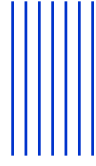


# Policy Research Corporation



CONCRETE OPLOSSINGEN GEBASEERD OP WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK

**TransCare** ●  
*We change logistics*

- VERTROUWELIJK -  
Gebruiksvergoeding Spoorgoederenvervoer 2006-2007

EINDRAPPORT

18 juli 2005

© ***Policy Research Corporation Nederland B.V.***  
Copyright 2005

Parklaan 40  
3016 BC Rotterdam (Nederland)  
tel : +31 10 436 0 364  
fax : +31 10 436 1 416  
e-mail : [info@policyresearch.nl](mailto:info@policyresearch.nl)  
website : [www.policyresearch.nl](http://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 Policy Research Corporation.*



# INHOUDSOPGAVE

## Aanleiding en onderzoeksvragen

ProRail-systematiek en hoogte tarieven

Effecten ProRail systematiek

- Omvang en samenstelling vervoer
- Maatschappelijke waarde
- Rentabiliteit Betuweroute
- Financiële draagkracht vervoerders
- Internationaal perspectief
- Conclusies

Voorstel voor mitigerende maatregelen

- Beschrijving maatregelen
- Effecten

Bijlage

# AANLEIDING EN ONDERZOEKSVRAGEN

## Aanleiding

ProRail heeft in de concept netverklaring 2006 van 5 maart 2005), die ter consultatie aan belanghebbenden is voorgelegd, een nieuwe gebruiksvergoedingssystematiek en hoogte van de tarieven in 2006/2007 voorgesteld, met inachtneming van de Spoorwegwet en Richtlijn 2001/14/EG

Er ontbreekt een actueel inzicht in de effecten van de voorgestelde systematiek en eventuele juridisch haalbare en beleidsmatig wenselijke mogelijkheden deze effecten (indien ongewenst) te mitigeren

## Onderzoeksvragen

Wat zijn de effecten van de door ProRail voorgestelde systematiek?

- op omvang en samenstelling (maatschappelijk waardevol) spoogoederenvervoer
- op (bedrijfseconomische) rentabiliteit van de Betuweroute (2007-2010)
- op opbrengsten van ProRail uit de gebruiksvergoeding spoogoederenvervoer
- op de financiële draagkracht van goederenvervoerders

Wat zijn de mogelijkheden om eventuele negatieve effecten op korte termijn te mitigeren?

Wat is de impact en haalbaarheid van de mitigerende maatregelen?

- impact op omvang en samenstelling (maatschappelijk waardevol) spoogoederenvervoer
- impact op (bedrijfseconomische) rentabiliteit van de Betuweroute
- impact op opbrengsten van ProRail uit de gebruiksvergoeding
- juridische haalbaarheid en praktische uitvoerbaarheid en beleidsmatige wenselijkheid

# ONDERZOEKSAAANPAK

## EFFECTEN

### 1 ProRail-systematiek

- Beschrijving systematiek en uitgangspunten ProRail
- Analyse hoogte gebruiksvergoeding (gemiddeld, per marktsegment en per gewichtsklasse)

### 2 (Maatschappelijk waardevol) vervoer

- Opharden eerder onderzoek TransCare
- Bepalen vraaguitval bij invoering ProRail-systematiek volgens model TransCare
- Toepassen vraaguitval op marktverwachting Goederenreferentie uit 2003
- Inschatting vraaguitval volgens vervoerders en formuleren expert opinion vraaguitval op basis van model TransCare en info uit de markt
- Bepalen vraaguitval ProRail-systematiek 2006-2007 (doorkijk 2005-2010) volgens expert opinion
- Kwalitatieve beschrijving impact op maatschappelijke waarde op basis van EISR
- Bepalen opbrengsten ProRail gebruiksvergoeding

### 3 Rentabiliteit Betuweroute

Bepalen effect op vervoer over de Betuweroute

- Verdeling vervoerstromen Goederenreferentie naar
  - Dedicated gemengde net
  - Gemengde net en Betuweroute
  - Dedicated Betuweroute

Bepalen impact op exploitatieresultaat Betuweroute (*Policy Research*) op basis van referentiecassus exploitatie Betuweroute van V&W (2004)

### 4 Financiële draagkracht spoorgoederenvervoer

- Pragmatische beschouwing impact op financiële draagkracht spoorgoederenvervoer
- Gedragsreacties en informatie vervoerders

6

### Maatregelen

- Formuleren van mogelijke mitigerende maatregelen
- Bepalen effecten van mitigerende maatregelen
- Toetsen juridische haalbaarheid (NMa Vervoerkamer, juristen V&W) van mitigerende maatregelen

5

### Internationaal perspectief

- Internationale (Frankrijk, België, Duitsland) vergelijking van gebruiksvergoedingsystematiek, hoogte gebruiksvergoeding en beleid t.a.v. gebruiksvergoeding d.m.v.:
  - Bestaande onderzoeken
  - Contacten inframanagers
  - Informatie vervoerders
  - Contacten V&W

# TOELICHTING PROCES

Voorliggende rapportage is tot stand gekomen in een periode van 3 weken

In het onderzoek is gebruik gemaakt van bestaande instrumenten en gegevens

- Model TransCare
  - model gebruikt in het onderzoek naar de mogelijkheden en effecten van de nieuwe systematiek gebruiksvergoeding railgoederenvervoer (Fase C, 2003)
  - Tarieven gebruiksvergoeding zijn voor dit onderzoek aangepast
- Marktverwachting Goederenreferentie (2003)
- Referentiecassus Betuweroute (2004)

Intensieve interactie met betrokken partijen

- Marktpartijen (Railion, ERS, Rail4Chem, ACTS)
- ProRail
- V&W (DGTL Spoor, DGP, FEZ, HDJZ)
- NMa-Vervoerkamer

# INHOUDSOPGAVE

Aanleiding en onderzoeksvragen

## **ProRail-systematiek en hoogte tarieven**

Effecten ProRail systematiek

- Omvang en samenstelling vervoer
- Maatschappelijke waarde
- Rentabiliteit Betuweroute
- Financiële draagkracht vervoerders
- Internationaal perspectief
- Conclusies

Voorstel voor mitigerende maatregelen

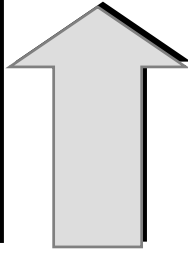
- Beschrijving maatregelen
- Effecten

Bijlage

# WAT IS DE PRORAIL SYSTEMATIEK?

De systematiek van de gebruiksvergoeding van ProRail voor het gemengde net kent de volgende uitgangspunten:

	Tariefvaststelling
2005	Tarief ingesteld door Rijksoverheid van <b>€ 0.86 per treinkm</b> (bevat 20% marktorting goederenvervoer)
2006	Invoering nieuwe systematiek met ingroeipad, vloeit voort uit de eisen die zijn gesteld in nieuwe spoorwewet en richtlijn 2001/14 <b>€ 0.3532 per treinkm</b> <b>€ 0.001303 per tonkm treingewicht</b> <b>€ 0.020920 per kWh</b> Opslag rangeren van treinkm tarief 14% } <b>Genoemde bedragen zijn inclusief 30% korting</b>
2007 en verder	Toepassing nieuwe systematiek <b>€ 0.5046 per treinkm</b> <b>€ 0.001862 per tonkm treingewicht</b> <b>€ 0.029890 per kWh</b> Opslag rangeren van treinkm tarief 14% Vanaf 2008 mogelijke toepassing van differentiaties (bv. op basis van schaarste)



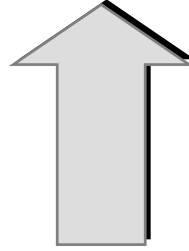
**De nieuw voorgestelde ProRail systematiek heeft tot doel de variabele kosten te dekken via tarief per treinkm en tonkm**



# GEVOLGEN PRORAIL SYSTEMATIEK VOOR TARIEVEN PER TREINKILOMETER

Treingewicht (in ton)	2006			2007		
	Gedeelte treinkm	Gedeelte tonkm	Totaal	Gedeelte treinkm	Gedeelte tonkm	Totaal
<b>80</b>	€ 0.35	€ 0.10	€ 0.46	€ 0.50	€ 0.15	€ 0.65
<b>500</b>	€ 0.35	€ 0.65	€ 1.00	€ 0.50	€ 0.93	€ 1.44
<b>1000</b>	€ 0.35	€ 1.30	€ 1.66	€ 0.50	€ 1.86	€ 2.37
<b>1500</b>	€ 0.35	€ 1.95	€ 2.31	€ 0.50	€ 2.79	€ 3.30
<b>3000</b>	€ 0.35	€ 3.91	€ 4.26	€ 0.50	€ 5.59	€ 6.09
<b>5300</b>	€ 0.35	€ 6.91	€ 7.26	€ 0.50	€ 9.87	€ 10.37
<b>Gemiddeld 1026 ton</b>			€ 1.69	€ 0.50	€ 1.91	€ 2.42

*Excl. rangersen  
Excl. kwh opslag*



**De ProRail – systematiek leidt tot een gemiddelde gebruiksvergoeding van € 2.40; de zwaarste treinen betalen echter meer dan € 10**

# INHOUDSOPGAVE

Aanleiding en onderzoeksvragen

ProRail-systematiek en hoogte tarieven

## Effecten ProRail systematiek

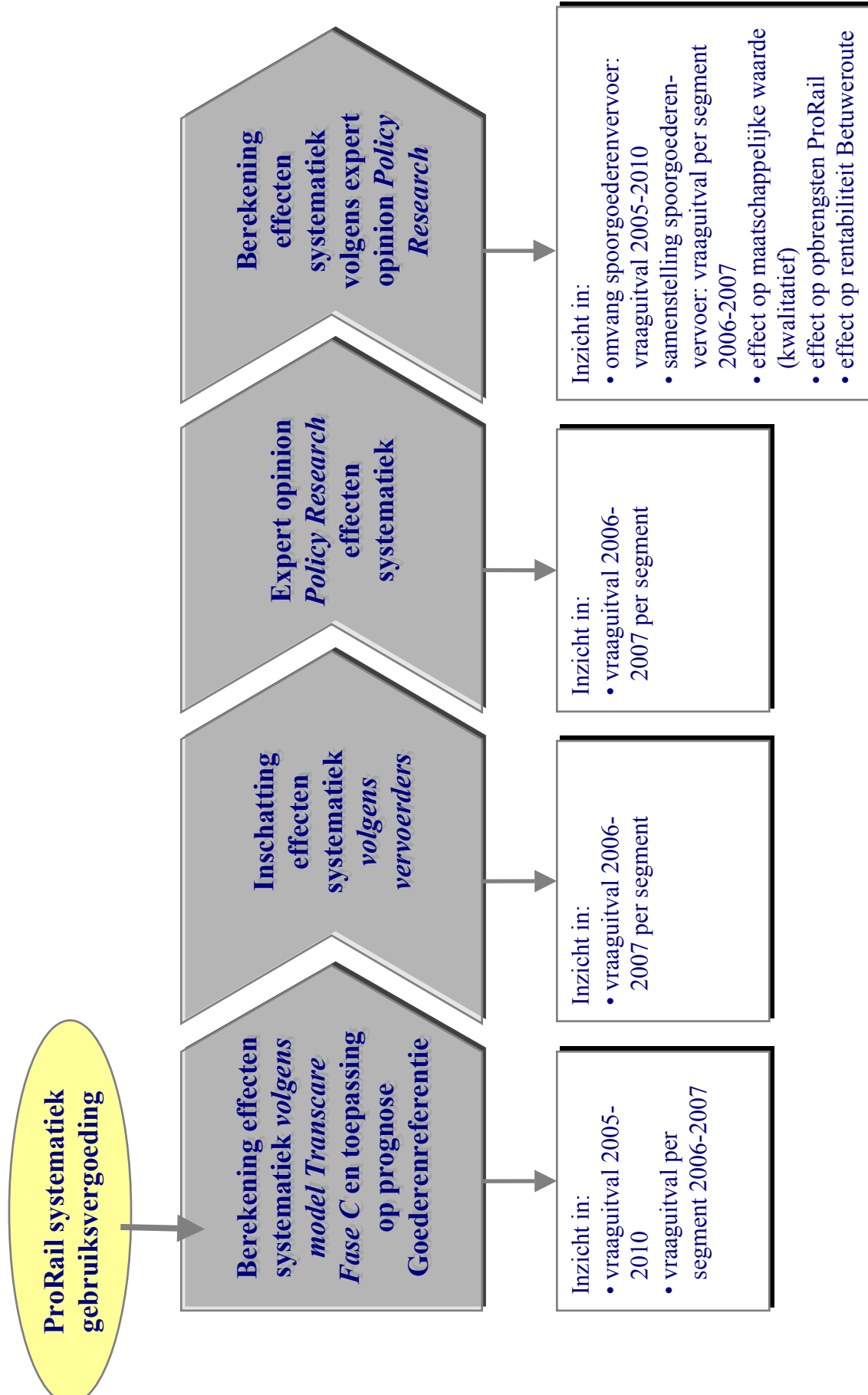
- Omvang en samenstelling vervoer
- Maatschappelijke waarde
- Rentabiliteit Betuweroute
- Financiële draagkracht vervoerders
- Internationaal perspectief
- Conclusies

