

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
17 februari 2003	5
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGG/TI/TR/03/000850	
Onderwerp	
Rentabiliteit Betuweroute	

Geachte voorzitter,

In het Strategisch Akkoord van 3 juli 2002¹ is de volgende passage opgenomen:

“Het kabinet dient bij voorrang een tussenstand op te maken ten aanzien van de Betuwelijn en de mogelijkheden van een verbetering van de rentabiliteit ervan te onderzoeken en hierover op korte termijn aan de Tweede Kamer te rapporteren.”

Met deze brief wil ik u informeren over de mogelijkheden die het Kabinet ziet om de toekomstige rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren. Ten aanzien van de tussenstand met betrekking tot de aanleg wil ik u verwijzen naar mijn eerdere brief van 11 oktober 2002² waarmee u de Twaalfde Voortgangsrapportage over het project Betuweroute (VGR 12) is aangeboden. In maart 2003 kunt u de Dertiende Voortgangsrapportage over het project Betuweroute verwachten.

De opbouw van deze brief is als volgt. De inleiding geeft een beknopt beeld van de hoofdpunten van de brief. In paragraaf 1 wordt nader ingegaan op de oorspronkelijke doelstellingen en de ontwikkelingen sinds de Planologische Kernbeslissing Betuweroute (PKB)³. Paragrafen 2, 3 en 4 beschrijven de mogelijkheden voor verbetering van de rentabiliteit vanuit drie verschillende invalshoeken: aanlegkosten, gebruiksmogelijkheden en exploitatie en beheer. De brief sluit af met een procesbeschrijving van de vervolgstappen die ik zal nemen om de bevindingen te vertalen in acties.

Voor de beschrijving van de onderzoeksaanpak en werkwijze verwijs ik naar **Bijlage 1**.

0. INLEIDING

Investerings in grote infrastructurele projecten zoals de Betuweroute moeten worden gezien vanuit een strategisch, lange termijn belang voor Nederland. Bij het zoeken naar mogelijkheden om de rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren, is het belangrijk dit perspectief voor ogen te blijven houden.

Onderzoek naar de rentabiliteit van de Betuweroute is na het definitieve besluit tot de aanleg van de Betuweroute voortdurend onderwerp van aandacht geweest. Dit blijkt onder meer uit het onderzoek van de Commissie Hermans⁴(1995), de kabinetsnotitie Betuweroute⁵(1998) en de in 1999 uitgevoerde internationale marktconsultatie over de mogelijke private betrokkenheid bij de Betuweroute. Het huidige Kabinet zet met dit onderzoek deze lijn voort: regelmatig bezien of er verbeteringen te vinden zijn.

De in de PKB geformuleerde doelstellingen zijn op veel punten nog steeds actueel. Een aantal ontwikkelingen sindsdien bevestigt het maatschappelijk en economisch belang van de Betuweroute als schakel in het internationaal goederenvervoer. Tegen de achtergrond van een sterke groei in het internationale goederenvervoer versterkt de Betuweroute de internationale concurrentiepositie van het Rotterdamse havengebied, vermindert de Betuweroute de toenemende belasting op de oost-west corridor van het gemengde spoornet en speelt de Betuweroute een belangrijke rol in het vervoer van gevaarlijke stoffen, met vermindering van woonkernen.

Zoals ik eind vorig jaar reeds heb aangegeven, is het point-of-no-return inmiddels gepasseerd⁶. Stoppen zou een grote kapitaalvernietiging betekenen, omdat reeds een groot gedeelte van het budget is gecontracteerd⁷. Bovendien doet stopzetten de bovengenoemde positieve effecten teniet.

Tegen deze achtergrond acht ik een snelle openstelling van de Betuweroute nog steeds van groot belang. Dit belang wordt ook bevestigd door de markt. De markt zal uiteindelijk het succes van de Betuweroute bepalen. Diverse marktpartijen en het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam geven aan actief bezig te zijn met het ontwikkelen van initiatieven⁸.

In dit onderzoek is gekeken naar de mogelijkheden om de rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren. De conclusies zijn grotendeels in lijn met de uitkomsten van eerdere onderzoeken. Het spoorgoederenvervoer ontwikkelt zich conform de NEA EC TIB prognose en binnen de bandbreedte van de PKB prognoses. Er zijn geen verrassende nieuwe gebruiksmogelijkheden naar voren gekomen. Duidelijk is dat het gebruik van de Betuweroute vooral wordt bepaald door verbeteringen in de kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) van het spoorproduct in Nederland en de EU en van internationale ontwikkelingen als de voortgang in de EU liberalisering, het EU Witboek en de Maut-heffing in Duitsland.

Actualisatie van de inzichten in exploitatie en beheer geeft evenwel aan dat de kostenniveaus voor beheer en onderhoud hoger liggen dan in het verleden is aangenomen. Er is ruimte voor opbrengstverhoging uit de gebruiksvergoeding ten opzichte van het huidige besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur. Dat neemt niet weg dat er gedurende vele jaren sprake zal zijn van een overheidsbijdrage in de kosten van beheer en onderhoud. In hoofdstuk 4 wordt geconcludeerd dat het niet te verwachten is dat de eerder beoogde private bijdrage van €826 miljoen op een afzienbare termijn kan worden terugverdiend.

Ten aanzien van de mogelijkheden van versoering van de aanlegkosten heb ik inmiddels een onderzoek gestart waarin de oorspronkelijke afwegingen ten aanzien van systeemeisen, waaronder elektrificatie en beveiligingssystemen, opnieuw tegen het licht gehouden worden, uitgaande van de meest actuele inzichten.

Naast een beschrijving van de uitkomsten van het onderzoek naar mogelijkheden om de rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren, geeft deze brief richting voor de te ondernemen stappen op weg naar de opening van de Betuweroute.

1. BETUWEROUTE IN NATIONALE EN INTERNATIONALE CONTEXT

1.1 Doelstellingen aanleg Betuweroute

In de PKB is ingegaan op de noodzaak van aanleg van de Betuweroute. Deze is destijds beargumenteerd vanuit de aansluiting met het Europese spoor netwerk, trends in de transport- en distributiewereld, de ontvlechting van personen- en goederenvervoer per spoor en de beïnvloeding van de 'modal split'. Aansluiting op de Europese hoofdtransportassen is een voorwaarde voor versterking van de positie van Nederland als distributieknooppunt en als productieland (economie en werkgelegenheid) én voor de handhaving en versterking van de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. Ook bij de vervolgbesluiten van de Kamer en het Kabinet hebben deze strategische overwegingen steeds een doorslaggevende rol gespeeld.

Onderstaand worden diverse ontwikkelingen sinds de vaststelling van de PKB nader toegelicht. Deze versterken de PKB argumentatie.

1.2 Ontwikkeling spoorgoederenmarkt

Gebruik bepaalt in belangrijke mate de rentabiliteit van de exploitatie van de Betuweroute. Het spoorgoederenvervoer ontwikkelt zich in lijn met de NEA EC TIB prognose, bepaald in 1998. Het internationale spoorgoederenvervoer op de oost-west corridor is tussen 1994 en 2001 meer dan verdubbeld. In de periode 1994-2001 groeide het spoorgoederenvervoer op de Nederlands-Duitse grensovergangen (Venlo, Zevenaar en Oldenzaal) van 7 miljoen ton naar 16 miljoen ton. De NEA EC TIB prognose verwacht circa 30 miljoen ton in 2015 grensoverschrijdend spoorgoederenvervoer tussen Nederland en Duitsland. Dit is in lijn met de PKB prognoses. De Commissie Hermans (1995) concludeerde dat bij dit volume een spoorverbinding van Rotterdam naar het Duitse achterland noodzakelijk is en dat de Betuweroute daarbij de beste oplossing is. Zie **Bijlage 2** voor nadere achtergrondinformatie.

Bij deze prognoses wordt opgemerkt dat de benutting van de Betuweroute uiteindelijk zal moeten komen uit de kracht van de markt. Marktpartijen, geraadpleegd in dit onderzoek, hebben het belang van de Betuweroute nogmaals bevestigd. Het behalen van de oorspronkelijke prognoses en eventuele additionele groei ten opzichte van de PKB-prognoses is afhankelijk van verdere marktontwikkelingen, de kwaliteit en kwantiteit van de capaciteit voor goederenvervoer op het spoor netwerk.

1.3 Maatschappelijke waarde spoorgoederenvervoer

In het eindrapport EISR dat op 17 juni 2002 aan de Tweede Kamer is aangeboden⁹ is de maatschappelijke waarde van het spoorgoederenvervoer, inclusief de baten voor economie, veiligheid en milieu in Nederland, geactualiseerd. Uit EISR komt naar voren dat er een markt is voor spoorgoederenvervoer, dat in deelmarkten van het goederenvervoer maatschappelijke baten worden gegenereerd en dat een goede aansluiting op het Europese spoornetwerk belangrijk is voor de exporterende industrie en de zeehavens. Ook blijkt dat spoorgoederenvervoer een sterk internationaal karakter heeft en goed presteert op de langere afstanden (vanaf 200 à 300 km) voor de meeste soorten lading. EISR bevestigt verder dat de Betuweroute een integraal onderdeel is van het (inter)nationale spoorgoederenvervoernetwerk.

