

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
23 september 2005	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/05.003478/SP/EH	2040518790
Onderwerp	
kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen gesteld door het lid Gerkens over de Netverklaring 2006 van ProRail.

1. Wat is uw mening over de nieuwe gebruiksvergoedingen die ProRail wil gaan heffen zoals vermeld in de Netverklaring 2006?
1. Ik kan instemmen met de hoogte van de tarieven zoals die door ProRail op 29 juni 2005 gepubliceerd zijn in de Netverklaring 2006.
2. Waarom komt er een nieuwe systematiek waarbij het gewicht van de trein sterker mee gaat tellen? Kunt u ook onderbouwen waarom en in hoeverre een zware trein meer kosten veroorzaakt dan een lichtere trein?
2. De reden dat een nieuwe systematiek voor de gebruiksvergoeding is ingevoerd ligt in de Europese regelgeving en de implementatie hiervan in de Spoorwegwet. In de richtlijn 2001/14/EG is aangegeven dat de gebruiksvergoeding de kosten moet omvatten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. ProRail heeft hiertoe een nieuwe systematiek uitgewerkt met een treinkilometer- en tonkilometertarief. In een omvangrijk Europees onderzoek, dat onlangs in de ECMT (Europese Conferentie van Ministers van Transport) is geaccordeerd, is ge-concludeerd dat de tonkilometer - al dan niet gewogen naar snelheid en aslast - een adequate tariefparameter is voor de onderhoudsbehoefte van het spoor.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Op spoorwegnetwerken, die drukbereden en complex van samenhang zijn, dient deze tariefparameter aangevuld te worden met de tariefparameter treinkilometer. In april 2005 heeft de Vervoerkamer van de Nederlandse Mededinging autoriteit (NMa) de uitkomsten van de beoordeling van de nieuwe systematiek kenbaar gemaakt. De NMa heeft mede op basis van een onderzoek van de Erasmus Universiteit Rotterdam geconcludeerd dat de systematiek voldoet aan de richtlijn 2001/14/EG en de Spoorwegwet. Onverkorte invoering van de nieuwe systematiek zou tot een zeer forse toename van de tarieven voor zware goederentreinen leiden, omdat het tonkilometertarief - internationaal gezien - relatief zwaar weegt.

De nieuwe systematiek heeft geleid tot een groot aantal kritische reacties van de goederenvervoerders, hun klanten en de zeehavens. Ook uw vragen geven uitdrukking aan deze maatschappelijke reacties. In samenspraak met ProRail is daarom besloten de nieuwe systematiek niet onverkort toe te passen. Om forse negatieve markteffecten als gevolg van deze forse toename van de tarieven te voorkomen is voor 2006 een korting gegeven van ruim 70% op het tonkm-tarief voor goederentreinen. Hiermee zijn de tarieven in 2006 vergelijkbaar met die van België. Duitsland kent in 2006 hogere tarieven. Ik ben voornemens - binnen de wettelijke kaders van de Europese richtlijn en de Spoorwegwet - een overgangsregeling te ontwerpen tot en met in elk geval 2008. Tegelijkertijd wordt een traject gestart om de nieuwe systematiek meer ten principale te bezien. Ik beoog dit traject uiterlijk bij de evaluatie van de Spoorwegwet in 2008 te hebben afgerond. Een verdere stijging van de tarieven voor spoorgoederenvervoer is evenwel in Nederland onontkoombaar om aan de Europese richtlijn te voldoen. Ik verwacht echter dat met een overgangsregeling voor 2007 en 2008 een gezonde ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer, inclusief de Betuweroute mogelijk is. In oktober 2005 wil ik mijn voornemen ten aanzien van het verlengen van de overgangsregeling concretiseren in overleg met ProRail en het betrokken bedrijfsleven.

3. Is er aanleiding om het beleid op het gebied van gebruiksvergoeding aan te passen binnen de kaders van de Europese regelgeving op dit onderwerp op basis van het interdepartementaal beleidsonderzoek 'gebruiksvergoedingen goederenvervoer'? Zo ja, welke aanpassingen gaan plaatsvinden? Zo neen, waarom niet?
3. Het interdepartementaal beleidsonderzoek 'gebruiksvergoedingen goederenvervoer' is recent gepubliceerd. Zoals aangegeven in de Nota Mobiliteit deel 3 volgt nog een kabinetsreactie hierop. In algemene zin kan worden opgemerkt dat de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst in dit onderzoek op een andere grondslag zijn geschat en hoger zijn dan de door ProRail gehanteerde kosten. In het onderzoek zijn de vernieuwingskosten ook gedeeltelijk als gebruiksafhankelijk kosten beschouwd.

Dit onderzoek zou dus leiden tot hogere tarieven voor de gebruiksvergoeding dan op basis van de nieuwe systematiek die door ProRail uitgewerkt is. Gegeven het antwoord op vraag 2 ten aanzien van het niet onverkort toe passen van de nieuwe systematiek voor het spoorgoederenvervoer, lijkt er op dit moment geen aanleiding om de gebruiksvergoeding op basis van dit onderzoek aan te passen.