Voorstel voor mitigerende maatregelen

- Beschrijving maatregelen
- Effecten

Bijlage

# AANPAK BEREKENING EFFECTEN PRORAIL SYSTEMATIEK



ProRail systematiek  
gebruiksvergoeding

Berekening effecten  
systematiek volgens  
*model Transcare*  
*Fase C* en toepassing  
op prognose  
Goederenreferentie

Inzicht in:  
• vraaguitval 2005-  
2010  
• vraaguitval per  
segment 2006-2007

Inschatting  
effecten  
systematiek  
volgens  
*vervoerders*

Inzicht in:  
• vraaguitval 2006-  
2007 per segment

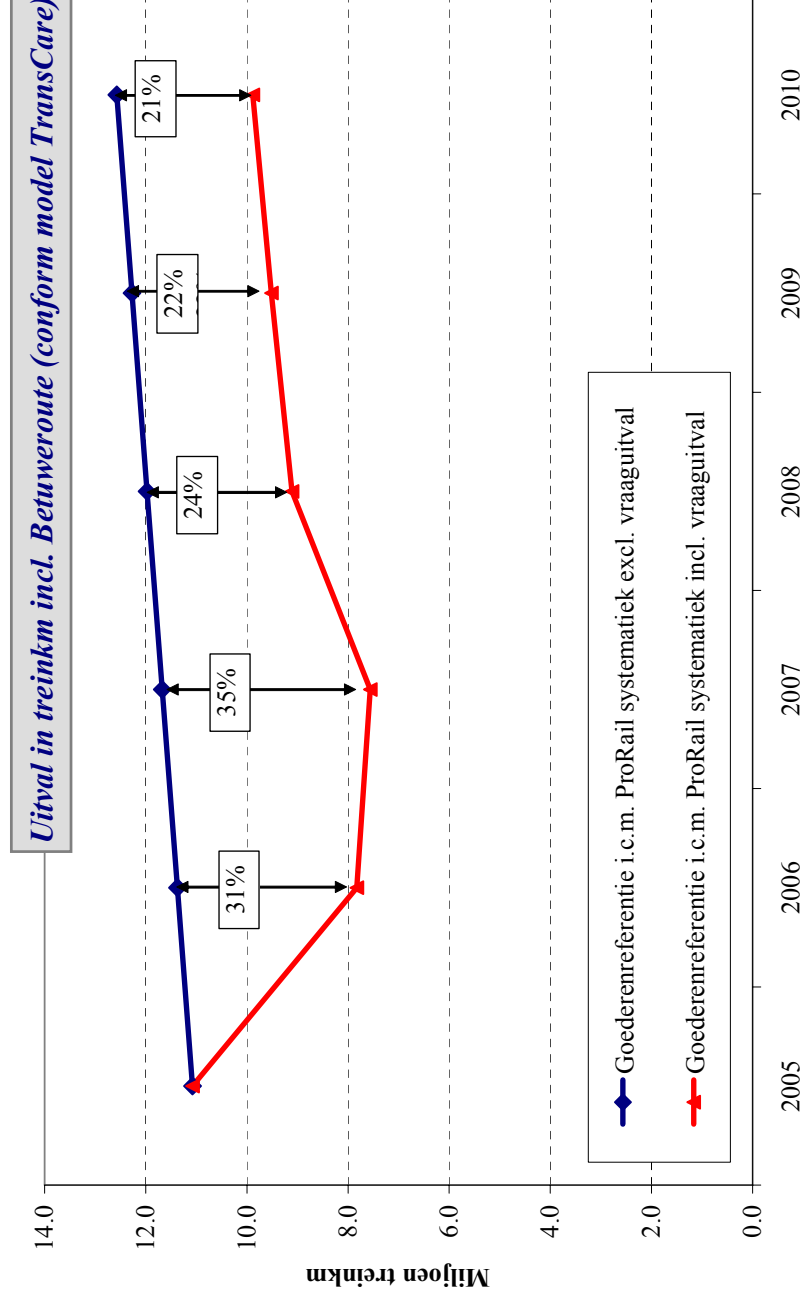
Expert opinion  
*Policy Research*  
effecten  
systematiek

Inzicht in:  
• vraaguitval 2006-  
2007 per segment

Berekening  
effecten  
systematiek  
volgens expert  
opinion *Policy*  
*Research*

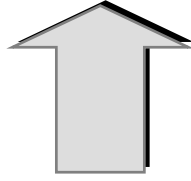
Inzicht in:  
• omvang spoorgoederenvervoer:  
vraaguitval 2005-2010  
• samenstelling spoorgoederen-  
vervoer: vraaguitval per segment  
2006-2007  
• effect op maatschappelijke waarde  
(kwalitatief)  
• effect op opbrengsten ProRail  
• effect op rentabiliteit Betuweroute

# EFFECTEN PRORAIL SYSTEMATIEK OP TOTALE OMVANG SPOORGOEDERENVERKEER 2005-2010



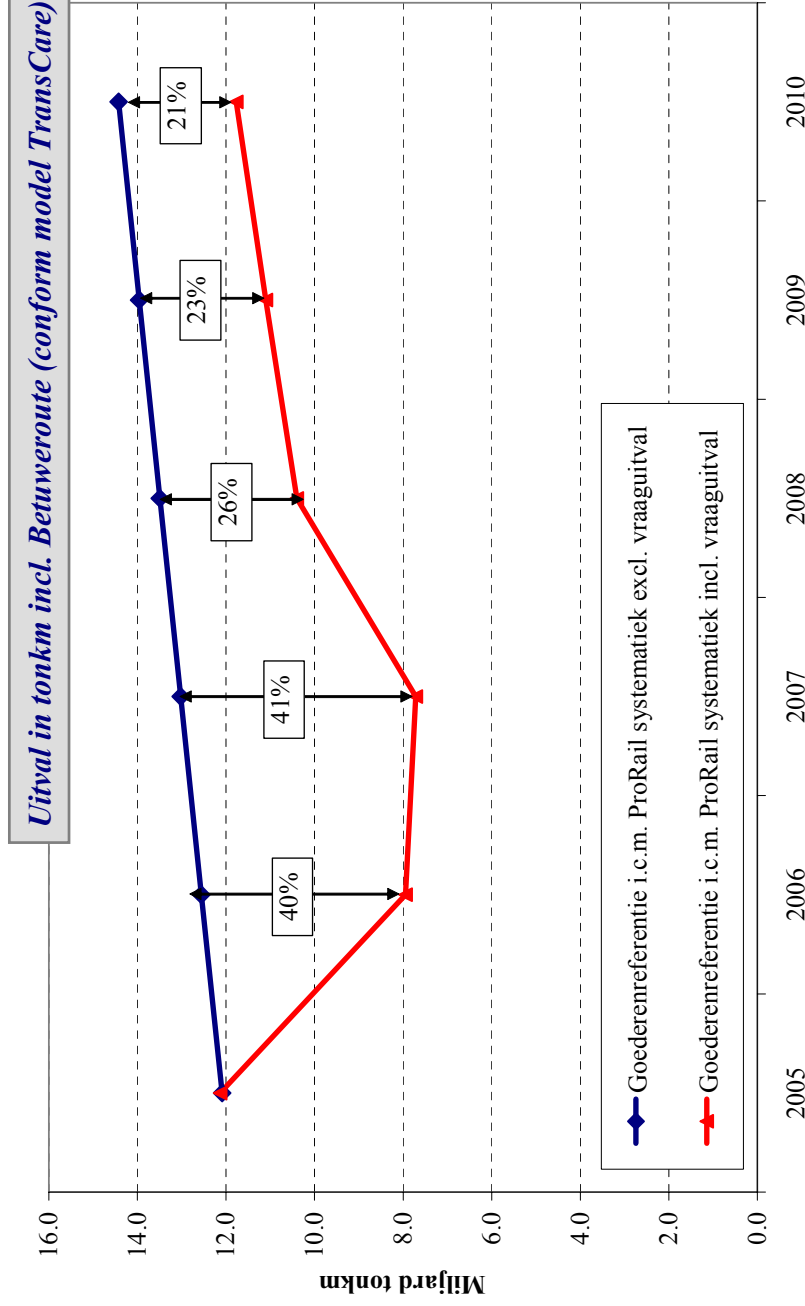
De invoering van de door ProRail voorgestelde gebruiksvergoeding resulteert uitgedrukt in treinkm in een vraaguitval van 3.5 miljoen treinkm in 2006 (31%) en 4.1 miljoen treinkm in 2007 (35%)

- berekend op basis van prognose Goederenreferentie (incl. Betuweroute)
- analyse vraaguitval op basis van model markteffecten van Transcare en analyse *Policy Research*



