. Indien deze maatregel alleen geldt voor het goederenvervoer, is het financiële effect van deze maatregel in totaal € 62 mln. tot € 70 mln. voor misgelopen inkomsten uit de gebruiksvergoeding goederenvervoer op het gemengde net en de Betuweroute. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de ProRail efficiëncytaakstelling van € 10 miljoen, waardoor de kosten voor V&W met dit bedrag verminderen. Er bestaat een kans dat ook voor personenvervoerders hetzelfde tarief moet worden gehanteerd. Dit leidt dan tot een hogere gebruiksvergoeding voor het personenvervoer en derhalve tot een verhoging van de prijs van het treinkaartje. Het beoogde doel van de Kamer – het beperken van de vraaguitval – kan ik langs een andere, wel juridisch haalbare weg, realiseren. Aan het geheel voorkomen van vraaguitval zijn evenwel aanzienlijke kosten voor de Staat verbonden. Ik licht dat hieronder nader toe.

Drie strategieën voor de hoogte van de gebruiksvergoeding

Daarmee kom ik tot de volgende drie strategieën voor de gebruiksvergoeding:

1. Stabilisatie huidige volume (gemiddelde vraaguitval t.o.v. marktprognose van ruim 9%)
2. Gestage groei (gemiddelde vraaguitval t.o.v. marktprognose van krap 6%)
3. Groei conform marktprognose (gemiddelde vraaguitval t.o.v. marktprognose van ca. 1%)

Alle strategieën hanteren de trein- en tonkilometertarieven uit de netverklaring 2007, waarbij de korting op het tonkilometertarief van de netverklaring is vervangen door een maximumprijs boven een bepaald treingewicht. Per strategie verschillen de treingewichten waarboven de maximumprijs geldt.

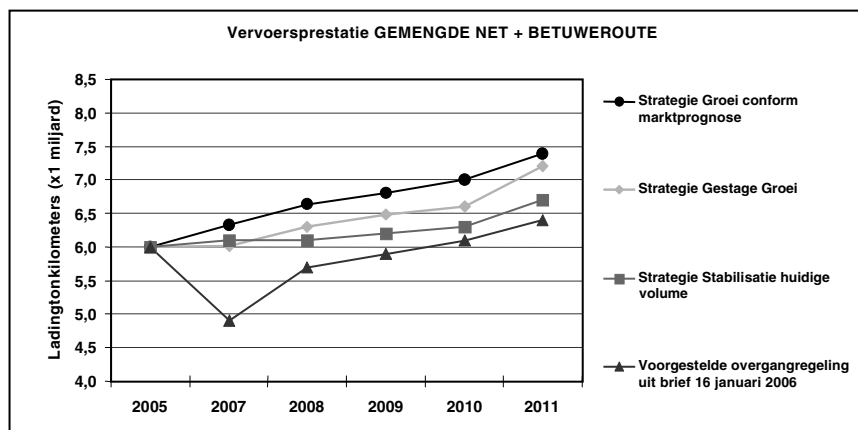
De onderbouwing van de drie strategieën zal u in de vorm van een rapport van PRC zo spoedig mogelijk worden nagezonden. Een beschrijving van de drie strategieën heb ik opgenomen in bijlage 2¹. Hierbij moet worden opgemerkt dat de effecten per deelmarkt zullen verschillen. Met name het binnenlands vervoer, circa 20% van het totale spoorgoederenvervoer, kent in alle strategieën een relatief hoge vraaguitval. De onderstaande tabel geeft voor de drie strategieën het effect weer op de vraaguitval en de financiële effecten voor het ministerie van V&W. De bedragen in de onderstaande tabel zijn ramingen van financiële effecten per strategie. Deze ramingen zijn gebaseerd op de marktprognose² en de laatste financiële inzichten van ProRail. De financiële gevolgen van de gekozen strategie zullen bij de begrotingsvoorbereiding 2007 worden ingepast.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Marktreferentie spoorgoederenvervoer, Policy Research Corporation, 2003 in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

	STRATEGIE		
	Strategie Stabilisatie huidige volume	Strategie Gestage Groei	Strategie Groei conform marktprognose
Gemiddelde vraaguitval in de periode 2007–2011 op het gehele spoornet (gemengde net + Betuweroute)	9,2%	5,8%	1,2%
Financieel effect voor misgelopen inkomsten GOEDEREN-VERVOER GEMENGDE NET	maximaal € 19	maximaal € 28	maximaal € 37
Financieel effect voor misgelopen inkomsten PERSONEN-VERVOER GEMENGDE NET	€ 1	€ 1	€ 5
Financieel effect voor misgelopen inkomsten EXPLOITATIE BETUWEROUTE	minus € 4 tot plus € 2	€ 3 tot € 4	€ 8
MAXIMALE TOTALE FINANCIËEL EFFECT (5 jaar)	maximaal € 17 tot € 22	maximaal € 31 tot € 33	maximaal € 50
Totale bijdrage V&W per strategie	€ 7 tot € 12	€ 21 tot € 23	€ 40
Totale bijdrage ProRail per strategie	€ 10	€ 10	€ 10
GEMIDDELDE BUDGETTAIRE BIJDRAGE V&W PER JAAR	€ 1,4 tot € 2,4	€ 4,2 tot € 4,6	€ 8