4. Wat is uw mening over de kritiek van een groot aantal goederenvervoerders over de enorme kostenstijgingen?
4. Ik heb mij deze kritiek aangetrokken. Met de op 29 juni 2005 gepubliceerde tarieven voor 2006 en een voorgenomen overgangsregeling voor 2007 en 2008 wordt in belangrijke mate tegemoet gekomen aan de kritiek van de goederenvervoerders. De vergoeding in 2006 sluit nu aan op die van België en Frankrijk. Duitsland kent een hogere gebruiksvergoeding. Ter illustratie van het bovenstaande is in de bijlage een overzicht opgenomen van de ontwikkeling van de tarieven voor de gebruiksvergoeding voor twee representatieve zware goederentreinen in Nederland en een internationale vergelijking hiervan met België, Frankrijk en Duitsland.
5. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe gebruiksvergoedingen voor het goederenvervoer per spoor, voor het wegvervoer, de economische ontwikkeling van Nederland en de exploitatie van de Betuweroute?
5. Met de nu vastgestelde tarieven voor 2006 verwacht ik geen grote gevolgen van de nieuwe gebruiksvergoedingen. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 beoog ik met een overgangsregeling voor 2007 en 2008 een gezonde ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer, inclusief de Betuweroute mogelijk te maken. In specifieke marktsegmenten kan wel vraaguitval optreden. Dit is helaas onvermijdelijk, omdat het goederenvervoer per spoor binnen een afzienbare termijn de kosten moet kunnen opbrengen die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. Dit is een minimale eis die voortvloeit uit de Europese richtlijn en de Spoorwegwet.
6. Bent u er van op de hoogte dat enkele vervoerders waarschuwen voor vraaguitval in de markt en verwachten dat meer goederen over de weg zullen worden vervoerd? Wat is uw mening hierover?
6. Ja, ik ben daarvan op de hoogte. De keuzes die marktpartijen maken zijn van vele factoren afhankelijk. Met de tarieven voor 2006 en een voorgenomen overgangsregeling voor 2007 en 2008 kom ik de vervoerders in belangrijke mate tegemoet.

7. Bent u er van op de hoogte dat de Afvalverwerking Zuid-Kennemerland overweegt om haar afval niet meer per spoor te gaan vervoeren en in ieder geval de veel hogere kosten moet gaan doorbelasten aan de gemeenten en daarmee de financiële lasten voor de burgers zal verhogen? Wat is uw mening hierover?
7. Ja, ik ben hiervan op hoogte. Nu de tarieven voor de gebruiksvergoeding in 2006 lager zijn vastgesteld en met een voorgenomen overgangsregeling voor 2007 en 2008 in het vooruitzicht, verwacht ik dat het bedrijf dit in de overweging zal meenemen.
8. Waarom ontmoedigt u het goederenvervoer op het gemengde net nu al terwijl de Betuweroute er nog niet is? Deelt u de mening dat het onverstandig is om spoorgoederenvervoer te ontmoedigen indien wordt gestreefd naar optimale benutting van de Betuweroute? Zo ja, wat gaat u hiertegen doen? Zo neen, waarom niet?
8. Zoals toegelicht in mijn eerdere antwoorden op de vragen 2 en 5 is een zekere verdere stijging van de gebruiksvergoeding onontkoombaar. Ik verwacht echter dat met de tarieven voor 2006 en een voorgenomen overgangsregeling voor 2007 en 2008 in het vooruitzicht een gezonde ontwikkeling van de het spoorgoederenvervoer op het gemengde net en de Betuweroute mogelijk is.
9. Bent u bereid mede vanwege het milieubelang, het goederenvervoer en personenvervoer per spoor te stimuleren? Zo ja, welke maatregelen gaat u nemen tegen deze enorme stijging van de gebruiksvergoeding van het spoor? Zo neen, waarom niet?
9. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 beoog ik met de tarieven voor 2006 en een overgangsregeling voor 2007 en 2008 de stijging van de gebruiksvergoeding in deze jaren te matigen en zal ik de systematiek ten principale bezien. Naast deze overgangsregeling overweeg ik geen andere maatregelen.

10. Bent u bereid om in navolging van de Belgische regering een steunregeling in het leven te roepen om het spoorvervoer een goed alternatief te laten zijn voor het wegtransport en daarmee extra overbelasting van de wegen te voorkomen?

10. Nee, zoals beschreven in vraag 9 overweeg ik naast een verlengde overgangsregeling geen aanvullende steunregeling. Het spoorvervoer is zonder steunregeling sterk in het vervoer van grote hoeveelheden op lange afstanden (zoals maritieme containers) en daarmee een goed alternatief voor het wegtransport.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Bijlage