**De ProRail systematiek leidt in 2006 en 2007 tot een vraaguitval van respectievelijk 31% en 35%**

# EFFECTEN PRORAIL SYSTEMATIEK OP TOTALE OMVANG SPOORGOEDERENVERVOER 2005-2010



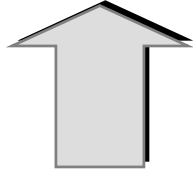
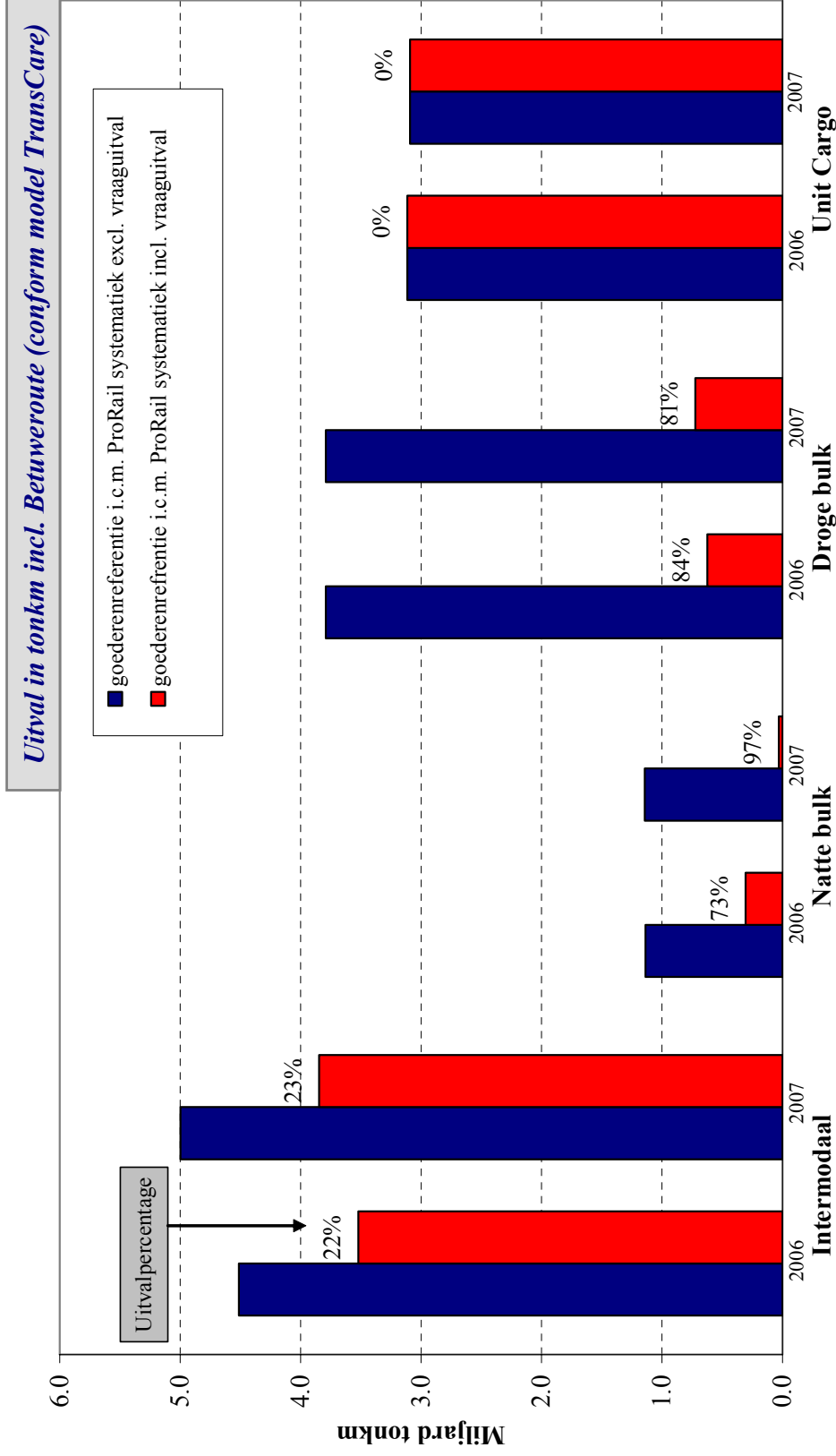
De invoering van de door ProRail voorgestelde gebruiksvergoeding resulteert uitgedrukt in tonkm in een vraaguitval van 5.0 miljard tonkm in 2006 (40%) en 5.3 miljard tonkm in 2007 (41%)

- berekend op basis van prognose Goederenreferentie (incl. Betuweroute)
- analyse vraaguitval op basis van model markteffecten van Transcare en analyse *Policy Research*



**Uitgedrukt in tonkm is de vraaguitval in 2006 en 2007 respectievelijk 40% en 41%. De relatief hoge uitval in vergelijking met de uitval in treinkm wordt veroorzaakt door de uitval van droge bulk en intermodaal (relatief zware treinen)**

# EFFECTEN PRORAIL SYSTEMATIEK OP OMVANG SPOORGOEDERENVERKEER PER SEGMENT 2006-2007



**Groot deel van de vraaguitval betreft het segment natte en droge bulk. Het segment intermodaal kent minder hoge vraaguitval. In het segment Unit Cargo is er geen vraaguitval**

# EFFECTEN PRORAIL SYSTEMATIEK OP OMVANG SPOORGOEDERENVERVOER VOLGENS VERVOERDERS

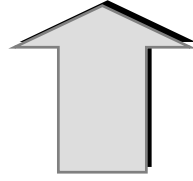
Er zijn gesprekken geweest met vervoerders over de gevolgen van de invoering van de door ProRail voorgestelde gebruiksvergoedingsystematiek

- Railion
- ERS
- ACTS
- Rail4Chem

Verwachting van vervoerders is dat invoering van de ProRail systematiek leidt tot een vraagtival van ongeveer 35% van het totale spoorgoederenvervoer\*

- De lading verdwijnt naar het buitenland, wegvervoer en de binnenvaart. Een deel gaat ook naar short sea
- Inschatting is gebaseerd op analyses die de spoorvervoerders zelf gemaakt hebben (gekeken naar effecten in termen van vervoer en omzet)
- Onzekerheid over hoogte gebruiksvergoeding en capaciteit (ETCS) Betuweroute in 2007 bemoeilijkt bedrijfsvoering vervoerders

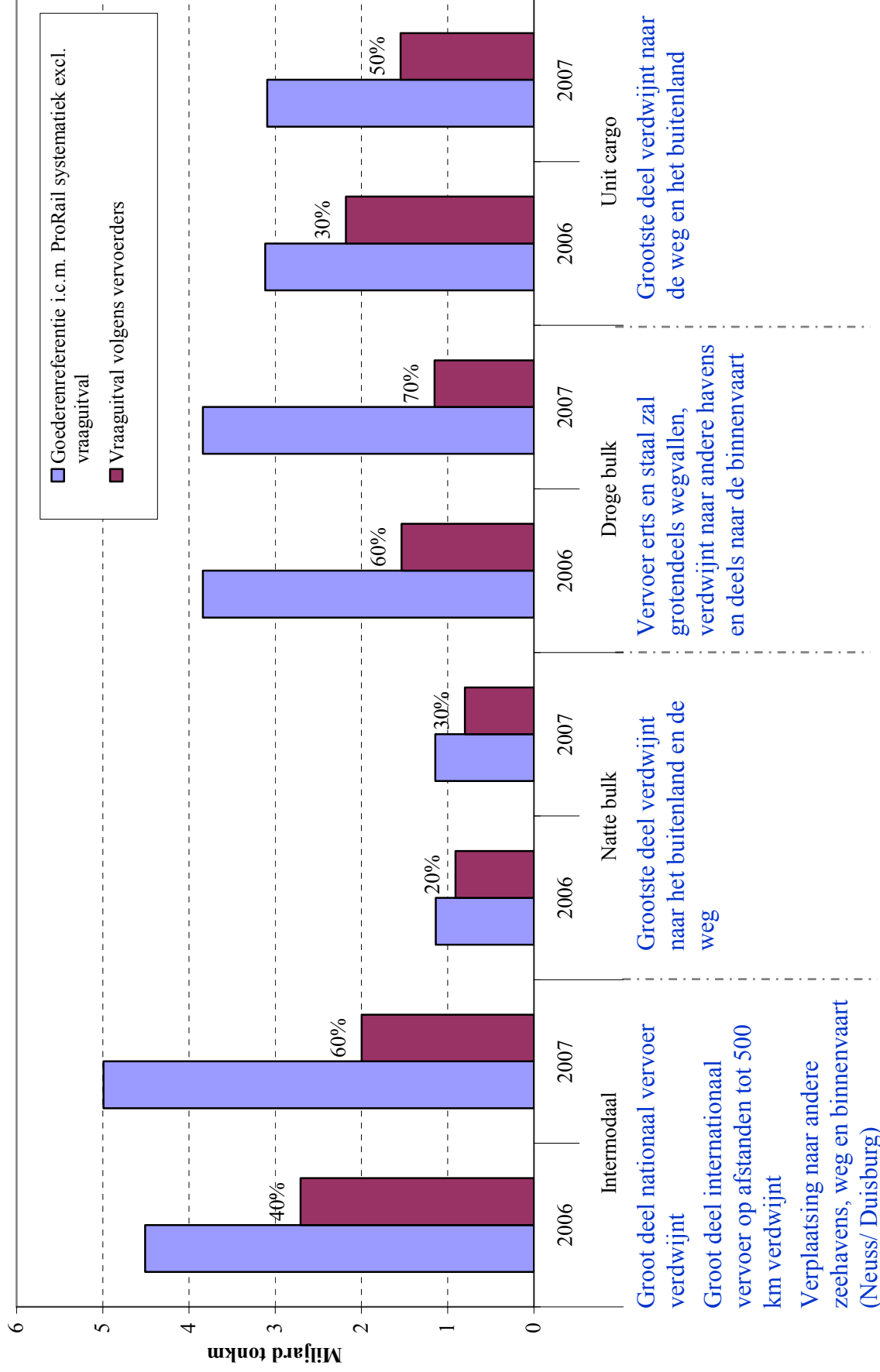
*\* In de gesprekken met de vervoerders is gesproken over mogelijke vraagtival in tonkm*



**Ingeschatte vraagtival 2006-2007 door vervoerders bedraagt 35% van het totale goederenvervoer. Vraagtival volgens toepassing model TransCare op prognose goederenreferentie ligt iets hoger (40% in 2006 en 41% in 2007)**

# EFFECTEN PRORAIL SYSTEMATIEK PER SEGMENT (2006-2007)

## VOLGENS SPOORVERVOERDERS





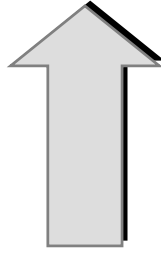
# EXPERT OPINION VRAAGUITVAL POLICY RESEARCH (1)

Vraaguitval volgens model TransCare (tonkm)	Vraaguitval volgens vervoerders (tonkm)	Expert Opinion Policy Research	Vraaguitval expert opinion (tonkm)
<p>22% in 2006 23% in 2007</p>	<p>40%-60% Groot deel nationaal vervoer verdwijnt Groot deel internationaal vervoer op afstanden tot 500 km verdwijnt</p>	<p>Het is met name het vervoer op korte afstanden waar vraaguitval plaatsvindt. De gebruiksvergoeding weegt relatief zwaarder door in de vervoerskosten op korte afstanden Inschatting markt is met name gebaseerd op de grootste vervoerder in dit segment. Onzeker is of dit hoge percentage de werkelijkheid weerspiegelt</p>	<p>22% in 2006 23% in 2007</p>
<p>84% in 2006 81% in 2007</p>	<p>60%-70% Vervoer erts en staal zal grotendeels verdwijnen</p>	<p>Vraaguitval droge bulk komt grotendeels overeen met de marktverwachtingen. Mogelijke verschillen kunnen verklaard worden door een andere samenstelling van het segment (in het model zitten relatief zwaardere treinen)</p>	<p>84% in 2006 81% in 2007</p>
<p>73% in 2006 97% in 2007</p>	<p>20%-30% Grootste deel verdwijnt naar het buitenland en de weg</p>	<p>Natte bulk is een prijsgevoelig segment en kent dus uitval bij kleine prijsstijgingen Het model van Transcare is enkel gebaseerd op prijs en houdt onvoldoende rekening met andere aspecten, zoals veiligheid In het model is de omvang van het binnenlandse vervoer veel hoger dan in de prognose Goederenreferentie <i>Conclusie:</i> verhouding binnenlands/buitenlands vervoer wordt aangepast in het model, dit leidt tot een lagere vraaguitval in 2006 (m.n. binnenlands vervoer kent vraaguitval) In 2007 zijn er substantieel hogere prijzen dan in 2006 die ertoe leiden dat er in 2007 wel een hoge vraaguitval is</p>	<p>40% in 2006 96% in 2007</p>