De onderstaande grafiek geeft voor de drie strategieën weer hoe het vervoersvolume zich ontwikkelt voor het totaal goederenspoorvervoer. De onderste lijn in de grafiek betreft mijn voorstel van 16 januari 2006.



Op basis van bovenstaande gegevens concludeer ik het volgende:

- in de variant groei conform marktprognose dient er voor meerdere jaren compensatie aan ProRail plaats te vinden, ook vanwege minder ontvangsten uit het personenvervoer. In totaliteit kost deze strategie maximaal € 50 mln.;
- de strategie van gestage groei beperkt de vraaguitval aanzienlijk en kost tussen de € 31 mln. en € 33 mln. Compensatie aan ProRail vanwege minder ontvangsten uit het personenvervoer is heel beperkt en alleen in 2007 aan de orde;
- de strategie stabilisatie huidige volume ten opzichte van de marktprognose kost tussen de € 17 mln. en € 22 mln. voor de periode 2007 tot en met 2011;
- dat alle 3 strategieën tot minder vraaguitval leiden dan de eerder uitgewerkte overgangsregeling uit mijn brief van 16 januari 2006. De kosten van deze strategieën zijn uiteraard hoger dan het eerder genoemde maximum bedrag van € 12,4 mln.

Gelet op het voorgaande heeft de strategie gestage groei op zowel het gemengde net als de Betuweroute voor de jaren 2007 tot en met 2011 mijn voorkeur. Op deze manier ondersteun ik een verdere ontwikkeling

van het spoorgoederenvervoer. Mijn uitgangspunt hierbij is dat de markt in staat wordt gesteld zich aan te passen aan de stijging van de gebruiksvergoeding. Ik vind de kosten van deze strategie evenwel te hoog. ProRail heeft aangegeven een dekking van € 10 mln. over de periode van maximaal 5 jaar voor zijn rekening te nemen door een efficiencytaakstelling op de exploitatie van het gemengd net en de Betuweroute. Hiermee komt de V&W bijdrage op maximaal € 23 mln. Hierbij zij aangetekend dat het hier voor wat betreft de Betuweroute gaat om basistarieven; de beheerder van de Betuweroute heeft de mogelijkheid om «mark-ups» in te voeren, bijvoorbeeld voor express treinpaden. Dit is vergelijkbaar met de Duitse benadering. Ik zal mij hierbij tot het uiterste inspannen om via de nog op te stellen prestatieafspraken met de dochteronderneming van ProRail de commerciële gerichtheid te borgen.

De nieuwe tarieven voor zowel de Betuweroute als het gemengde net staan in onderstaande tabel. Opgemerkt zij dat de tarieven voor de Betuweroute lager zijn dan de tarieven van het GTRC voorstel. Tevens worden in de tabel de Duitse tarieven weergegeven.

Tarieven per treinsort									
Bruto treingewicht	Treinsort	Netverklaring ProRail 2006	2007	STRATEGIE GESTAGE GROEI					Duitsland 2006
				2008	2009	2010	2011		
350	lege unit cargo trein en feeder trein	€ 0,75	€ 1,18	€ 1,18	€ 1,18	€ 1,18	€ 1,18	€ 1,76	
700	gemiddelde unit cargo en natte bulk trein	€ 0,93	€ 1,61	€ 1,78	€ 1,78	€ 1,78	€ 1,78	€ 1,76	
1500	gemiddelde containershuttle	€ 1,33	€ 1,61	€ 1,78	€ 1,95	€ 2,12	€ 2,29	€ 1,97	
2200	zware containershuttle	€ 1,68	€ 1,61	€ 1,78	€ 1,95	€ 2,12	€ 2,29	€ 2,11	
3400	volle kolentrein	€ 2,28	€ 1,61	€ 1,78	€ 1,95	€ 2,12	€ 2,29	€ 2,37	
5300	volle ertstrein	€ 3,23	€ 1,61	€ 1,78	€ 1,95	€ 2,12	€ 2,29	€ 2,69	

Indien de overgangsregeling niet op bezwaren van de Europese Commissie stuit (staatssteun), zal deze conform mijn voornemen worden ingevoerd.

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