1.4 Veiligheidseffect Betuweroute

De Betuweroute zal een belangrijke functie vervullen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op de oost-west corridor. Dit wordt bevestigd in de stellingnamebrief nationaal ruimtelijk beleid van 1 november 2002¹⁰. Hierin is door het Kabinet aangegeven dat met het beter reguleren en landelijk routeren van gevaarlijke stoffen per spoor ook de mogelijkheden voor centrumvorming en betere benutting van het stedelijk gebied zijn gediend. Met de Betuweroute zal het vervoer van gevaarlijke stoffen over bestaande spoorlijnen voor een deel buiten woonkernen kunnen worden omgeleid. Het gaat hierbij om het vervoer tussen de (petro-)chemische industrie in de mainport Rotterdam en het Duitse/Europese achterland. Naast een ondersteuning van het veiligheidsbeleid, kan dit wellicht ook een bijdrage leveren aan het ruimtelijk ordeningsbeleid (vermindering van planologische beperkingen in de betreffende stedelijke gebieden). In het kader van de uitwerking van de Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor, waarover de Tweede Kamer eerder is geïnformeerd¹¹, wordt onderzocht hoe de Betuweroute maximaal benut kan worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hier zal actief invulling aan worden gegeven. Daarbij zal een relatie worden gelegd met de ketenstudies naar externe veiligheid.

1.5 Effect op Nederlands spoornetwerk

Het beschikbaar komen van de Betuweroute vermindert de toenemende belasting van de Brabantroute en de route Rotterdam-Utrecht-Emmerich. Wanneer in 2001 de Betuweroute beschikbaar zou zijn geweest, zouden er ongeveer 10.000 goederentreinen in beide richtingen per jaar in de dagperiode niet via het gemengde net zijn gerouteerd¹². Dit zou tevens positief effect hebben gehad op de geluidsbelasting.

Anderzijds zullen goederentreinen in verband met de aan- en afvoer en specifieke bestemmingen gebruik blijven maken van het gemengde net. De beschikbaarheid van capaciteit op het gemengde net is een belangrijke randvoorwaarde voor benutting van de Betuweroute. Enige tijd na ingebruikname van de Betuweroute zal ik een evaluatie laten uitvoeren naar de mate van ontlasting van het gemengde net.

1.6 Europese ontwikkelingen

Met het in 2001 gepubliceerde Witboek¹³ staat 'modal shift' naar spoor, binnenvaart en shortsea in EU verband hoog op de politieke agenda. Gegeven de verwachte groei van het goederenvervoer in de komende decennia, wil de Europese Commissie een 'modal shift' op de Europese transportassen mogelijk maken. Europese liberalisering staat eveneens op de agenda (zie ook paragraaf 3.1.1). In 1995 is door de Commissie Hermans aangegeven dat aanvullend overheidsbeleid nodig is, waaronder prijsverhogingen voor het wegvervoer in Europees verband. Thans is er binnen de Europese Unie een ontwikkeling in de richting van prijsbeleid voor het vrachtvervoer over de weg. Te denken valt aan het voorgenomen akkoord in EU-verband over de ECO-punten voor het wegvervoer door Oostenrijk en de invoering van de kilometerheffing (Maut) in Duitsland. Voorts vergroot de toetreding van de (Oost-Europese) landen tot de EU de vraag naar spoorverbindingen, aangezien spoor bij uitstek geschikt is voor lange afstanden en droge bestemmingen.

Zoals bekend heeft Duitsland in 2002 besloten tot de aanleg van een derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. Bovendien investeert Duitsland in de ontvlechting van spoorinfrastructuur voor personenvervoer en spoorinfrastructuur voor goederenvervoer. Ook in Zwitserland wordt geanticipeerd op een groei van het spoorgoederenvervoer en wordt ingezet op een verschuiving van weg naar spoor. De aanleg van de (NEAT¹⁴) Alpenspoortunnels moet deze groei faciliteren.

2. VERSOBEREN AANLEGKOSTEN

De eerste invalshoek om de rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren, betreft de aanlegkosten. Het referentiekader voor specificaties en kosten van de Betuweroute is de VGR 12². Ik wil u verwijzen naar de inhoudelijke bespreking daarvan met de Kamer in een algemeen overleg op 20 november en 4 december 2002. Bij die gelegenheid heb ik reeds kenbaar gemaakt, dat het point-of-no-return is gepasseerd, waardoor een heroverweging van de aanleg niet aan de orde kan zijn.

Wel heb ik aangegeven dat ik nogmaals zal kijken naar de mogelijkheden om de afbouw van de Betuweroute te versoberen. Ten dele heb ik hierover inmiddels met uw Kamer van gedachten gewisseld¹⁵. Voorts heb ik een onderzoek gestart waarin de oorspronkelijke afwegingen ten aanzien van systeemeisen, waaronder elektrificatie en beveiligingssystemen, opnieuw tegen het licht gehouden worden, uitgaande van de meest actuele inzichten. Ik zal u hierover zo spoedig mogelijk informeren, alvorens de definitieve contracten ten aanzien van tractie en beveiliging worden getekend. Met uitzondering van de Tunnel Technische Installaties in Barendrecht, welke in januari 2003 zijn gegund – omdat deze ook onderdeel zijn van het HSL-Zuid traject en in dat project op het kritieke pad liggen – zal de definitieve keuze voor de Tunnel Technische Installaties in mei 2003 gemaakt worden. De kosten voor Barendrecht zullen worden gedekt uit de reguliere middelen voor Tunnel Technische Installaties. Voor de Tunneltechnische Installatie Barendrecht zal geen beroep gedaan worden op de risico-reservering voor HSL-Zuid en Betuweroute. Uitstel van de gunning van de Tunnel Technische Installaties in Barendrecht zou tot vertragen hebben geleid in de aanleg van de HSL-Zuid.

3. GEBRUIKSMOGELIJKHEDEN

De tweede invalshoek om de rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren betreft het vergroten van het gebruik. Het succes van het gebruik van de Betuweroute ligt primair bij de marktpartijen, die na de ingebruikname het (extra) groeipotentieel kunnen benutten. Verbetering van de gebruiksmogelijkheden kan langs twee lijnen worden nagestreefd, te weten: voorwaardenscheppende maatregelen en nieuwe gebruiksmogelijkheden.

3.1 Voorwaardenscheppende maatregelen

De verbetering van het (inter)nationale spoorproduct is de belangrijkste voorwaarde voor het succes van de Betuweroute. Essentieel is dat de overheid voorwaardenscheppende maatregelen treft op de hieronder genoemde dimensies.

3.1.1 Europese liberalisering

Een bepalende factor voor de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer en dus ook het gebruik van de Betuweroute is het tempo van Europese liberalisering. Bij alle voorliggende discussies en heroverwegingen is dit steeds als belangrijke vooronderstelling en randvoorwaarde gehanteerd. Inmiddels is een groot aantal stappen gezet op weg naar een daadwerkelijke openstelling van de Europese spoorgoederenmarkt. In het eerste spoorpakket, dat in Nederland geïmplementeerd wordt door middel van de nieuwe Spoorwegwet, is een groot aantal infrastructuurassen (zogenoemde TEN-G's) aangewezen, met vergaande mogelijkheden met betrekking tot internationale concurrentie. De Betuweroute maakt onderdeel uit van deze TEN-G's. Het tweede spoorpakket voorziet in richtlijnen voor harmonisatie van veiligheidseisen, interoperabiliteit en in een (versnelde) openstelling van nationale markten. Het Europees Parlement heeft hierover op 14 januari 2003 positief gestemd.

Het Kabinet zet in op een volledige implementatie van deze richtlijnen in de diverse Nederlandse (spoorweg)wetten. Dit beleid zal krachtig worden voortgezet. Opgemerkt wordt dat de volledige Europese liberalisering wel een proces van lange adem zal zijn.

3.1.2 (Internationale) interoperabiliteit

Nederland steunt in dit verband ook het streven van de Europese Commissie om van de lappendeken aan nationale systemen één, goed op elkaar afgestemd spoornetwerk te maken. Gelet op de omvangrijke investeringskosten zal dit niet anders dan op zeer lange termijn worden gerealiseerd.

In het kader van de corridoraanpak zet Nederland met kracht in op de openstelling van de Europese spoormarkt. Zo wordt in samenwerking met Duitsland, Zwitserland en Italië de afhandeling op de route Rotterdam-Milaan gestroomlijnd. Hierbij komen zaken aan de orde als de wederzijdse erkenning van personeel en materieel, problemen rondom douaneafwikkeling en interoperabiliteit. Het is dan ook verheugend dat ik op 9 januari 2003 een Memorandum of Understanding heb getekend met mijn Duitse, Zwitserse en Italiaanse collegae om gezamenlijk de knelpunten op de corridor Rotterdam-Milaan aan te pakken, zodat deze spoorverbinding beter en efficiënter benut kan worden. Het is mijn voornemen deze corridoraanpak uit te breiden en hierbij ook de nieuwe lidstaten in Midden- en Oost-Europa te betrekken.

Interoperabiliteit kan worden bevorderd door het gebruik van multi-courant materieel. De openstelling van de markt biedt meer mogelijkheden voor toeleveringsbedrijven van bijvoorbeeld tractie of wagons met bijvoorbeeld lease-activiteiten. Op dit punt heeft het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam aangegeven actief te willen zoeken naar oplossingsrichtingen en heeft besloten om met spoorvervoerders de wenselijkheden en mogelijkheden van het opzetten van een leasebedrijf voor het exploiteren van feeder- en multi-courante locs te onderzoeken¹⁶. Op deze manier wordt markttoetreding voor zowel grote als kleine spelers bevorderd.

3.1.3 Voldoende kwalitatieve goederenpaden (ook op het gemengde net)

Het beschikbaar zijn van voldoende aan- en afvoermogelijkheden om na opening van de Betuweroute erop en eraf te kunnen zal ook in de toekomst capaciteit op het gemengde net en het internationale spoornetwerk vergen. De beschikbaarheid van capaciteit voor het spoorgoederenvervoer op die delen van het spoornetwerk is een belangrijke randvoorwaarde voor de verbetering van de rentabiliteit van de Betuweroute. Afwegingen in dit kader dienen uiteraard te worden gemaakt in samenhang met de beschikbaarheid van capaciteit voor personenvervoer.