# EXPERT OPINION VRAAGUITVAL POLICY RESEARCH (2)

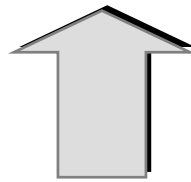
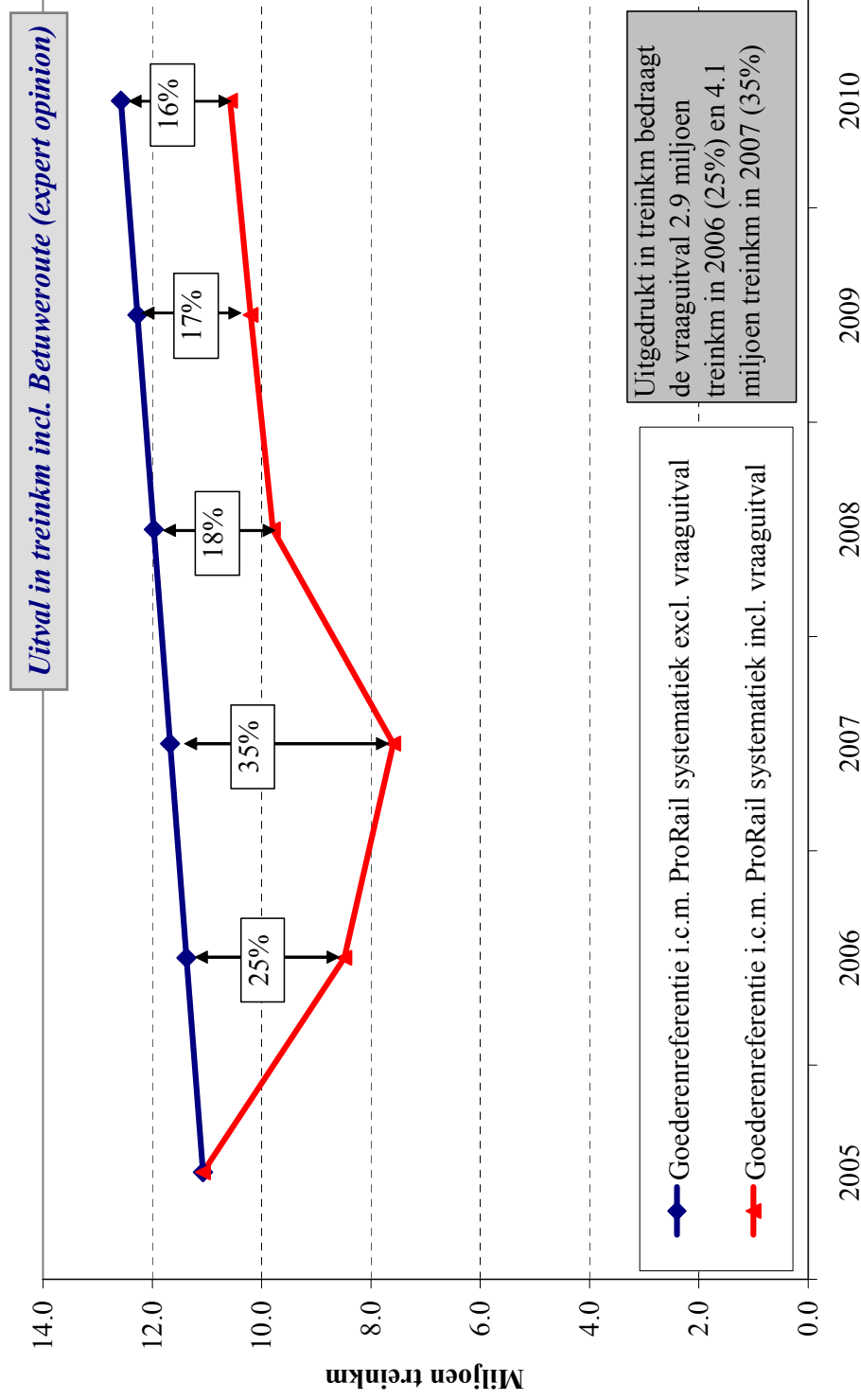
	Vraaguitval volgens model TransCare (tonkm)	Vraaguitval volgens vervoerders (tonkm)	Expert Opinion Policy Research	Vraaguitval expert opinion (tonkm)
<b>Unit Cargo</b>	0% in 2006 0% in 2007	30-50% Grootste deel verdwijnt naar de weg en het buitenland	Unit Cargo is een minder prijsgevoelig marktsegment, andere factoren zoals snelheid en betrouwbaarheid zijn even belangrijk. Lading die nu via het spoor vervoerd wordt, blijft Treinen unit cargo zijn relatief licht. Met de ProRail systematiek is er relatief veel minder uitval dan in de andere segmenten	0% in 2006 0% in 2007
<b>Totaal</b>	<b>Ongeveer 35%*</b>		In alle segmenten wordt rekening gehouden met de komst van de Betuweroute. Betuweroutegerelateerde stromen die in 2006 zijn uitgevallen komen geleidelijk terug vanaf 2007	<b>37% in 2006 en 41% in 2007</b>

\* Is geen gemiddelde van de vraaguitval in de segmenten, maar een totaalinschatting van de vervoerders



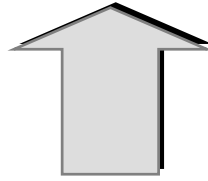
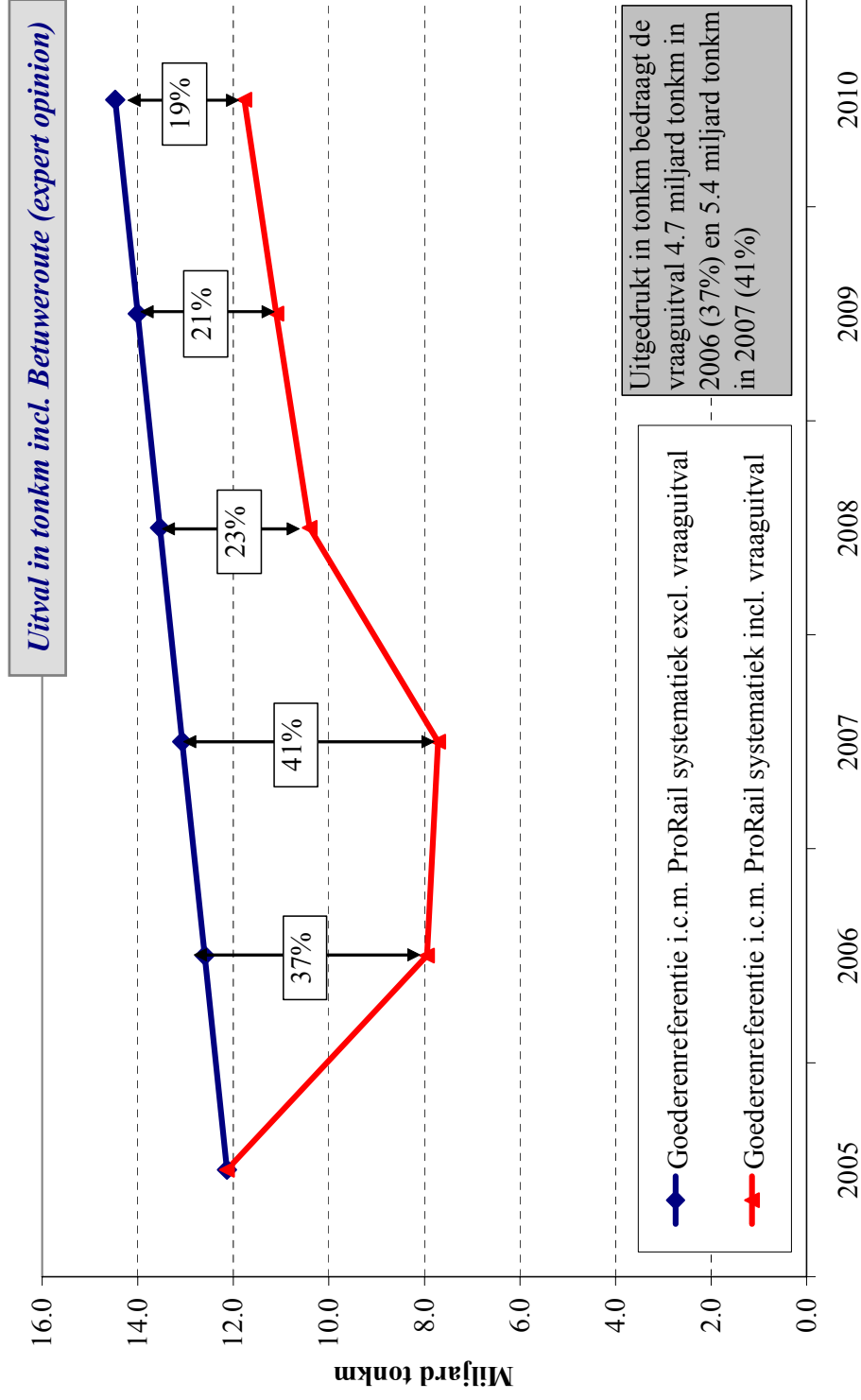
**Inschatting totale omvang vraaguitval door markt is vergelijkbaar met expert opinion Policy Research. Per segment is er verschil in inzicht**

# EFFECTEN PRORAIL SYSTEMATIEK OP TOTALE OMVANG SPOORGOEDERENVERKEER 2005-2010



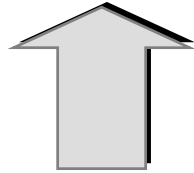
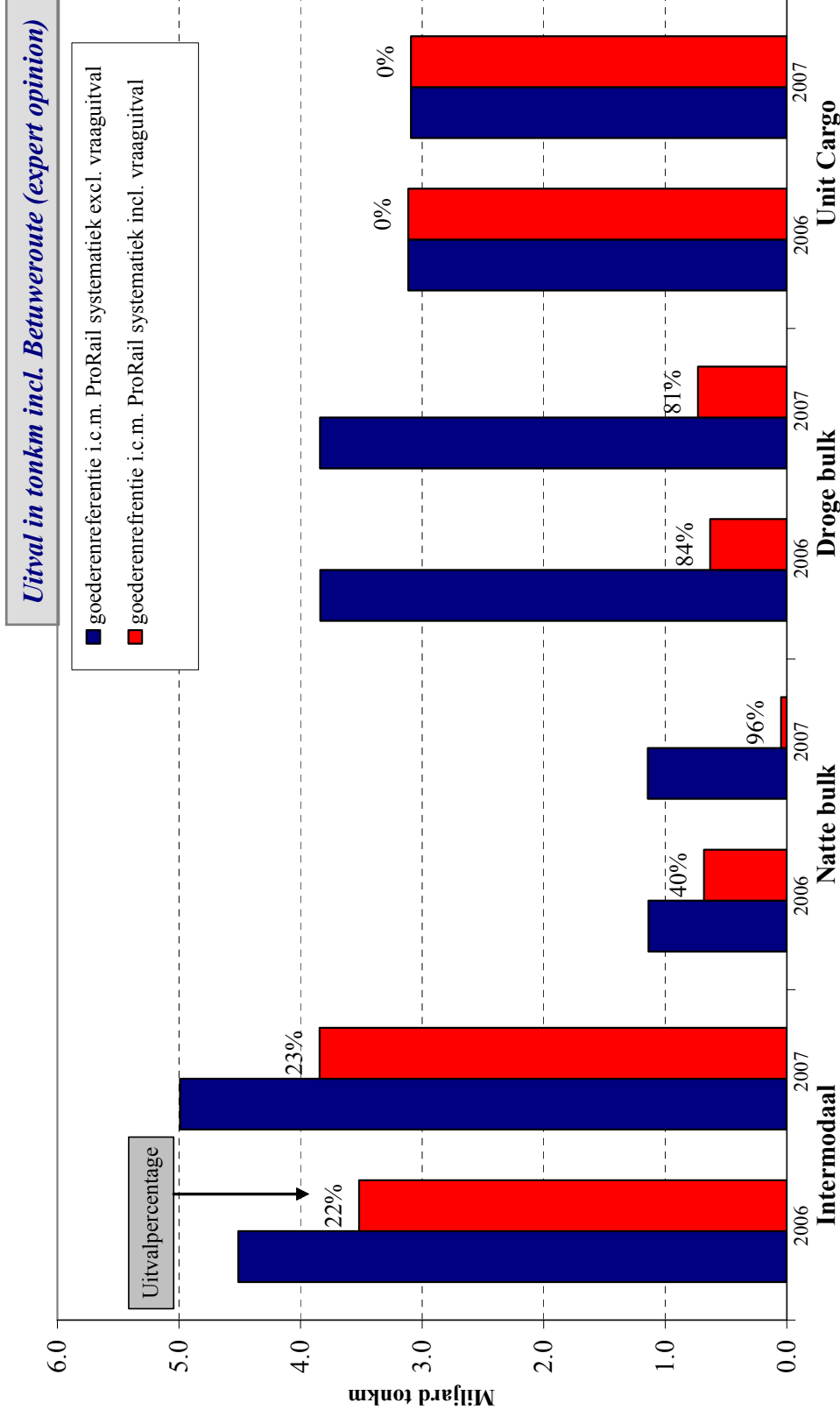
**Invoering van de ProRail systematiek leidt tot een vraaguitval in treinkm van 25% in 2006 en 35% in 2007**

# EFFECTEN PRORAIL SYSTEMATIEK OP TOTALE OMVANG SPOORGOEDERENVERVOER 2005-2010



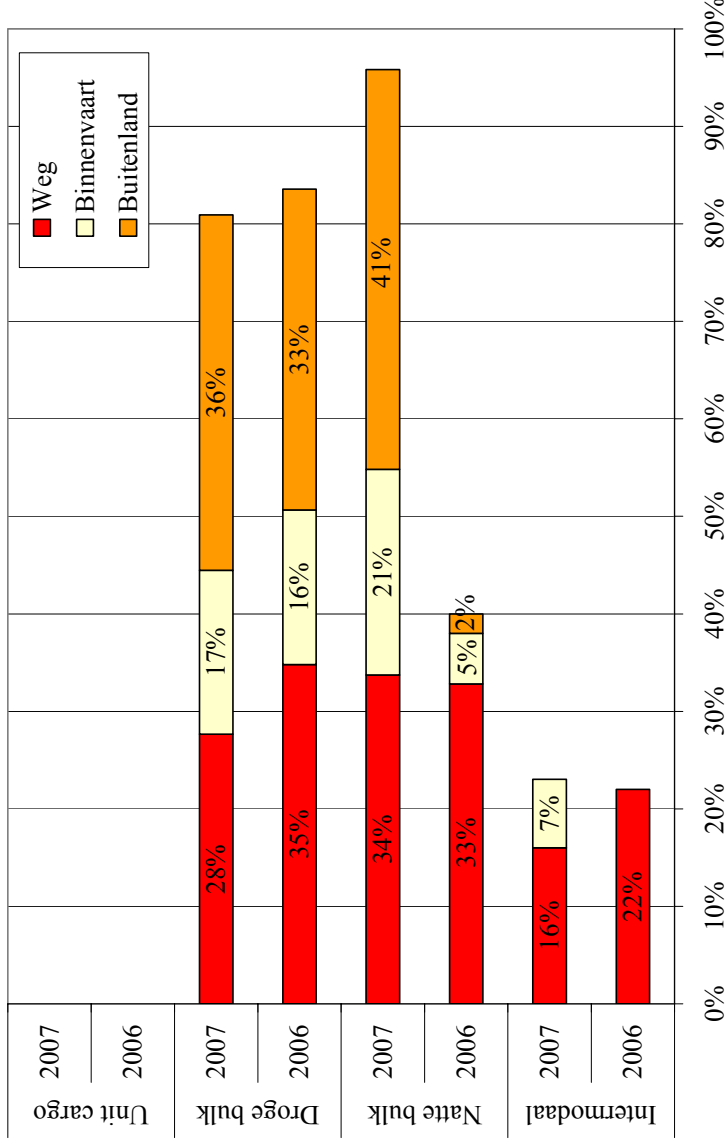
**De vraaguitval in tonkm bedraagt 37% in 2006 en 41% in 2007. De relatief hoge uitval in vergelijking met de uitval in treinkm wordt veroorzaakt door de uitval van droge bulk (relatief zware treinen)**

# EFFECTEN PRORAIL SYSTEMATIEK OP OMVANG SPOORGOEDERENVERVOER PER SEGMENT 2006-2007



**Droge bulk kent het meeste vraaguitval in 2006, met name doordat het zware treinen betreft. Ook intermodaal vervoer valt uit vanwege relatief zware gewicht van de trein. Natte bulk valt uit vanwege grote mate van prijsgevoeligheid**

# IMPACT VRAAGUITVAL OP MAATSCHAPPELIJKE WAARDE



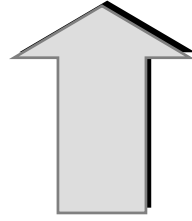
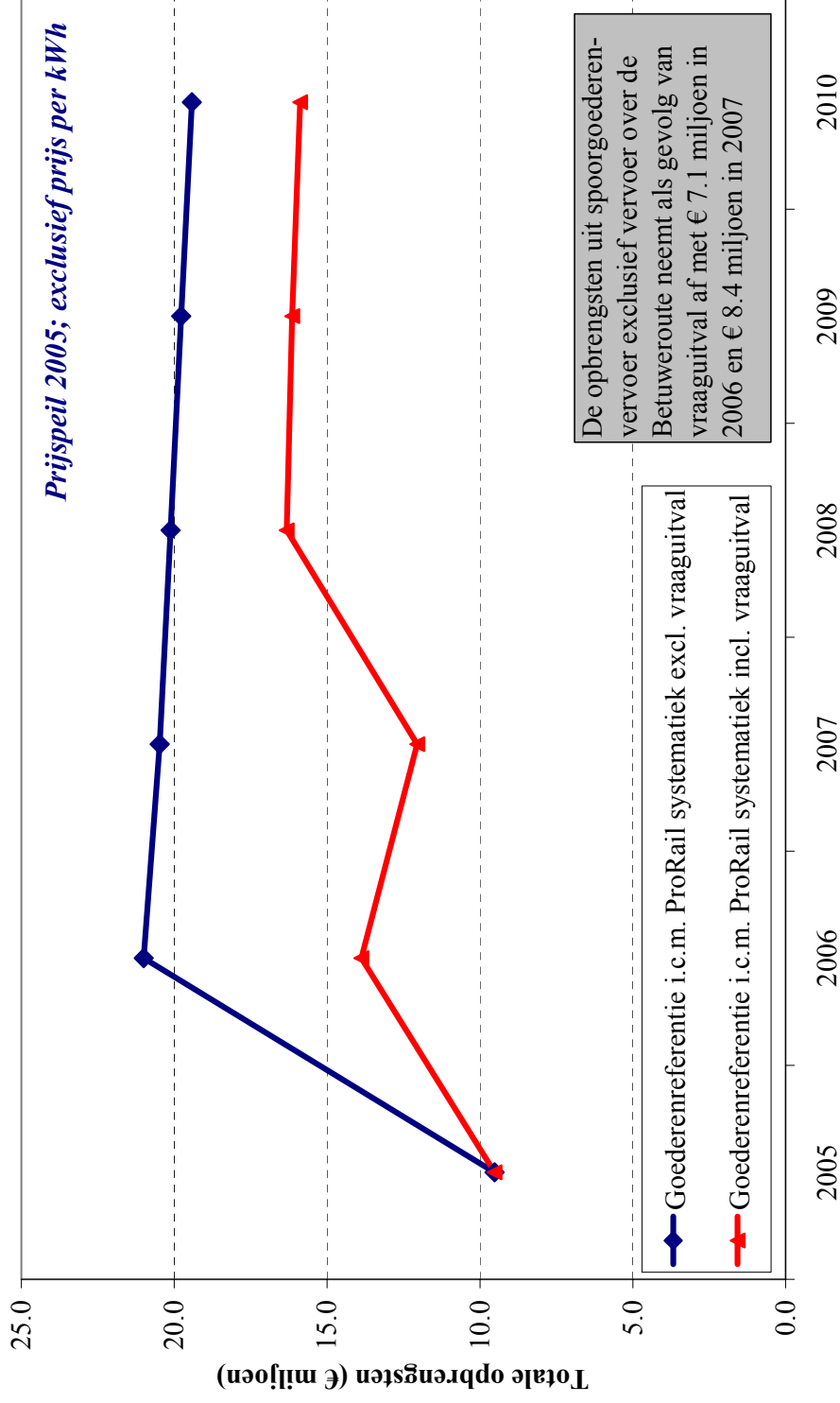
- Unit Cargo heeft geen vraaguitval
- Droge bulk: maritieme doorvoer verdwijnt naar het buitenland en de binnenvaart, binnenlands vervoer grotendeels naar de weg. Import/export mix van binnenvaart, weg en buitenland
- Natte bulk: maritieme doorvoer naar het buitenland en de binnenvaart, binnenlands vervoer grotendeels naar de weg. Import/export mix van binnenvaart, weg en buitenland
- Intermodaal: vervoer over korte afstanden verdwijnt naar de weg. Vervoer over langere afstanden naar weg en binnenvaart

**Droge bulk:** licht negatieve impact op maatschappelijke waarde (bereikbaarheid, veiligheid, milieu), vanwege shift naar de weg. Impact van internationale verschuiving is gering, geen verschuiving van economische activiteiten behoudens overslagactiviteiten in Nederlandse havens.

**Natte bulk:** negatieve impact op maatschappelijke waarde vanwege shift naar de weg en dan met name daarmee gepaard gaande veiligheidsaspecten. Impact van internationale verschuiving is gering (enkel keuze voor andere haven, geen verplaatsing van economische activiteiten behoudens overslagactiviteiten in Nederlandse havens).

**Intermodaal:** negatieve impact op maatschappelijke waarde vanwege shift naar de weg (bereikbaarheid, veiligheid, milieu). Het betreft met name uitval van binnenlands vervoer en daarom geen wegeffecten naar buitenlandse havens.