3.1.4 Stimuleren marktontwikkeling

De markt zal uiteindelijk het succes van de Betuweroute bepalen. Diverse marktpartijen geven aan actief bezig te zijn met het ontwikkelen van initiatieven. Om het gebruik te stimuleren is het van belang dat de interesse van de markt verder wordt gefaciliteerd en marketing en voorlichting krachtig worden aangezet. In het kader van de beheerconcessie moet duidelijk worden welke rol ProRail hier de komende jaren in kan en wil vervullen. Vooruitlopend hierop heb ik samen met ProRail en het Gebruikersplatform Railgoederenvervoer het initiatief genomen tot de oprichting van een Voorlichtingscentrum Spoorgoederenvervoer. Medio 2003 kunnen verladers hier informatie krijgen over de mogelijkheden van het spoorvervoer. Met deze "wegwijsfunctie" wordt ook een belangrijke barrière voor markttoetreding weggenomen. Verder zal ik dit jaar komen met voorstellen over acties die in aanloop naar de opening van de Betuweroute kunnen worden genomen voor een actieve benadering van verladers, zonder daarbij op de stoel van de verladers en de vervoerders te gaan zitten.

3.2 Nieuwe gebruiksmogelijkheden voor de Betuweroute

In het kader van deze brief heb ik onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden om het gebruik van de Betuweroute te verbeteren. Het onderzoek heeft zich niet beperkt tot de mogelijkheden binnen het huidige ontwerp. Een overzicht van de geïnventariseerde opties met achterliggende afweging tot nader onderzoek is opgenomen in **Bijlage 3**. Ook is in dit kader een externe consultatie¹⁷ uitgevoerd naar een aantal innovatieve ideeën die leven in de markt. Nader onderzoek is uitgevoerd ten aanzien van de volgende opties:

- 1) Trailer on train
- 2) Langere goederentreinen
- 3) Vervoer via geleide en onbemande voertuigen
- 4) Laad- en losplaatsen
- 5) (Incidenteel) routeren van reizigerstreinen over de Betuweroute
- 6) Vrachtautosnelweg

Uit het onderzoek is trailer on train als meest kansrijke optie gekomen. Om uiteenlopende redenen zijn de opties 2 tot en met 6 niet of niet op korte termijn kansrijk.

Hierbij spelen met name een rol het ontbreken van draagvlak in de markt, investeringskosten, veiligheidsafwegingen en/of technische mogelijkheden. Deze opties staan meer uitgebreid beschreven in **Bijlage 4** en in de analyse van Policy Research Corporation (**Bijlage 5**).

Trailer on train (oplegger op de trein)

De containermarkt is de laatste jaren, zowel nationaal als internationaal, sterk gegroeid. In toenemende mate wordt daarbij gebruik gemaakt van het shuttle-concept. Waar begin jaren negentig sprake was van enkele diensten, is dit in 2001 opgelopen tot 190 railshuttles per week¹⁸. De verdergaande standaardisering van het containervervoer (containers die zowel per schip, trein als vrachtwagen kunnen worden vervoerd) zal er naar verwachting aan bijdragen dat dit de komende jaren zal doorgroeien.

Een nieuw concept dat hiermee samenhangt is "Trailer on train". Uit dit onderzoek komt naar voren dat het "Trailer on train" concept het meest kansrijk is van de onderzochte opties. Volgens EISR bedraagt de mogelijke substitutie van weg naar spoor als gevolg van het "Trailer on train" concept op jaarbasis naar schatting 500.000 opleggers in 2015¹⁹, waarvan er 425.000 gebruik zullen kunnen maken van de Betuweroute. Dit komt neer op 10.600 treinritten per jaar (circa 200 per week).

Of het "Trailer-on-train" concept van de grond komt en in welke mate dit potentieel ook daadwerkelijk kan worden gerealiseerd hangt sterk af van de opstelling en bereidheid tot investeren van marktpartijen, met name spoorvervoerders, terminaloperators en wegvervoerders. Uit de markt komen hieromtrent verschillende signalen. Zo geeft het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam aan deze ontwikkeling met kracht te willen stimuleren, onder meer door voldoende uitbreidingsruimte op geschikte locaties aan te bieden en te investeren in de benodigde infrastructuur²⁰. Enkele spoorvervoerders zetten daarentegen kanttekeningen bij de slaagkans van dit concept, naast de al gevorderde positieve ontwikkelingen op het gebied van containerisatie. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen of het concept daadwerkelijk kansrijk en te implementeren is.

4. EXPLOITATIE EN BEHEER

De derde invalshoek om de rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren is exploitatie en beheer.

Centraal bij de exploitatie staan de achterliggende doelstellingen als beschreven in paragraaf 1 en een zo voordelig mogelijke financiering. De voorziene private financiering moet ook binnen dit kader worden gezien. Voordat wordt ingegaan op de huidige inzichten omtrent rentabiliteit en exploitatie, ga ik hieronder kort in op hetgeen eerder aan de Tweede Kamer is gemeld met betrekking tot exploitatie en beheer.

4.1 Historisch beeld

In PKB deel 4 (1994) is gesteld dat bij een maximale kwaliteitssprong, circa 10 –15 jaar na ingebruikname, een exploitatie kan worden gerealiseerd waarbij de variabele en vaste (bedrijfs)kosten worden gedekt, alsmede een deel van de kosten van de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur.

Ten aanzien van de opbrengsten uit de gebruiksvergoeding wordt in het besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur uit 1999²¹ uitgegaan van een jaarlijkse opbrengst die oploopt tot circa 22 miljoen gulden (omgerekend €10 miljoen) in 2007 voor het gehele spoorwegnet. Richting de Kamer is in het verleden aangegeven dat uit de jaarlijks beschikbare gebruiksvergoeding in ieder geval de marginale (hierna variabele genoemd) kosten van beheer en onderhoud moeten worden gedekt.

Ten aanzien van de kosten van beheer en onderhoud heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat in 2000 op verzoek van de Kamer aangegeven²² dat de onderhoudskosten voor de Betuweroute - bij een vervoersomvang van 40 miljoen ton per jaar - op circa 70 miljoen gulden (€31,7 miljoen) per jaar worden ingeschat (prijsspeil 1999 met een onzekerheidsmarge 10%). De vervanging van de kunstwerken (na 100 jaar), en de apparaatskosten van de beheerder zijn hierin niet begrepen.

Ten aanzien van de private bijdrage in de aanlegkosten is de Kamer in 2000 naar aanleiding van de marktconsultatie meegedeeld dat de markt nog niet klaar is voor private exploitatie. Er is gekozen voor een ontwikkeltraject, waarbij is aangegeven dat voor 2010 vervreemding van de rechten van de Betuweroute niet aan de orde is.

In 2001 concludeerde de Algemene Rekenkamer²³ dat met de huidige inzichten private financiering van de Betuweroute een doodlopend spoor is gebleken; de omstandigheden zouden fundamenteel anders moeten zijn, wil de private sector aan de Betuweroute deelnemen.

4.2 Actuele inzichten

4.2.1 Vervoersprognoses

In dit onderzoek is, als bandbreedte voor het gebruik van de Betuweroute de NEA EC TIB prognose als bovengrens gehanteerd en de NVVP EC Referentie prognose als ondergrens. Zoals aangegeven in paragraaf 1.2, ontwikkelt het spoorgoederenvervoer zich in lijn met de NEA EC TIB prognose, bepaald in 1998. De NEA EC TIB prognose is in lijn met de PKB prognoses. Met de in paragraaf 3 (gebruiksmogelijkheden) aangegeven maatregelen is de kans op het halen van deze prognoses verder vergroot.

4.2.2 Opbrengsten uit de gebruiksvergoeding

Inzake de gebruiksvergoeding voor de Betuweroute moet worden gesteld dat de definitieve systematiek, structuur en de hoogte van deze gebruiksvergoeding nog niet zijn vastgesteld. De gebruiksvergoeding voor het spoorgoederenvervoer bedraagt in 2003 circa €0,40 per treinkilometer. Op grond van de vigerende AMvB (25 oktober 1999) groeit dit bedrag door tot circa €1 per treinkilometer in 2007.

Door TransCare²⁴ is vanuit oogpunt van draagkracht van de markt geschat dat in 2007 een gebruiksvergoeding van €1,20 tot €1,60 per treinkilometer mogelijk is (prijsspeil 2002). In het onderzoek is voorts de voorlopige schatting gemaakt dat in 2010 een tarief van €1,80 tot €2,50 per treinkilometer mogelijk (prijsspeil 2002) is, zonder dat dit leidt tot grote vraaguitval op afstanden boven de 300 kilometer.

Het ingroeitraject dat is gericht op een verhoging van de gebruiksvergoeding op de Betuweroute moet in relatie worden gezien met het prijsbeleid bij andere vervoerwijzen (gelijkheid van marktspeelveld) en de prijs/kwaliteit-verhouding van alternatieve treinpaden op het gemengde net.

Bij de (tentatieve) verkenning van de opbrengsten uit de gebruiksvergoeding zijn de hierboven genoemde tarieven vermenigvuldigd met het geprognosticeerde gebruik. In de periode 2007-2020 worden de opbrengsten geschat op circa €7 tot 10 miljoen in 2007 oplopend naar circa €29 tot 44 miljoen in 2020 (prijspeil 2002). De bovengrens wordt gevormd door de NEA EC TIB prognose, de ondergrens door de NVVP EC Referentie prognose. Er is dus ruimte voor opbrengstverhoging uit de gebruiksvergoeding ten opzichte van het huidige besluit gebruiksvergoeding spoorweginfrastructuur.

4.2.3 Kosten van beheer en onderhoud

ProRail heeft begin 2003 een actueel en indicatief inzicht in de kosten van beheer en onderhoud van de Betuweroute aan het Ministerie van V&W verstrekt. De kosten van beheer en onderhoud bestaan uit de variabele kosten van beheer en onderhoud respectievelijk de vaste kosten van beheer en onderhoud. Deze kosten zijn inclusief de apparaatskosten van de infrabeheerder. De geschatte variabele kosten voor beheer en onderhoud lopen in de periode 2007-2025 op van €8 miljoen naar €13 miljoen per jaar (prijspeil 2002). De geschatte vaste kosten voor beheer en onderhoud lopen in de periode 2007-2025 op van €15 miljoen naar €25 miljoen per jaar (prijspeil 2002).