# IMPACT VRAAGUITVAL OP DE TOTALE OPBRENGSTEN UIT GEBRUIKVERGOEDING (EXCL. BETUWEROUTE)



**De opbrengsten in 2006 bedragen € 13.9 miljoen, dit is € 7.1 miljoen lager dan zonder vraaguitval. In 2007 leidt vraaguitval tot € 8.4 miljoen minder opbrengsten uit gebruikvergoeding spoorgoederenvervoer (gemengde net)**

# IMPACT OP FINANCIËLE DRAAGKRACHT VERVOERDERS

Spoorvervoerders zullen moeten saneren bij invoering van de voorgestelde gebruiksvergoedingssystematiek

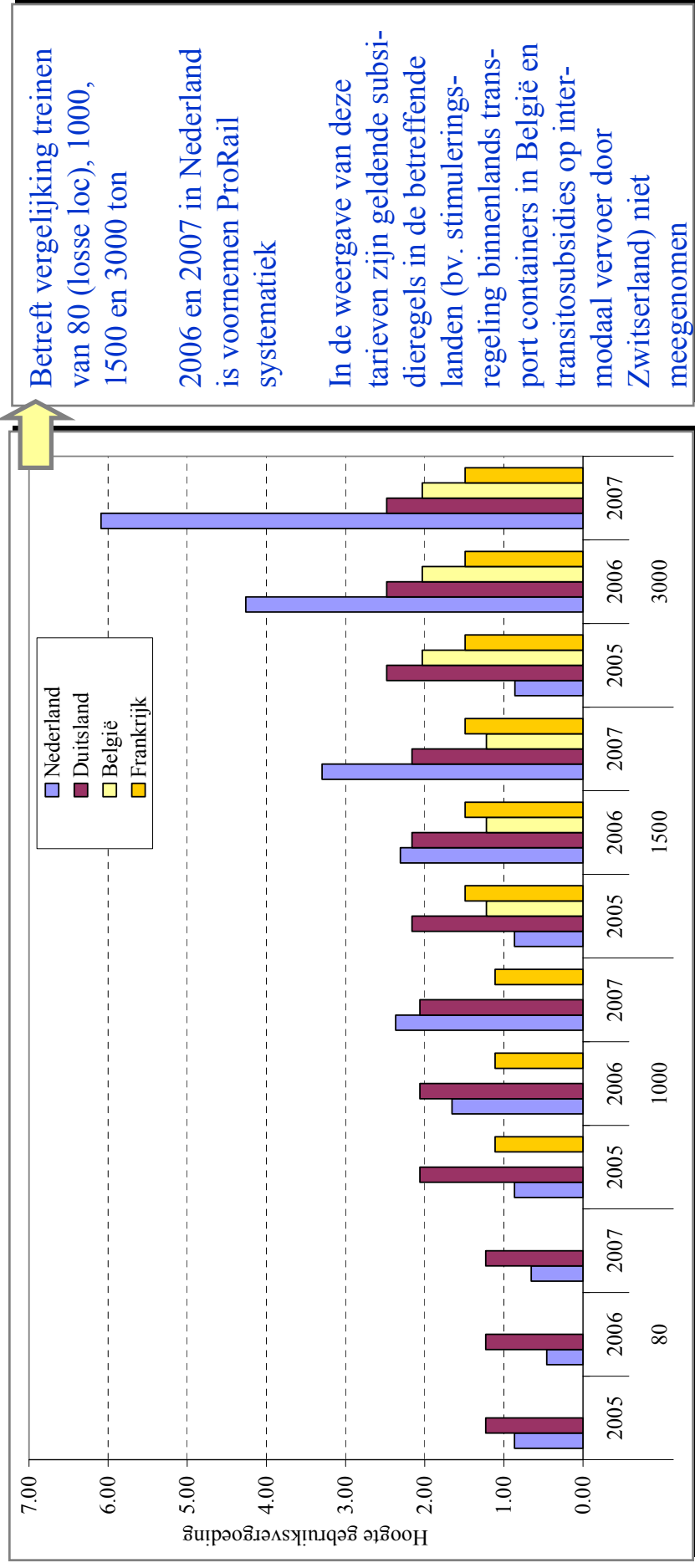
- Omzet spoorvervoerders bedraagt € 195 miljoen in 2004
  - Aandeel gebruiksvergoeding 2004 in omzet: 3.3% (€ 6.5 miljoen)
  - Aandeel gebruiksvergoeding 2005 in omzet: 4.7 % (€ 9.5 miljoen)
  - Aandeel gebruiksvergoeding 2006 ProRail Systematiek: 9.9% (€ 20.9 miljoen)
- Kostenstijgingen zijn hoog, dit kan niet gedragen worden door de markt
- Marges spoorvervoerders zijn laag en liggen tussen 0 en 2.5%
- Grote industriële klanten kiezen niet meer voor het spoor (m.n. natte bulk, droge bulk en intermodaal op de kortere afstanden)
- Vervoerders verliezen een groot deel van hun omzet aan andere modaliteiten (wegvervoer, binnenvaart)
- Imago spoorgoederenvervoer loopt schade op, ongewenst in verband met komst van de Betuweroute

Naast invoering van de voorgestelde systematiek voor gebruiksvergoeding zien vervoerders andere problemen die hun financiële draagkracht beïnvloeden:

- Ombouw locomotieven voor nieuw beveiligingssysteem ETCS, echter subsidieregeling is in de maak
- Onduidelijkheid over capaciteit op Betuweroute en gemengd net en de kwaliteit van de capaciteit op het gemengde net



# IN VERGELIJKING MET OMRINGENDE LANDEN ZIJN TARIEVEN PRORAIL SYSTEMATIEK VOOR ZWAARDERE TREINEN HOOG



ProRail systematiek is conform keuze ECMT (richtlijn 2001/14). Andere landen wijken qua systematiek af, dit werkt met name voor de zware treinen anders uit

Duitsland en België passen systematiek niet aan, alleen de hoogte van de gebruiksvergoeding wijzigt in lichte mate: Duitsland neerwaarts en België opwaarts

In Frankrijk daalt de access charge aanzienlijk en stijgt het treinkilometertarief met 15%

# CONCLUSIES EFFECTEN GEBRUIKVERGOEDINGSSYSTEMATIEK PRORAIL

Invoering van de systematiek gebruikvergoeding ProRail heeft grote gevolgen voor groei spoogoederenvervoer

- In 2006 is er vraaguitval van 25% (2.9 miljoen treinkm) en 35 % (4.7 miljard tonkm)
- In 2007 is er vraaguitval van 35 % (4.1 miljoen treinkm) en 41% (5.4 miljard tonkm)

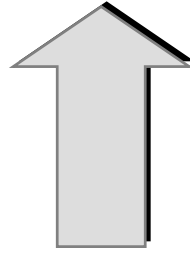
Invoering van de systematiek heeft ook negatieve gevolgen voor rentabiliteit Betuweroute

- Omvang vervoer (2007-2010) over de Betuweroute daalt en samenstelling vervoer verandert
- Exploitatieresultaat verslechtert

Financiële draagkracht vervoerders is onvoldoende om voorgestelde kosten gebruikvergoeding te kunnen dragen

- De markt kan niet in korte tijd inspelen op een veranderende situatie (efficiencywinst, andere logistieke concepten)

Voorgestelde gebruikvergoeding voldoet volgens NMa aan richtlijn 2001/14/EG, maar is qua systematiek en hoogte van de tarieven afwijkend van omringende landen



**Maatregelen om de ongewenste effecten te mitigeren zijn gewenst**

# INHOUDSOPGAVE

Aanleiding en onderzoeksvragen

ProRail-systematiek en hoogte tarieven

Effecten ProRail systematiek

- Omvang en samenstelling vervoer
- Maatschappelijke waarde
- Rentabiliteit Betuweroute
- Financiële draagkracht vervoerders
- Internationaal perspectief
- Conclusies

**Voorstel voor mitigerende maatregelen**

- Beschrijving maatregelen
- Effecten

Bijlage

# VOORSTEL MITIGERENDE MAATREGELLEN VOOR 2006

Maatregel	Inhoud	Achtergrond
<b>€ 1.50 Flat</b>	Oude systematiek (2005) met tarief van € 1.50 per treinkilometer	Geen differentiatie per tonkilometer vanwege onzekerheid daaromtrent. Stijging van de gebruiksvergoeding die acceptabel is voor de markt (kan de markt maximaal dragen en leidt tot beperkt verlies van volume)
<b>€ 1.50 Nieuw</b>	Nieuwe systematiek met tarief van € 1.50 per treinkilometer en € 0.0 per tonkilometer	Nog geen differentiatie per tonkilometer, maar wel reeds communicatie dat de nieuwe systematiek gevolgd wordt
<b>€ 1.50 met Korting per gewichtsklasse*</b>	Nieuwe systematiek met kortingen voor gewichtsklassen (vanaf ca.1500 ton), dusdanig dat er een gemiddeld tarief van € 1.50 ontstaat	In afgezwakte vorm invoering van een hogere gebruiksvergoeding voor zwaardere treinen (treinen die relatief meer onderhoud veroorzaken)
<b>€ 1.50 Gemiddeld met € 0.58 per treinkm</b>	Nieuwe systematiek met andere bedragen per treinkilometer en tonkilometer per 2006: <ul style="list-style-type: none"> <li>• € 0.58 per treinkm (conform voorgestelde systematiek ProRail 2007 en zelfde tarief reizigers per treinkm)</li> <li>• dusdanig tonkm tarief dat het gemiddelde tarief € 1.50 is (conform berekeningen van ProRail)</li> </ul>	Toegepast wordt hetzelfde treinkm tarief als voor reizigers
<b>€ 1.50 Gemiddeld met € 1.07 per treinkm</b>	Nieuwe systematiek met andere bedragen per treinkilometer en tonkilometer per 2006: <ul style="list-style-type: none"> <li>• € 1.07 per treinkm (conform tarief 2005, excl. korting van 20%)</li> <li>• dusdanig tonkm tarief dat het gemiddelde tarief € 1.50 is (conform berekeningen van ProRail)</li> </ul>	De € 1.07 is het tarief per treinkm dat exclusief korting betaald had moeten worden in 2005

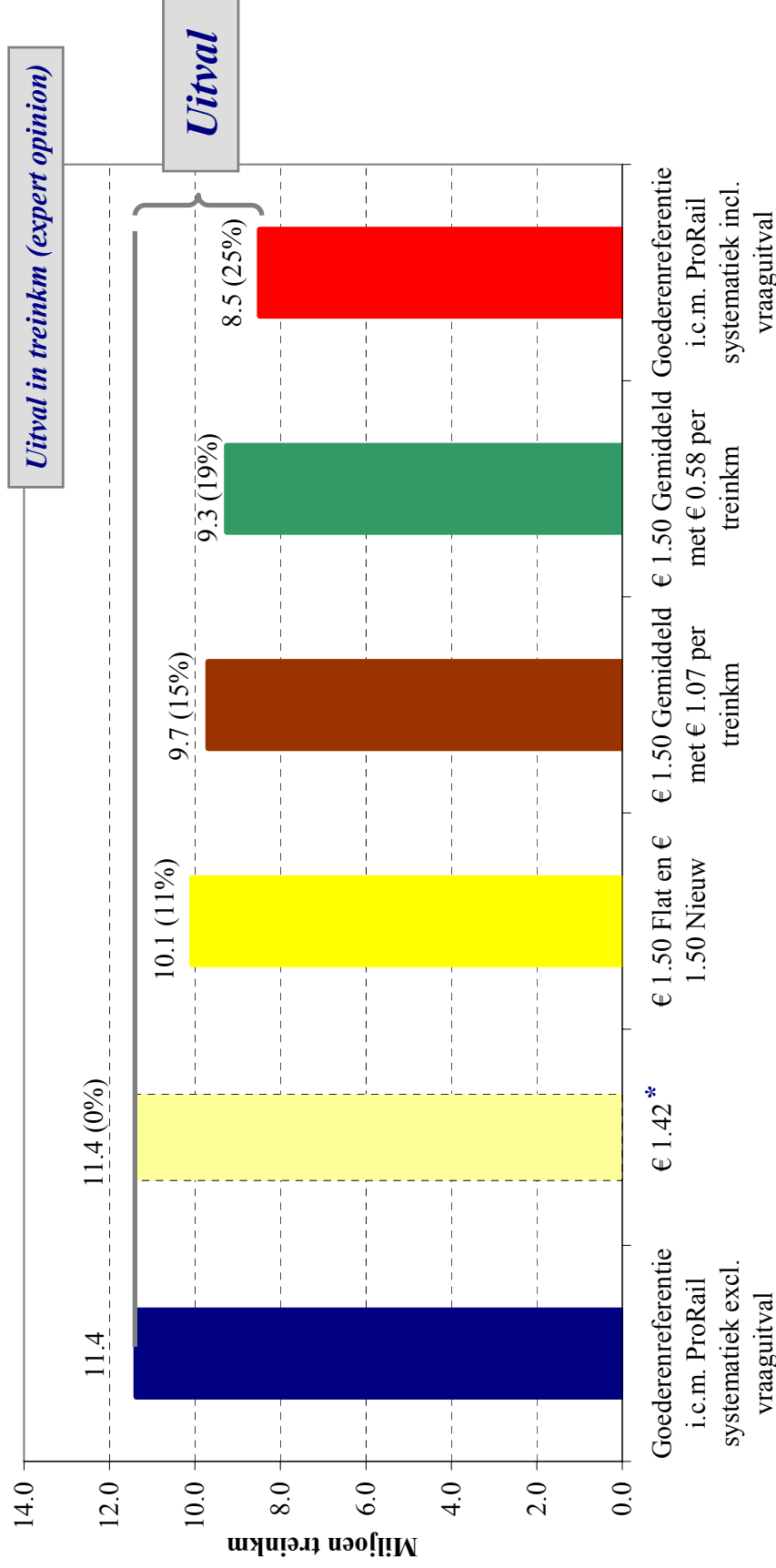
\* *Wordt verder niet meegenomen vanwege praktische onhaalbaarheid (facturatiesysteem ProRail) in 2006*

In alle varianten wordt afgezien van de prijs per kWh. Dit wordt momenteel reeds rechtstreeks door de vervoerders betaald

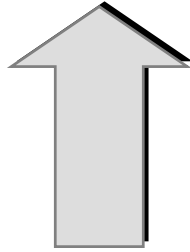
In alle varianten wordt verondersteld dat de 14% opslag voor rangen meegenomen is in de € 1.50

In alle varianten worden ook de losse locs belast

# EFFECTEN MAATREGELEN OP TOTALE OMVANG SPOORGOEDERENVERKEER 2006

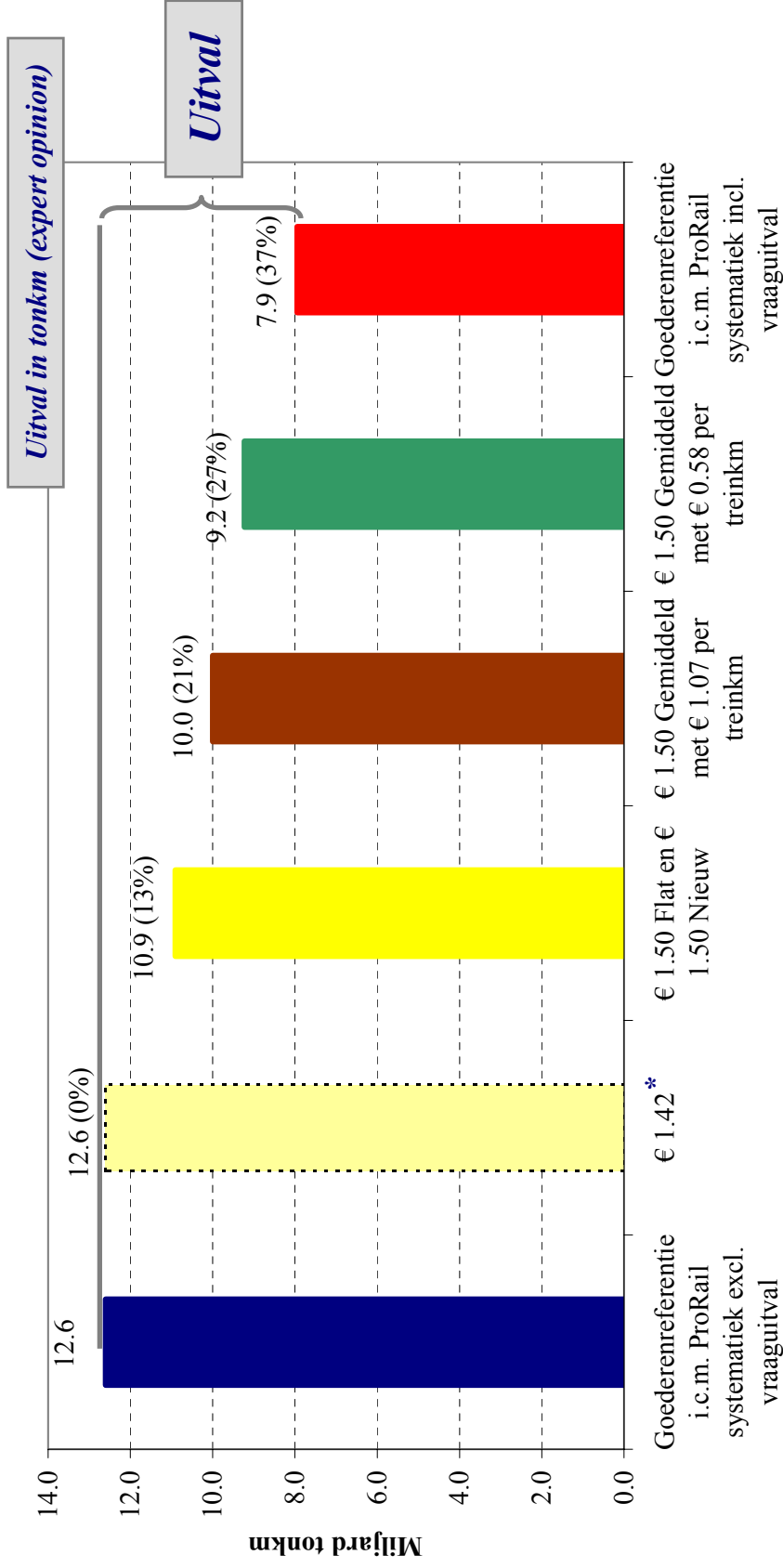


\* Theoretisch omlappunt in het model van TransCare waarbij geen vraaguitval optreedt

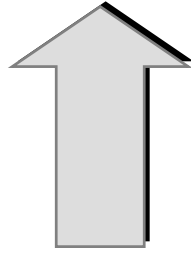


**Invoering van de flat tax leidt tot de kleinste vraaguitval in treinkm, 11%**

# EFFECTEN MAATREGELEN OP TOTALE OMVANG SPOORGOEDERENVERVOER 2006

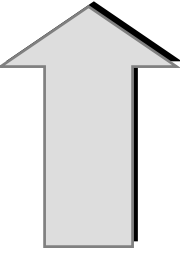
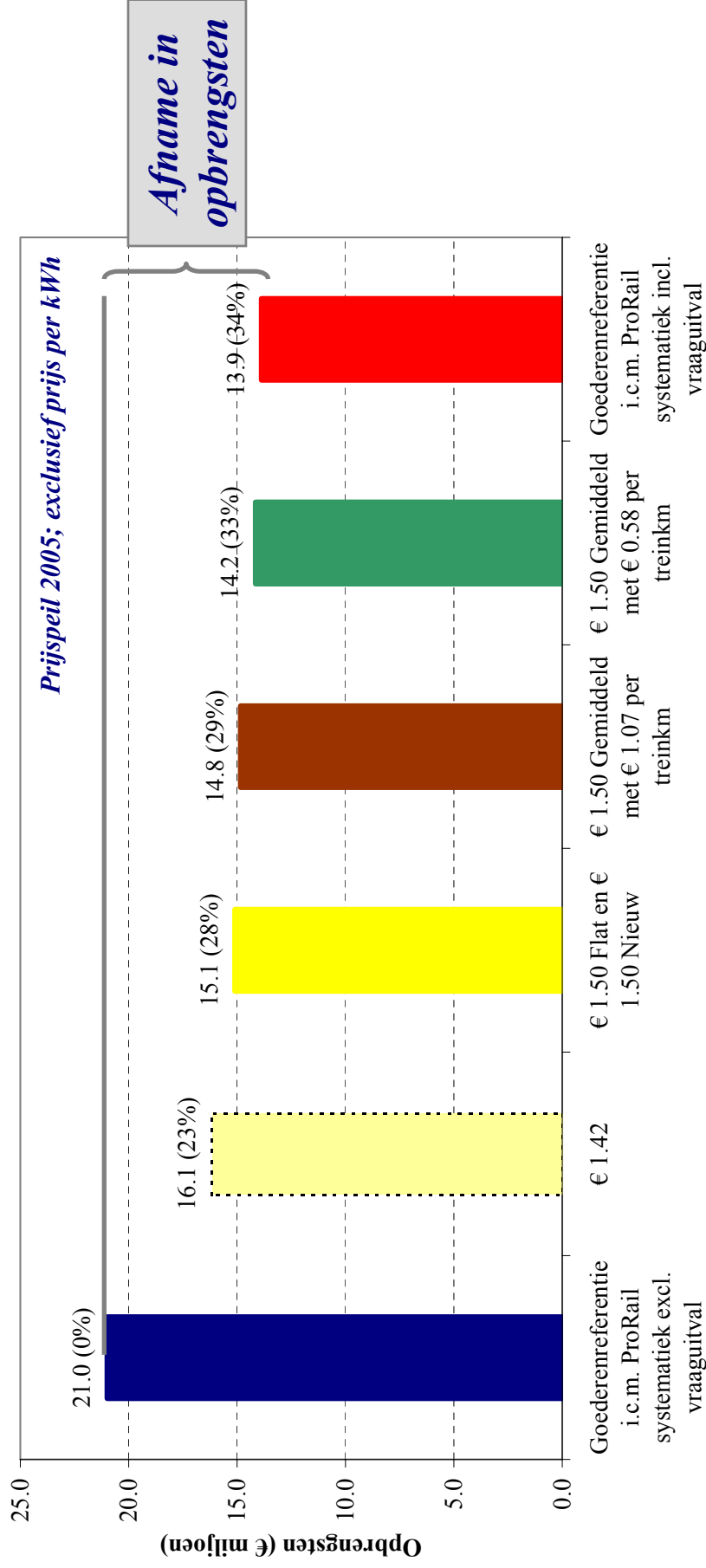


\* Theoretisch omklappunt in het model van TransCare waarbij geen vraaguitval optreedt



**Invoering van de flat tax leidt tot de kleinste vraaguitval in tonkm, 13%**

# EFFEKTEN MAATREGELEN OP OPBRENGSTEN UIT GEBRUIKVERGOEDING SPOORGOEDERENVERVOER 2006



**De opbrengsten zijn in alle varianten hoger dan bij de door ProRail voorgestelde systematiek (€ 13.9 miljoen)  
Bij invoering van de Flat tax bedragen de opbrengsten € 15.1 miljoen**

# TOELICHTING CRITERIA VOOR BEOORDELING MAATREGELEN

1. **Effecten op omvang en samenstelling van spoogoederenvervoer**
  - Bij vraaguitval negatieve impact op de maatschappelijke waarde
  - Bij substantiële prijsverhogingen zullen vervoerders moeten saneren
2. **Effecten op rentabiliteit exploitatie Betuweroute**
  - Bij vraaguitval in 2006 negatieve consequenties voor omvang en samenstelling vervoer op de Betuweroute en daarmee op rentabiliteit. Dit is een langdurig effect
  - In 2007 verdere daling van de vervoer dat zowel gebruikt maak van de Betuweroute en het gemengde net
3. **Juridische haalbaarheid: past maatregel binnen bestaande wet- en regelgeving?**
  - De NMa toetst op richtlijn 2001/14/EG en de Spoorwegwet
    - De NMa heeft voorgestelde systematiek ProRail beoordeeld en is conform de richtlijn
    - Een flat tax voldoet niet aan de eisen van de richtlijn, omdat deze niet differentieert naar de kostendrager gewicht
    - Andere systematieken kunnen ook in overeenstemming zijn met de richtlijn
    - Voorkeur heeft dat het door ProRail voorgestelde treinkm tarief zou gehandhaafd moeten worden, net als het kWh tarief en het rangeertarief
  - DG TREN ziet toe op uitwerking richtlijn 2001/14/EG; DG TREN vindt (informeel) voor 2006 een tarief per treinkm geen probleem, mits NL het tarief richting de € 1.50 opschroeft
  - HDJZ: interne juridische adviseurs DGTL
    - Uitgangspunt is dat de systematiek de marginale kosten doorberekend (conform artikel 7 richtlijn). De verschillen in hoogte van tarieven moeten gebaseerd zijn op kostenverschillen. Mark-ups zijn vervolgens mogelijk (artikel 8). Andere uitwerkingen dan die van ProRail zijn derhalve denkbaar
    - Een systematiek met een treinkm en een tonkm tarief is acceptabel
    - V&W kan ook definities voor marginale kosten en overgangs- cq. ingroeiingen bij AMvB vastleggen
4. **Praktische haalbaarheid**
  - Beoordeling in hoeverre de invoering van de voorgestelde maatregelen praktisch uitvoerbaar is op korte termijn door ProRail