Ik moet helaas vaststellen dat de kostenniveaus voor beheer en onderhoud naar de huidige, voorlopige inzichten hoger liggen dan in het verleden is aangenomen. Deze kosten drukken de rentabiliteit van de Betuweroute. Dit is voor mij aanleiding deze kosten te betrekken in een audit naar de onderhoudskosten spoor voor het totale spoorwegnet. Tevens wordt op dit moment door ProRail gewerkt aan een instandhoudingsfilosofie voor het gehele traject van de Betuweroute, waarbij uitdrukkelijk wordt gezocht naar vernieuwende concepten en de mogelijkheden om efficiencywinsten te behalen.

4.2.4 Dekking van de kosten van beheer en onderhoud

De EU Richtlijn 2001/14 verplicht de infrabeheerders de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst via de gebruiksvergoeding aan de gebruikers van het spoor in rekening te brengen. Dit betreft tenminste de variabele kosten van beheer en onderhoud²⁵. In het kader van de uitwerking van de nieuwe Spoorwegwet wordt hieraan thans invulling gegeven voor het Nederlandse spoor-net. Op grond van huidige nog niet geharde berekeningen is het de verwachting dat het voor de Betuweroute mogelijk moet zijn om op korte termijn de variabele kosten van beheer en onderhoud te dekken uit de gebruiksvergoeding. Daarmee voldoet de Betuweroute kort na ingebruikname aan de EU Richtlijn. Op termijn zouden, afhankelijk van ontwikkelingen in de markt en andere sectoren, daarbovenop wellicht ook de vaste kosten van beheer en onderhoud uit de heffing kunnen worden gedekt. Tot dat moment zal er sprake zijn van een overheidsbijdrage in de kosten van beheer en onderhoud. Desondanks kan met de Betuweroute een hogere dekkingsgraad voor het gehele spoorwegnet worden bereikt dan op dit moment het geval is.

Ik wil de komende periode gebruiken om het beeld ten aanzien van de dekking nader te preciseren.

4.2.5 Private bijdrage infrastructuur

Zoals ik hierboven aangaf zal een aantal basisgegevens nader moeten worden geaudit en gehard in de loop van dit jaar. Het beeld dat ik nu heb heeft een indicatief karakter. Toch wil ik nu reeds een signaal geven dat, op basis van de bestaande inzichten, het niet te verwachten is dat de eerder beoogde private bijdrage van €826 miljoen op een afzienbare termijn kan worden terugverdiend. Dit is in lijn met hetgeen hierover door de ARK in 2001 aan u is gemeld. De stelligheid van de ARK ('dood spoor') wil ik echter pas onderschrijven op het moment dat ik zicht heb op het meest optimale exploitatiemodel voor de Betuweroute.

4.3 Toekomstig exploitatiemodel

Op dit moment is er nog geen keuze gemaakt over de toekomstige exploitant van de Betuweroute en de wijze waarop de exploitatie wordt vormgegeven. Na oplevering worden beheer en instandhouding vooralsnog ondergebracht bij ProRail. De komende periode zal ik gebruiken voor een verdergaande studie naar en een discussie over, het meest gunstige en haalbare exploitatiemodel. De doelstelling hierbij is tweeledig, te weten het maximaal aanboren van het marktpotentieel en de optimalisatie van de beheer- en onderhoudskosten. De bandbreedte van de exploitatiemodellen wordt gevormd door enerzijds het toevoegen van de Betuweroute aan het gemengde net waarbij de huidige infrabeheerder ProRail de exploitant is. Anderzijds door private partijen die het beheer en onderhoud respectievelijk de verkoop van capaciteit voor hun rekening nemen. Tussen deze twee uitersten zijn allerlei varianten te identificeren. Hiervoor wordt een benchmark van vergelijkbare internationale projecten uitgevoerd. Over de uitkomsten wordt u in 2004 geïnformeerd.

5. VERVOLG

Zoals in deze brief is beschreven, zal ik op weg naar het moment van ingebruikname van de Betuweroute met name inzetten op de volgende acties. De vervoerders zijn daarbij allereerst zelf aan zet en verantwoordelijk om de markt aan te spreken.

- Onderzoek verrichten naar de meest optimale systeemeisen voor de Betuweroute (gereed eerste helft 2003).
- Continueren van de op concrete problemen gerichte internationale corridor aanpak Rotterdam-Milaan, tezamen met mijn collegae uit Duitsland, Zwitserland en Italië. Uitbreiding van dit concept naar andere belangrijke goederenvervoersassen binnen de EU.
- Inzetten op de genoemde voorwaarden scheppende maatregelen, zoals het verbeteren van de (internationale) interoperabiliteit van het spoorgoederenvervoer, voortgang in Europese liberalisering van de spoormarkt en capaciteit voor aan- en afvoer van goederenvervoer over het gemengde net.

- (Internationaal) bevorderen van marktinteresse voor de Betuweroute samen met marktpartijen met het oog op een “vliegende start”, onder meer via het Voorlichtingscentrum Spoorgoederenvervoer.
- In het kader van de uitwerking van de Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor zal onderzocht worden hoe de Betuweroute maximaal benut kan worden voor het vervoer van gevaarlijk stoffen. Hier zal actief invulling aan worden gegeven.
- Concreet uitwerken van de beheer- en instandhoudingskosten, zodat het zicht op de toekomstige exploitatiekosten- en opbrengsten verder wordt vergroot.
- Voorbereiden van een keuze voor het meest optimale exploitatiemodel en het vergroten van inzicht in de haalbaarheid van een private bijdrage in de aanlegkosten.
- Ondersteunen van (enige) marktinitiatieven voor implementatie van het concept “Trailer on train”.
- Evaluatie naar de mate van ontlasting van het gemengde net enige tijd na ingebruikname van de Betuweroute

Ik hecht er aan u regelmatig over de voortgang van bovengenoemde activiteiten te informeren.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer

Bijlage 1: Onderzoeksaanpak en werkwijze

In het kader van het Strategisch Akkoord van 3 juli 2002 is een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de toekomstige rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren. Dit onderzoek heeft plaatsgevonden tegen de achtergrond van de in de PKB geformuleerde doelstellingen en tegen de achtergrond van recente ontwikkelingen zoals de economische ontwikkeling in Nederland, de groei van Rotterdam en de groei van het internationale (spoor)goederenvervoer.

Begrip “Rentabiliteit”

Het is van belang om vooraf duidelijk af te bakenen wat wordt verstaan onder het begrip “rentabiliteit”. Rentabiliteit kan bedrijfseconomisch en maatschappelijk worden geïnterpreteerd. De aanleg van spoorinfrastructuur zoals de Betuweroute is primair een publieke verantwoordelijkheid. Vanuit dit oogpunt wordt rentabiliteit geïnterpreteerd als maatschappelijke waarde. De maatschappelijke waarde van het spoor is het saldo van alle voor- en nadelen van spoorgoederenvervoer. Het gaat hierbij zowel om (bedrijfs)economische voor- en nadelen, als om maatschappelijke voor- en nadelen. Zulke maatschappelijke voor- en nadelen bestaan uit externe effecten zoals veiligheid en milieu (geluidsoverlast en luchtvervuiling), congestie en overheidsinkomsten en – uitgaven (gebruikersheffingen, subsidies, belastingen en uitgaven voor aanleg en onderhoud van infrastructuur)¹⁸.

Verbeteren rentabiliteit: referentiekader

Teneinde te bezien of er sprake kan zijn van een “verbetering” van de rentabiliteit van de Betuweroute, zijn de resultaten van het onderzoek afgezet tegen de eerdere en vigerende prognoses en scenario’s (zie ook **Bijlage 2**). Verder is uitgegaan van het tracé zoals vastgelegd in het Tracébesluit en beschreven in de VGR 12.

Invalshoeken onderzoek

De rentabiliteit van de Betuweroute kan worden verbeterd door de maatschappelijke opbrengsten te verhogen en/of de maatschappelijke kosten te verlagen. Hierbij kan gedacht worden aan het verlagen van de aanlegkosten, het vergroten van de gebruiksmogelijkheden van de Betuweroute en het verbeteren van de exploitatie en beheer en instandhouding. Op deze wijze zijn drie invalshoeken geformuleerd, die in het onderzoek zijn uitgewerkt, te weten:

- (1) Aanlegkosten
- (2) Gebruiksmogelijkheden
- (3) Exploitatie en beheer.

De resultaten van de invalshoeken zijn beschreven in respectievelijk paragraaf 2, 3 en 4 van de brief. Voor een overzicht van de onderzochte mogelijkheden met de beoordeling op hoofdlijnen wordt verwezen naar **Bijlage 3**.

Binnen de geschetste invalshoeken zijn de potentiële mogelijkheden in kaart gebracht die kunnen bijdragen aan een verbetering van de rentabiliteit van de Betuweroute.

Werkwijze

Om ideeën en alternatieven voor de drie invalshoeken te genereren, is zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van de grote hoeveelheid reeds beschikbare informatie en analyses. De op deze manier ontstane groslijsten zijn vervolgens onderworpen aan een

voorselectie uitgevoerd op basis van haalbaarheid, marktpotentie en effectiviteit. Aanvullend daarop is van gedachten gewisseld met een aantal direct belanghebbenden, waaronder vervoerders, verladers en infrastructuurbeheerders.

Daarnaast is een tweetal externe onderzoeksbureaus ingeschakeld om enerzijds ideeën vanuit de markt te inventariseren en te analyseren en anderzijds een aantal gebruiksmogelijkheden te onderzoeken en deze te beoordelen op de aspecten vervoerswaarde, maatschappelijke waarde en risico's.

Het onderzoek heeft zich niet beperkt tot de mogelijkheden binnen het huidige ontwerp (functioneel programma van eisen zoals benoemd in VGR 12). Er is ook gekeken naar mogelijkheden die een aanpassing van de huidige functionaliteit zouden betekenen, zoals bijvoorbeeld vormen van onbemand goederenvervoer en het openstellen van de Betuweroute voor personenvervoer. Daar waar voorwaardenscheppende maatregelen vanuit de directe (beleids)omgeving van de Betuweroute in het kader van de rentabiliteit van de Betuweroute zelf van belang zijn, is dit vermeld.

Werkwijze binnen Invalshoek Gebruiksmogelijkheden

De voorselectie heeft een viertal potentiële mogelijkheden opgeleverd, welke zijn doorerekend op maatschappelijke waarde en vervoerwaarde.

Deze potentiële mogelijkheden betreffen:

- (1) Stimuleren en mogelijk maken van "Trailer-on-train" (oplegger op de trein) / "Truck on train" (vrachtwagen op de trein) inclusief het rechtstreeks betrekken van treinwagons vanaf de railferries in Rotterdam;
- (2) Langere goederentreinen;
- (3) Vervoer via geleide en onbemande voertuigen (hybride-systemen); en
- (4) Bevorderen van laad- en losplaatsen voor kleine lading.

De doorrekening van deze mogelijkheden op maatschappelijke waarde en op vervoerwaarde is uitgevoerd door Policy Research Corporation.

Bijlage 2: Historische en toekomstige ontwikkeling van het goederenvervoer

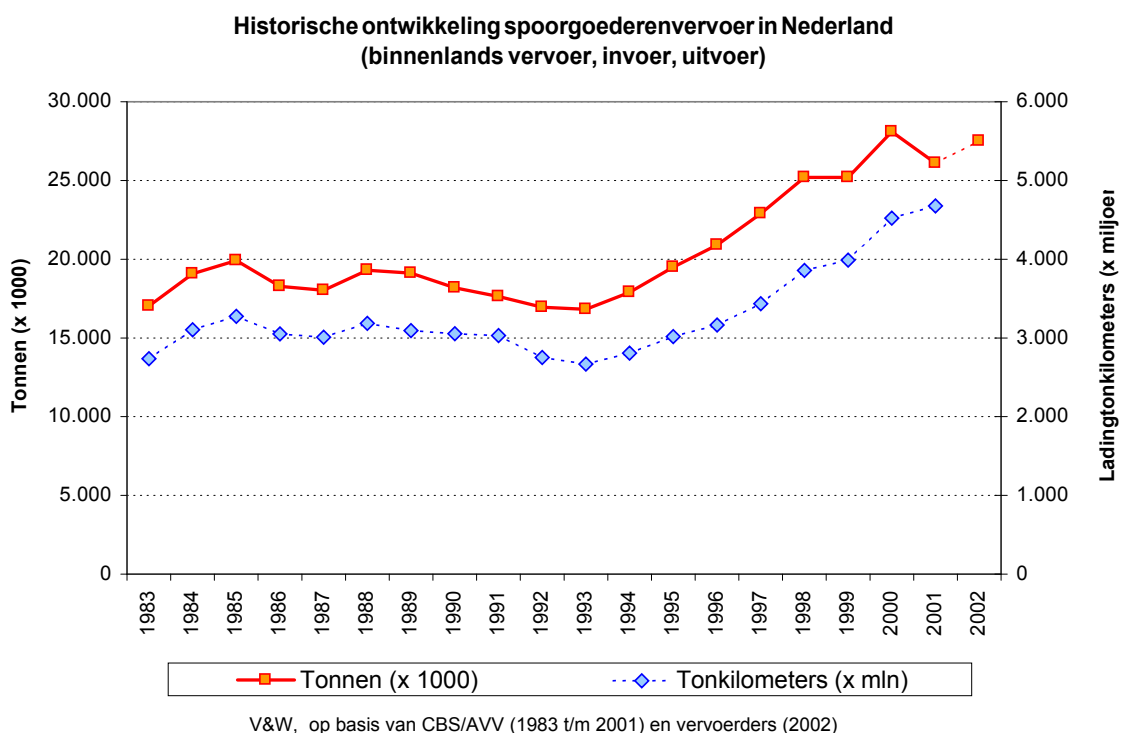
Deze bijlage bestaat uit drie onderdelen:

1. De historische ontwikkeling van spoorgoederenvervoer in Nederland en over de oost-west corridor.
2. De ontlasting van het gemengde net.
3. Vervoersprognoses voor Nederland en de oost-west corridor.

We behandelen deze onderdelen achtereenvolgens.

1 Historische ontwikkeling spoorgoederenvervoer

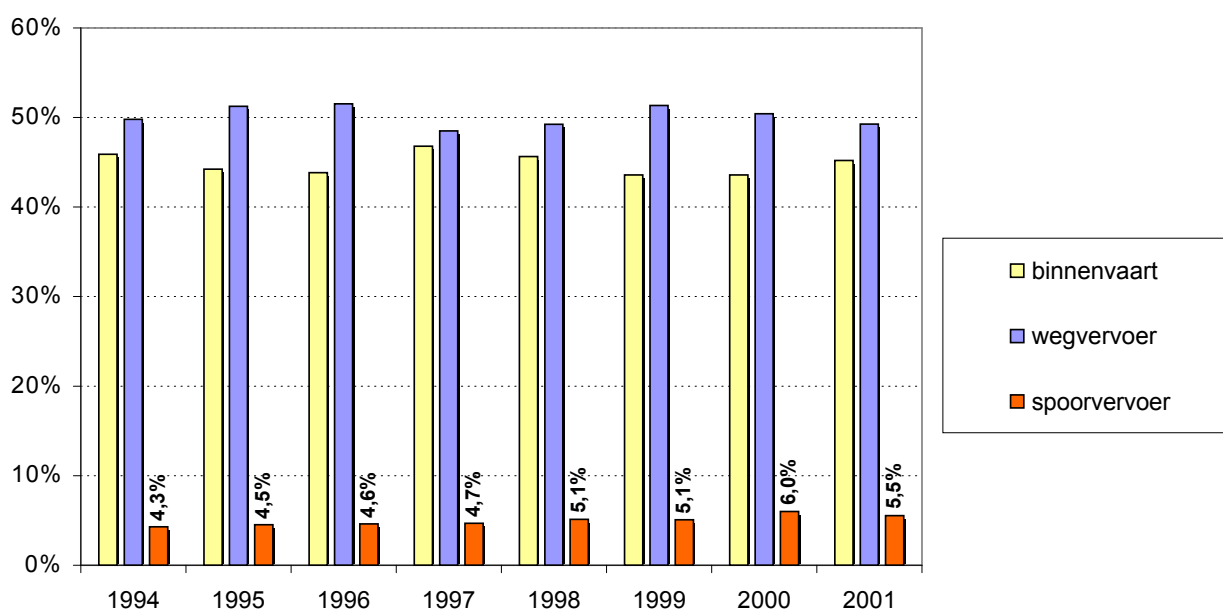
Het spoorgoederenvervoer groeit sinds 1993. In tien jaar tijd is het volume spoorgoederenvervoer met ruim 60% gestegen. De vervoersprestatie (tonkilometers) is ruim driekwart gegroeid. In onderstaande figuren zijn de realisatiecijfers van het vervoer en de vervoersprestatie per spoor in de afgelopen 20 jaar weergegeven.



Figuur 1: Historische ontwikkeling vervoervolume en vervoersprestatie spoor in Nederland (bron: V&W, op basis van CBS/AVV)

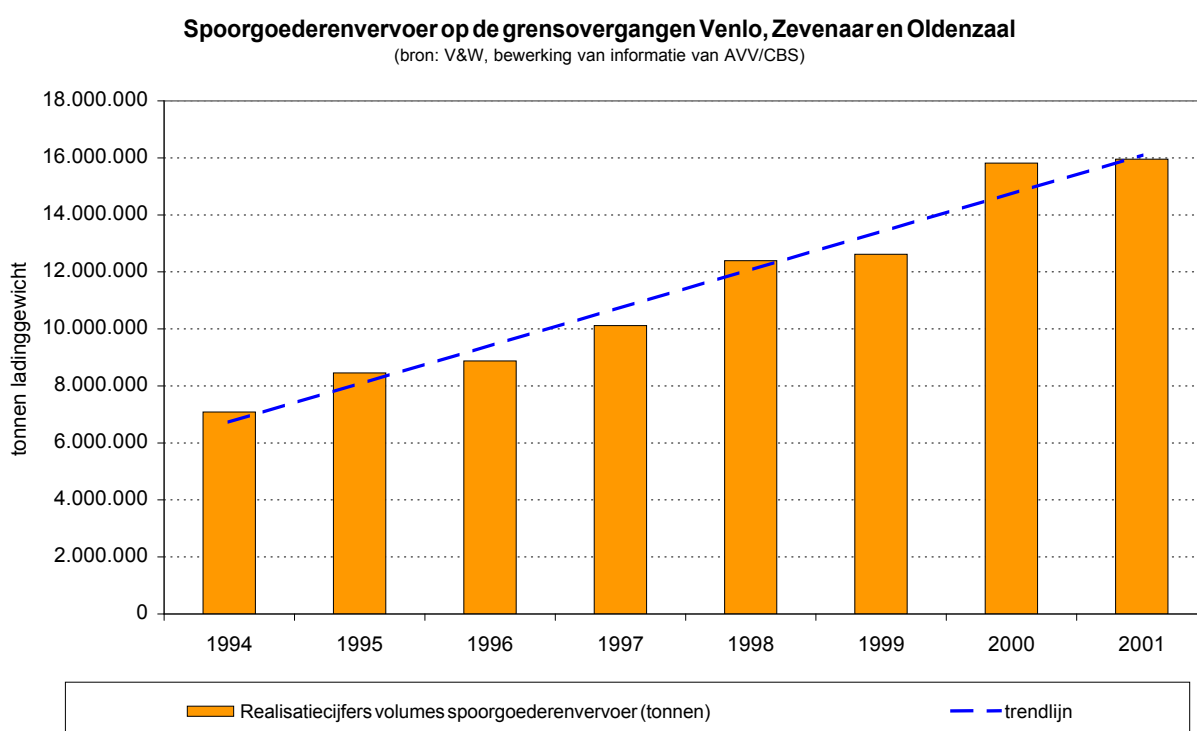
Het aandeel van het spoorgoederenvervoer in de modal split is in de periode 1994-2001 eveneens gestegen. In figuur 2 is de ontwikkeling van de modal split van het inland vervoer, gemeten in tonkilometers, weergegeven.