# IMPACT EN HAALBAARHEID MAATREGELEN 2006

	€ 1.50 Flat	€ 1.50 Nieuw	€ 1.50 Gemiddeld met € 0.58 per treinkm	€ 1.50 Gemiddeld met € 1.07 per treinkm
<b>Effecten op omvang spoogoederenvervoer in 2006 o.b.v. expert opinion</b>	11% vraaguitval in treinkm (met name droge bulk en natte bulk) 13% vraaguitval in tonkm	11% vraaguitval in treinkm (droge bulk en natte bulk) 13% vraaguitval in tonkm	19% vraaguitval in treinkm (zware droge bulk en intermodaal en natte bulk) 27% vraaguitval in tonkm	15% vraaguitval in treinkm (droge bulk en natte bulk) 21% vraaguitval in tonkm
<b>Visie vervoerders</b>	25% vraaguitval	25% vraaguitval	Meer dan 25%, ivm hogere gebruiksvergoeding zwaardere vervoer	Meer dan 25%, ivm hogere gebruiksvergoeding zwaardere vervoer
<b>Effecten op exploitatie Betuweroute</b>	12% uitval in 2007	12% uitval in 2007	19% uitval in 2007	15% uitval in 2007
<b>Juridische haalbaarheid</b>	-- Niet conform richtlijn	- Niet conform richtlijn	+ Mogelijk conform richtlijn, tonkilometertarief is pluspunt	0 Mogelijk conform richtlijn, kilometertarief niet gewenst
	+ Verbetering t.o.v. huidige situatie i.v.m. verhoging tarief	+ Verbetering t.o.v. huidige situatie i.v.m. verhoging tarief	++ Geeft invulling aan EU richtlijn 2001/14; er is geen best practice	++ Geeft invulling aan EU richtlijn 2001/14; er is geen best practice
<b>DGTREN</b>	- / 0 Gegeven de richtlijn is het wenselijk een kostendrager als tonkm te introduceren	- / 0 Gegeven de richtlijn is het wenselijk een kostendrager als tonkm te introduceren	+ Verdedigbaar	+ Verdedigbaar
<b>HDJZ</b>				

# INHOUDSOPGAVE

Aanleiding en onderzoeksvragen

ProRail-systematiek en hoogte tarieven

Effecten ProRail systematiek

- Omvang en samenstelling vervoer
- Maatschappelijke waarde
- Rentabiliteit Betuweroute
- Financiële draagkracht vervoerders
- Internationaal perspectief
- Conclusies

Voorstel voor mitigerende maatregelen

- Beschrijving maatregelen
- Effecten

**Bijlage**

# INHOUDSOPGAVE BIJLAGE

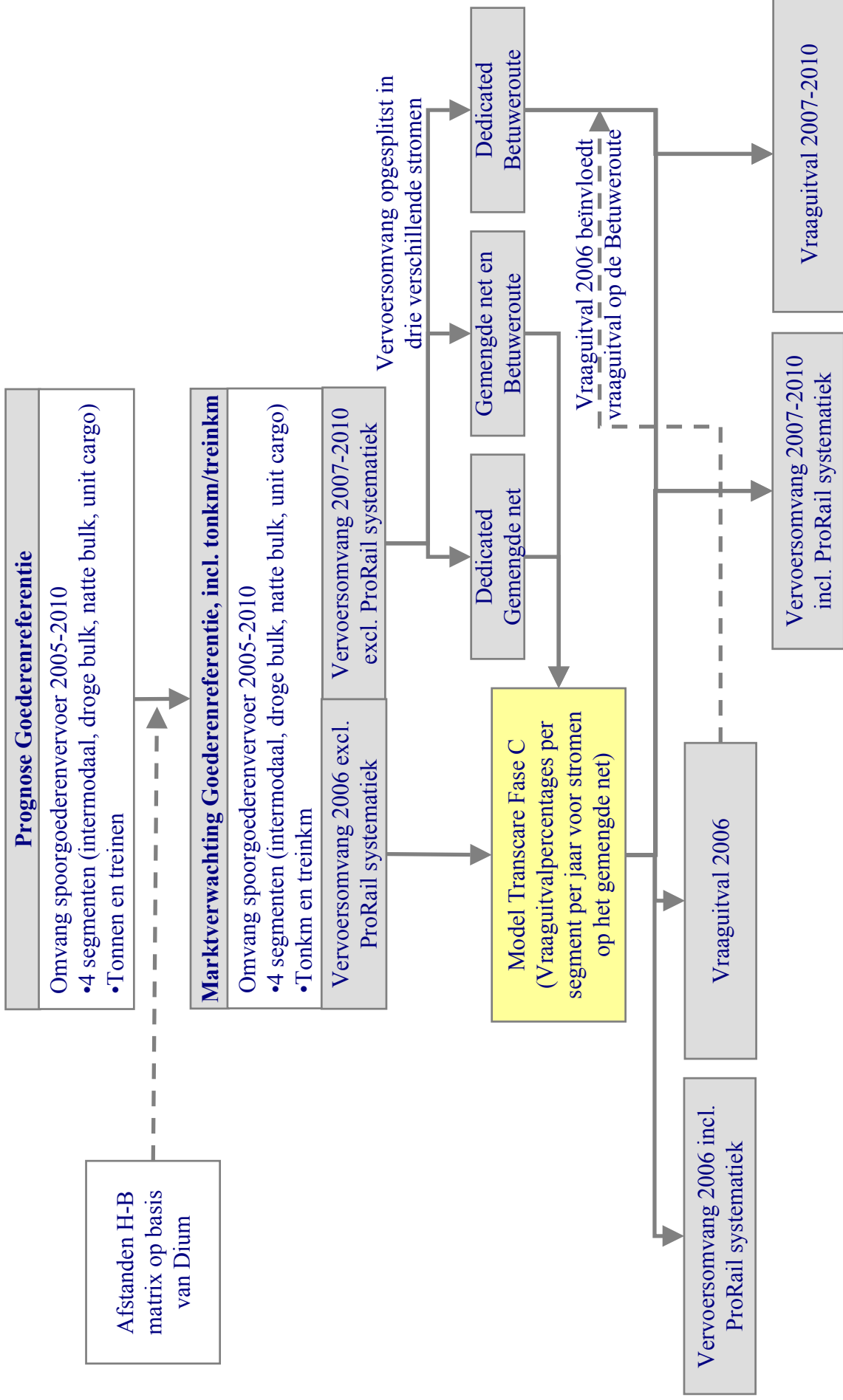
Aanpak berekening effecten

Samenstelling Goederenreferentie 2005

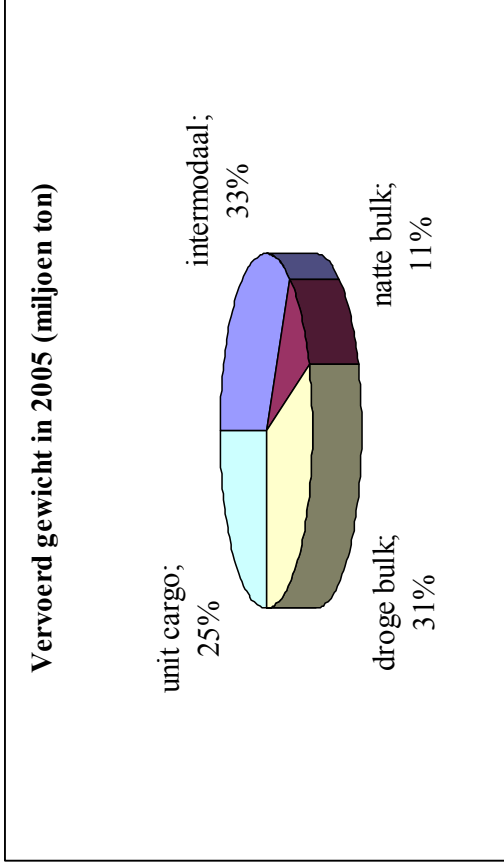
Werking model TransCare Fase C

Bronnen

# AANPAK BEREKENINGEN EFFECTEN



# SAMENSTELLING GOEDERENREFERENTIE 2005



2005	Tonnen (miljoen)		Tonkm (miljard)		Treinkm (miljoen)	
	Intermodaal	12.2	33%	4.0	33%	3.2
Natte bulk	3.8	11%	1.1	9%	2.0	18%
Droge bulk	11.2	31%	3.8	31%	1.6	14%
Unit Cargo	9.2	25%	3.1	26%	4.3	39%
<b>Totaal</b>	<b>36.4</b>	<b>100%</b>	<b>12.1</b>	<b>100%</b>	<b>11.1</b>	<b>100%</b>

Rapportage Goederenreferentie bevat ook een opdeling naar TiB goederenklassen

Goederenreferentie	TiB goederenklassen	Goederensegmenten
Maritieme containers	Maritieme containers	Maritieme containers
Continentale containers	Continentale containers en Trailers on Train	Continentale containers
Trailers on Train	Trailers on Train	Trailers on Train
Ertsen en kolen	Ertsen en kolen	Ersten en kolen
Overige bulk en stukgoed	Droge bulk	Consumer goods
		Bouwstoffen
Unit cargo	Stukgoed en neo-bulk	IJzer, Staal en non-ferro
		Automotive
Natte bulk	Natte bulk	Chemie

# WERKING MODEL TRANSCARE FASE C

Model is gebaseerd op een aantal relevante corridors per segment

Per corridor vindt er een vergelijking tussen transporttarieven plaats, alle andere koopmotieven (kwalitatieve aspecten, strategische keuzen) worden constant verondersteld

Per corridor wordt de impact van verhoging van de gebruiksvergoeding op het Nederlandse traject berekend

Verhoging prijs spoor leidt tot uitval van de corridor:

- Als spoor duurder was, en meer dan 5% duurder wordt;
- Als spoor duurder wordt dan een concurrerende modaliteit;
- Het model houdt rekening met efficiency-verbeteringen in de spoorsector, waardoor er op termijn een eventuele vraaguitval tenietgedaan wordt.

Dit keuzeproces is discreet gemodelleerd, een corridor valt in het geheel uit of blijft op het spoor.

Afhankelijk van het relatieve aandeel van de verschillende corridors in een segment wordt bepaald hoe groot de vraaguitval per segment is.

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 t.o.v. de bedrijfspraktijk hebben aangegeven, behalve dan dat er wel een grotere differentiatie is, b.v. op basis van de omvang van de klant.

# BRONNEN

## Gebruikte studies en rapporten:

- Beoordeling systematiek gebruiksvergoeding spoorinfrastructuur, NMa, in opdracht van ProRail, 2005
- Charges for the use of infrastructure in ECMT Railways, CEMT, 2005
- Referentiecassus exploitatie Betuweroute, *Policy Research*, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004
- Vooruitzichten voor spoorvervoer over de Betuweroute, CPB, in opdracht van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten, 2004
- Meer met spoor op maat, exploitatieopbrengsten Betuweroute, Ecorys, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2004
- Onderzoek mogelijkheden en effecten nieuwe systematiek gebruiksvergoeding railgoederenvervoer (Fase C), Transcare, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2003
- Goederenreferentie vervoerconcessie, *Policy Research*, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2003
- EISR, *Policy Research*, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2002

## Gevoerde gesprekken:

- Vervoerders: Railion, ERS, Rail4chem, ACTS
- EMO
- NMa
- Havenbedrijf Rotterdam
- RFF, DBNetz