Modal split inland goederenvervoer, gemeten naar vervoersprestatie (tonkilometers)



Figuur 2: Modal split inland vervoer (bron: V&W, op basis van AVV/CBS)

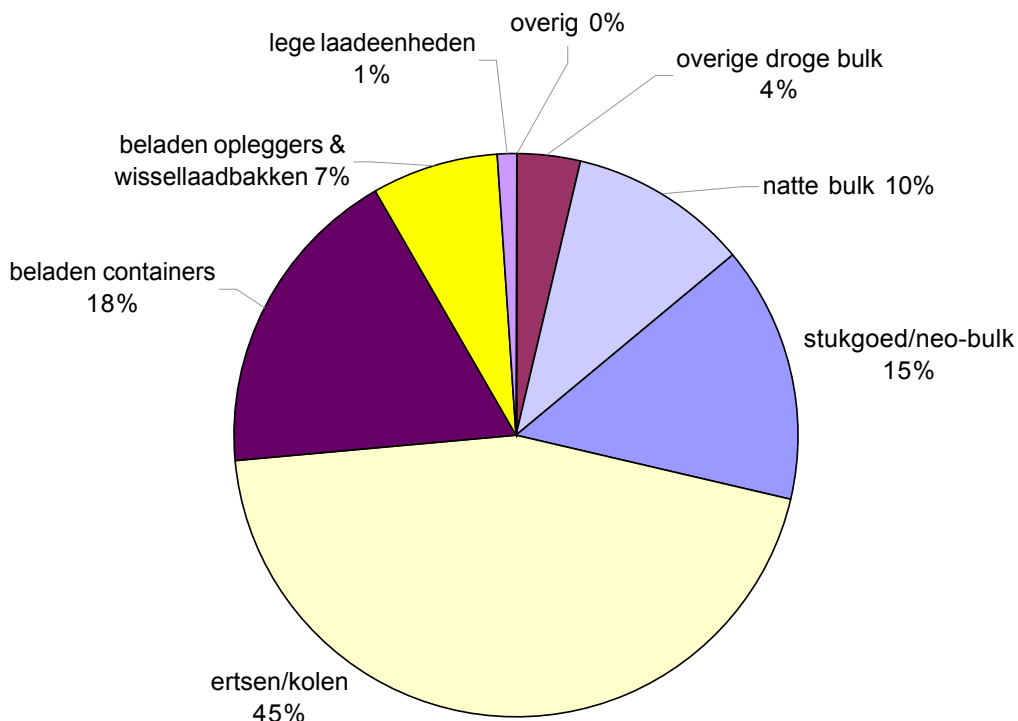
Over de Betuweroute wordt straks het merendeel van de goederenstromen afgewikkeld die nu bij Venlo, Zevenaar en Oldenzaal de grens over gaan. Echter niet alles. Grensovergang Oldenzaal zal in gebruik blijven voor herkomst/bestemmingsstromen van Noord- en Oost-Nederland en Amsterdam IJmond naar Duitsland (en verder), vice versa. Goederenstromen tussen Zuid Nederland en Duitsland worden grotendeels afgewikkeld via Venlo. Op deze grensovergangen heeft een groei van ruim 130% in het spoorgoederenvervoer plaatsgevonden. In figuur 3 is de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer in deze corridor weergegeven.



Figuur 3: Gerealiseerde groei spoorgoederenvervoer in de Betuweroute corridor
(bron: V&W, op basis van AVV/CBS)

Grootste verschijningsvormen in het spoorgoederenvervoer op de Nederlands-Duitse grens zijn ertsen & kolen en containers (45% respectievelijk 26% van het totale vervoervolume). In figuur 4 is aangegeven welk aandeel de verschijningsvormen in het totale volume spoorgoederenvervoer tussen Nederland en Duitsland en verder (aan- en afvoer) hebben.

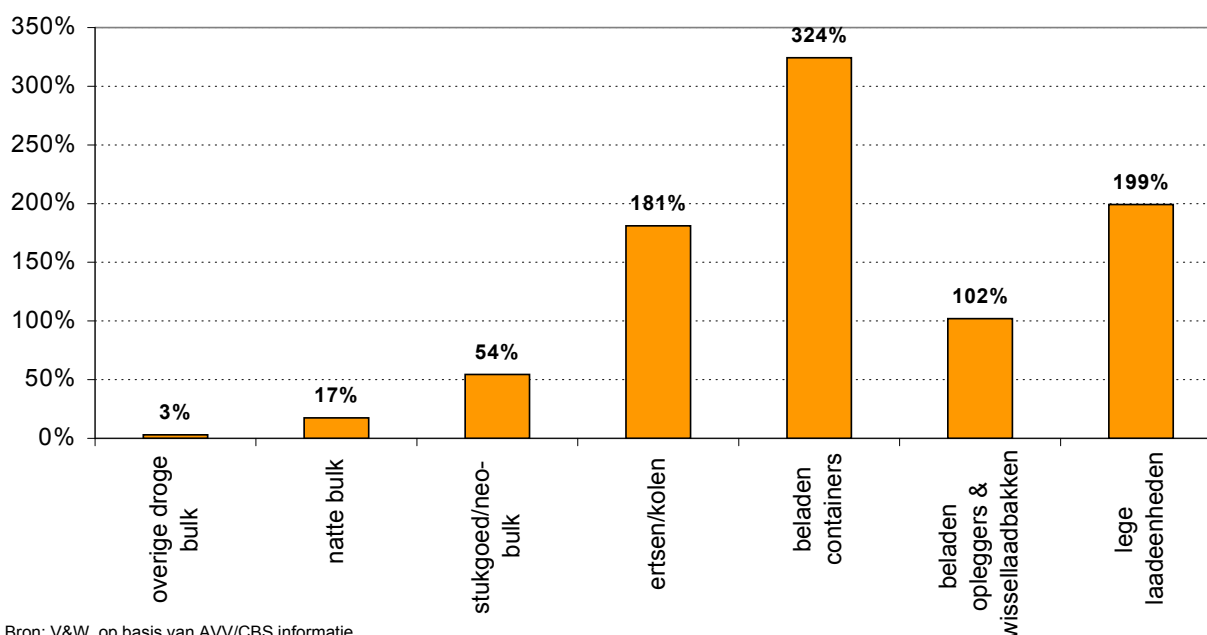
Beide grootste segmenten zijn sinds 1994 het hardst gegroeid. Vervoer van beladen maritieme containers kende met bijna 325% de grootste groei. Het vervoer per spoor van beladen wissellaadbakken en opleggers groeide met 102% en het vervoer van lege containers en ladingdragers groeiden met 199%. Laatste is qua tonnage overigens beperkt (1% van het vervoervolume, zie figuur 4). Het vervoer per spoor van ertsen en kolen groeide in 8 jaar tijd met ruim 181%. Tot slot valt op dat stukgoed met ruim 50% is gegroeid. Figuur 5 geeft de groei aan.



Bron: V&W, op basis van AVV/CBS informatie

Figuur 4: Aandeel verschijningsvormen in het spoorgoederenvervoer tussen Nederland en Duitsland (en verder) 2001 (bron: V&W, op basis van AVV/CBS)

Groei verschijningsvormen in het spoorgoederenvervoer tussen Nederland en Duitsland (en verder) in 2001 t.o.v. 1994



Bron: V&W, op basis van AVV/CBS informatie

Figuur 5: Groei verschijningsvormen in het spoorgoederenvervoer tussen Nederland en Duitsland (en verder) in 2001 t.o.v. 1994 (bron: V&W, op basis van AVV/CBS)

2 Ontlasting gemengde net

Wanneer in 2001 de Betuweroute beschikbaar zou zijn geweest, zouden er ongeveer 10.000 goederentreinen in beide richtingen per jaar in de dagperiode (7.00 tot 19.00 uur) niet via het gemengde net zijn gerouteerd (Brabantroute, Rotterdam-Utrecht-Arnhem en Amersfoort-Deventer). In 2015 worden er in de dagperiode in NVVP referentie ruim 20.000 goederentreinen en in NEA EC TIB ongeveer 30.000 goederentreinen per jaar over de Betuweroute afgewikkeld (in beide richtingen). Voor de jaren 2010 en 2015 is aangenomen dat de helft van de goederentreinen in de dagperiode wordt afgewikkeld (uitkomsten op basis van teamanalyse V&W en ProRail).

3 Vervoersprognoses

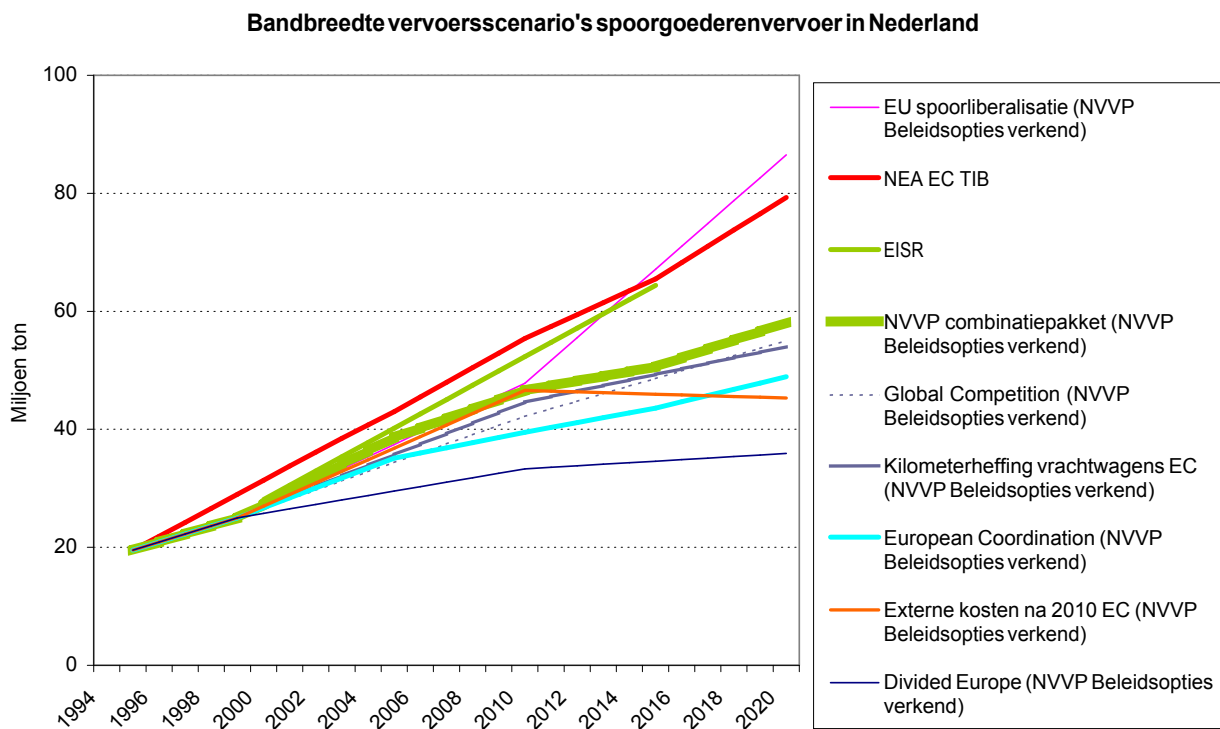
Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat hanteert twee prognoses in het project Rentabiliteit Betuweroute, die de afgelopen 4 jaar aan de Tweede Kamer zijn gepresenteerd: NEA EC TIB en NVVP EC Referentie. Deze twee prognoses vormen de bandbreedte voor de verwachte groei van het spoorgoederenvervoer. NEA EC TIB fungeert als bovengrens en NVVP EC Referentie fungeert als ondergrens. Hiermee wordt ingespeeld op de onzekerheden bij het doen van uitspraken over de toekomst.

NEA EC TIB gaat ervan uit dat de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer verbetert ten opzichte van het wegvervoer als gevolg van overheidsbeleid. De NEA EC TIB prognose voor geheel Nederland is zowel qua vervoersomvang als qua treinaantal-

len bijna even groot als de potentieel-indicatie van de markt voor spoorgoederenvervoer uit de *Economic Impact Study Railgoederenvervoer* (EISR, Policy Research Corporation, 2002). Verschillen tussen beide prognoses zitten in marktsegmenten en in een groter volume in EISR op de relatie Nederland-Duitsland en verder (zie ook figuur 7). In EISR zitten minder stukgoed en meer continentale containers en trailers-on-trains.

In de NVVP EC Referentie blijven de concurrentieverhoudingen tussen de modaliteiten gelijk aan basisjaar 1998 en is rekening gehouden met het staand beleid in 2000. NVVP EC Referentie gaat er impliciet vanuit dat het spoorgoederenvervoer geen betere prijs/kwaliteitsverhouding krijgt ten opzichte van andere modaliteiten, zoals bij EISR en NEA EC TIB. Er is in dit scenario geen rekening gehouden met de positieve effecten van Europese liberalisering op de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer.

In figuur 6 is de bandbreedte van de meest recente vervoersscenario's uit deze prognoses voor heel Nederland weergegeven.



Figuur 6: Bandbreedte vervoersscenario's spoorgoederenvervoer (tonnen) in Nederland (bron: V&W, op basis van AVV)

Tabel 1 geeft een overzicht van de volumes spoorgoederenvervoer in verschillende scenario's in 2010, 2015 en 2020.

Overzicht vervoersscenario's									
	NEA EC TIB	EISR	NVVP Beleidsopties verkend						
			European Coordination (EC) Referentie	Divided Europe (DE) Referentie	Global Competition (GC) Referentie	NVVP Combinatie Pakket EC	NVVP Kilometerheffing vrachtwagens EC	NVVP Externe kosten na 2010 EC	NVVP EU Spoor Liberalisatie EC
2010	55,4	52,3	39,5	33,3	42,2	46,6	44,6	46,6	47,8
2015	65,5	64,4	43,6	34,6	48,6	50,6	49,3	46,0	67,2
2020	79,3		48,9	35,9	55,0	58,1	54,0	45,3	86,5

Tabel 1: Overzicht volumes spoorgoederenvervoer in verschillende scenario's in 2010, 2015 en 2020 (bron: V&W, op basis van AVV)

De vervoersprognoses, NEA EC TIB en NVVP EC Referentie, worden in het eerste kwartaal van 2003 gerouteerd op het (toekomstige) spoornet met het *Routgoed*-model van Railned. Daaruit komt gedetailleerd naar voren welke stromen via de Betuweroute worden afgewikkeld en hoeveel treinen daarvoor nodig zijn (per jaar, per werkdag, per uur).

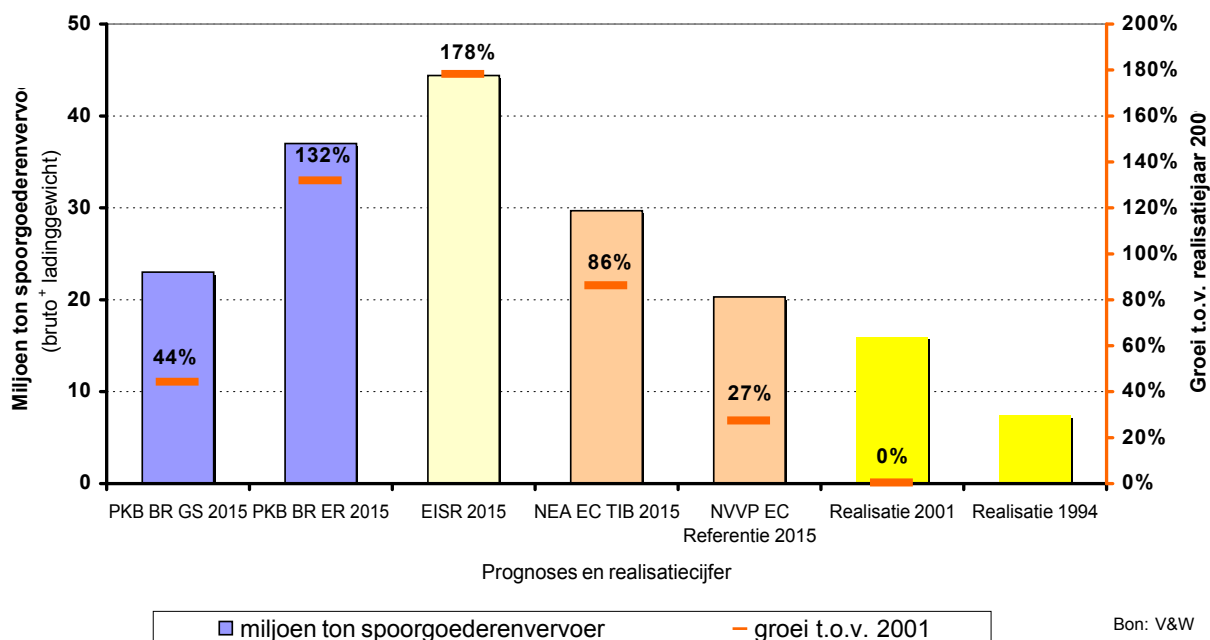
Als vuistregel kan worden gehanteerd dat tussen de 50% en de 70% van de volumes wordt over (delen van) de Betuweroute afgewikkeld (inclusief Havenspoorlijn).

In het rapport Goederenprognoses, Vervoer per spoor, 2005-2020, gaat Railned uit van 26 miljoen ton op het drukste baanvak van de Betuweroute, wat betreft het rijksweg 15 deel (het baanvak Geldermalsen – Elst) in 2010, respectievelijk 42 miljoen ton in 2020. Deze rapportage is gebaseerd op de NEA EC TIB prognose.

EISR geeft een potentieel-indicatie van 44,4 miljoen ton in 2015 op de relatie Nederland-Duitsland (en verder). Naar verwachting wordt het grootste deel hiervan over de Betuweroute afgewikkeld. Het EISR potentieel is daarmee hoger dan het vervoervolume dat in NEA EC TIB op de relatie Nederland – Duitsland (en verder) wordt gehanteerd. Conform EISR neemt het (internationale) spoorgoederenvervoer op de oost-west corridor met 178% toe in de periode 2001-2015. Conform NEA EC TIB is dit 86%.

In figuur 7 is de bandbreedte van de prognoses afgezet tegen andere belangrijke prognoses in historisch perspectief voor de oost-west corridor: de EISR-potentieel-indicatie uit 2002 en de PKB deel 4 prognoses uit 1994. Tevens zijn in deze figuur de realisatiecijfers van 1994 en 2001 opgenomen. De PKB prognoses gaan uit van 23 miljoen ton in 2015 (Global Shift) en 37 miljoen ton in 2015 (European Renaissance). Bij de NEA EC TIB prognose uit 1998 (NEA, in opdracht van Railned) wordt opgemerkt dat er in totaal 40,6 miljoen ton bruto+ ladinggewicht op de oost-west corridor is geprognosticeerd, waarvan 29,7 miljoen ton internationaal vervoer is (2015).

**Prognoses & realisatiecijfers van het internationaal spoorgoederenvervoer
op de Oost-West as (Nederland - Duitsland en verder, en vice versa)**



Figuur 7: Gehanteerde bandbreedte van prognoses afgezet tegen andere prognoses (EISR en de PKB deel 4 prognoses) en de realisatiecijfers van 1994 en 2001.

Naast de prognoses in de figuur zijn er nog vele andere prognoses sinds 1990 gepubliceerd:

- Commissie Van der Plas (1989): 75 miljoen ton na 2010
- NS Goederen (1990): 40 resp. 65 miljoen ton in 2010
- Knight Wendling (1992): 95 miljoen in 2030
- TNO INRO (1995, Commissie Hermans): 18,7 miljoen tot 78,2 miljoen ton in 2015
- Nota Transport in balans: 30 miljoen ton in 2015 (1996)

Bijlage 3: Matrix onderzochte opties

Bijlage 4: Nieuwe gebruiksmogelijkheden

In deze bijlage wordt kort ingegaan op de opties, zoals die zijn onderzocht door PRC.

(A) *Langere goederentreinen*

Het gebruik van langere goederen treinen levert een capaciteitswinst op van 40 tot 80% en een mogelijke verlaging van de variabele kosten met 15 tot 35% op²⁶. De daling van de totale transportkosten wordt echter pas significant bij afstanden boven 300 km. Goederentreinen met een minimale lengte van 2000 meter worden geacht een bijdrage te kunnen leveren aan de rentabiliteit van de spoorinfrastructuur. Hiertegenover staat dat lange goederentreinen waarschijnlijk vrij ingrijpende aanpassingen aan de infrastructuur vergen (verlenging van wachtsporen, wisselafstanden, laadperrons, aansluitbogen en dergelijke). Voor een succesvolle toepassing van dit concept is samenwerking met andere landen essentieel. Deze optie is op langere termijn voor de Betuweroute wellicht wel aantrekkelijk en rechtvaardigt verdere uitwerking.

(B) *Vervoer via geleide en onbemande voertuigen*

Hierbij wordt gebruik gemaakt van een systeem over het tracé van de Betuweroute - naast het reguliere spoorgoederenvervoer. Er rijden onbemande wagens, die automatisch worden voortgetrokken (onbemand vanwege het niet hoeven doen van extra investeringen in de veiligheidsvoorzieningen in tunnels) waarachter opleggers worden gehangen. Het nog te ontwikkelen systeem is nog met vele onzekerheden omgeven: onduidelijkheid over veiligheid, betrouwbaarheid, capaciteitsbeslag, investeringskosten aansluiting terminal naar spoor-weg-hybride vervoer etc. Om deze redenen wordt verder onderzoek naar deze mogelijkheid momenteel niet zinvol geacht.

(C) *Laad- en losplaatsen*

In potentie leveren ook kleine openbare laad- en losplaatsen langs de Betuweroute een positieve bijdrage aan de benutting. Het is evenwel zeer de vraag in hoeverre dergelijke laad- en losplaatsen bedrijfseconomisch rendabel kunnen worden gemaakt, aangezien schaalvoordelen slechts moeilijk kunnen worden gerealiseerd en er grote vraagtekens kunnen worden geplaatst bij de omvang van de te bedienen vervoersmarkt. Deze optie wordt derhalve niet als kansrijk beschouwd.

Voor wat betreft de meer grootschalige terminalvoorzieningen aan de Betuweroute kan het volgende worden opgemerkt. De terminalcapaciteit voor spooroverslag zal met de ontsluiting van de Noord-Westhoek in Rotterdam aanzienlijk toenemen. Initiatieven voor nieuwe terminals en andere aansluitingen op het spoornetwerk worden overgelaten aan de markt. De beslissing tot afstel van het MTC Valburg heeft naar verwachting slechts een geringe invloed op het vervoervolume en daarmee op de rentabiliteit van de Betuweroute, omdat het geprognosticeerde vervoervolume met Valburg als herkomst of als bestemming ongeveer 3% bedraagt.

Tenslotte is van belang de beschikbare terminalcapaciteit in het Europese achterland. Met onder meer de multimodale terminal in Duisburg is deze in het Roergebied voldoende gegarandeerd, maar met name in verder gelegen regio's is deze nog uiterst beperkt. Verdere uitwerking van deze materie maakt deel uit van het internationale (corridor)overleg.

(D) het (incidenteel) routeren van reizigerstreinen over de Betuweroute

Het routeren van reizigerstreinen via de Betuweroute leidt niet tot een interessanter aanbod aan de reiziger, omdat de Betuweroute bewust niet langs woonkernen wordt gebouwd. Bovendien zijn ingrijpende technische maatregelen nodig, waarvoor forse investeringen (onder andere extra veiligheidsvoorzieningen in tunnels) nodig zijn die ook tot vertraging leiden in het gereedkomen van de Betuweroute. Die vertraging betekent dat de capaciteitswinst op de rest van het Nederlandse spoorwegnet met het openstellen van de Betuweroute later beschikbaar komt, hetgeen weer nadelig is voor het personenvervoer op het Nederlandse net.

(E) Betuweroute als 'vrachtautosnelweg'

De Betuweroute tevens inrichten als 'vrachtautosnelweg', bijvoorbeeld door betonplaten tussen de rails te leggen, is evenmin een reële optie. Dit onder meer vanwege het veiligheidsaspect en de grote consequenties voor de capaciteit op de Betuweroute: één vrachtauto slokt minstens evenveel (spoor)capaciteit op als een complete trein. Daarnaast zijn er voor deze optie extra investeringen noodzakelijk voor de aan- en afvoer-routes van en naar de Betuweroute.

Bijlage 5: Rapport Policy Research Corporation

Noten

- ¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 28 375, nr. 5.
- ² Brief d.d. 11 oktober 2002, kenmerk HKW/UP2002/8303, inzake aanbieding Twaalfde Voortgangsrapportage Betuweroute.
- ³ De Planologische KernBeslissing deel 4 (Staatscourant, 27 mei 1994) vormde het definitieve besluit om de Betuweroute aan te leggen.
- ⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 1994-1995, 22 589, nr. 71 (1995).
- ⁵ Tweede Kamer, vergaderjaar 1998-1999, 22 589, nr. 131 (1998).
- ⁶ Tweede Kamer, vergaderjaar 2002-2003, 28600 A, nr. 43, pagina 29
- ⁷ Tweede Kamer, vergaderjaar 2002-2003, 22589 en 22026, nr. 202
- ⁸ In januari 2003 zijn door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gesprekken gevoerd met verschillende externe partijen, w.o. het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam. Zie onder andere Brief d.d. 29 januari 2003 van GHR aan Minister V&W met als onderwerp Rentabiliteit Betuweroute
- ⁹ Brief d.d. 17 juni 2002, kenmerk DGP/SPO/U.02.02153, inzake EISR-studie en stand van zaken Beter Benutten Spoor.
- ¹⁰ Tweede Kamer, vergaderjaar 2002-2003, 28667, nr. 1
- ¹¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2001-2002, 24611, nr. 4
- ¹² Vervoervolume 2001, zie ook Bijlage 2, onder 2 "Ontlasting gemengde net".
- ¹³ *"Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen"* / Commissie van de Europese Gemeenschappen (COM(2001) 370 Definitief).
- ¹⁴ NEAT staat voor Neuen Eisenbahn Alpentransversale en behelst de bouw van 2 tunnels: de Lötschberg en de Gotthard ter verbetering van het reizigers – én goederenvervoer.
- ¹⁵ Brief d.d. 29 november 2002, kenmerk FEZ/2002/1450 en brief d.d. 6 december 2002, kenmerk FEZ/2002/1455, beiden inzake Voortgangsrapportages van de Betuweroute en HSL-Zuid.
- ¹⁶ Brief d.d. 29 januari 2003 van GHR aan Minister V&W met als onderwerp Rentabiliteit Betuweroute
- ¹⁷ *"Externe consultatie gebruiksopties Betuweroute"*, Eindrapportage, Nolan Nortan & co, 2003.
- ¹⁸ *"EISR Ontwikkeling railgoederenvervoer in een integraal perspectief – Eindrapport"* / Policy Research Corporation (juni 2002)
- ¹⁹ *"Project Rentabiliteit Betuweroute – Railgoederenvervoer over de Betuweroute"* / Policy Research Corporation (januari 2003).
- ²⁰ Brief d.d. 29 januari 2003 van GHR aan Minister V&W met als onderwerp Rentabiliteit Betuweroute
- ²¹ 457, Staatsblad 1999, Besluit van 25 oktober 1999, houdende regels voor de vergoeding ter zake van het gebruik van spoorweginfrastructuur
- ²² Tweede Kamer, vergaderjaar 1999-2000, 27 195, nr. 5, 28 juni 2000, brief toegezegd in AO over het AR-rapport "beleidsinformatie Betuweroute
- ²³ *"Rapport Algemene Rekenkamer – Aanleg Betuweroute: projectbeheersing en financiering"* (Tweede Kamer vergaderjaar 2001-2002, 28 070, nrs. 1-2).
- ²⁴ Differentiatie gebruiksvergoeding, Fase A, Krachtveldanalyse en Internationale benchmark, Trans-Care, 2002
- ²⁵ Zie hiervoor artikel 8 EU richtlijn 2001/14 *"Om de volledige dekking van de door de infrastructuurbeheer gemaakte kosten te verkrijgen kan een lidstaat zo de markt dit aankan extra heffingen toepassen op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie, met name van het internationale spoorgoederenvervoer, wordt gewaarborgd"*
- ²⁶ *"Project Rentabiliteit Betuweroute – Railgoederenvervoer over de Betuweroute"* / Policy Research Corporation (januari 2003).