



Policy Research Corporation



CONCRETE OPLOSSINGEN GEBASEERD OP WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK

MEERJARIGE OVERGANGSREGELING GEBRUIKSVERGOEDING GEMENGDE NET

EINDRAPPORT

20 januari 2006

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

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

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



INHOUD

Aanleiding, doel en aanpak onderzoek

Probleemanalyse en vaststellen overgangsregeling

Effecten Meerjarige overgangsregeling

- Omvang en samenstelling vervoer
- Opbrengsten uit gebruiksvergoeding
- Gevoeligheidsanalyse

Mogelijkheden voor aanvullende maatregelen

Juridische aspecten

Conclusies en aanbevelingen

AANLEIDING ONDERZOEK

- In de concept Netverklaring 2007 van 1 november 2005 is een nieuwe gebruiksvergoeding voor 2007 (en verder) voorgesteld
- Uit verschillende onderzoeken (TransCare, ECORYS en *Policy Research Corporation*) is gebleken dat onverkorte invoering van de voorgestelde systematiek en hoogte van de gebruiksvergoeding leidt tot:
 - Vraaguitval van spoorgoederenvervoer op het gemengde net
 - Negatieve impact op de exploitatie/rentabiliteit van de Betuweroute
- Als antwoord op maatschappelijke reacties en kamervragen heeft de Minister op 23 september 2005 aangekondigd een overgangsregeling voor de gebruiksvergoeding op het gemengde net te ontwerpen die in ieder geval tot en met 2008 zal gelden en duidelijkheid zal verschaffen over de ontwikkeling van de gebruiksvergoeding
- In 2008, bij de evaluatie van de spoorwegwet, staat de gebruiksvergoedingsystematiek ten principale ter discussie
- De overgangsregeling blijft in elk geval van kracht zolang de systematiek naar aanleiding van de evaluatie van de Spoorwegwet nog niet is herzien, maar uiterlijk tot en met 2011

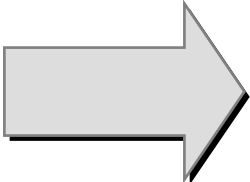


De Minister is voornemens een overgangsregeling voor de gebruiksvergoeding op het gemengde net te introduceren teneinde een gezonde ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer, inclusief de Betuweroute, mogelijk te maken

DOEL ONDERZOEK

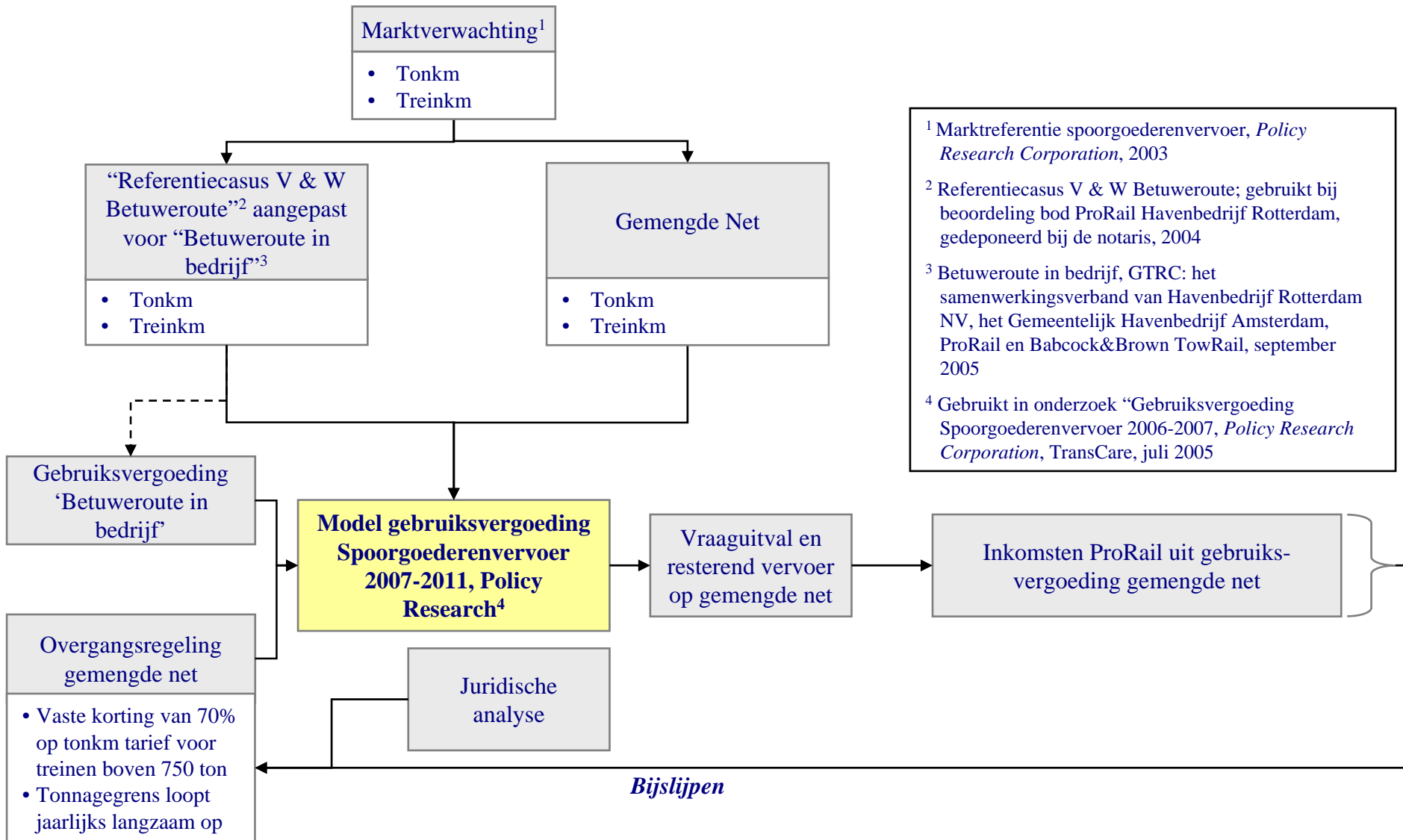
Doel van dit onderzoek is:

- De effecten van de Meerjarige overgangsregeling voor de gebruiksvergoeding op het gemengde net te bepalen op:
 - Markteffect (vraaguitval spoorgoederenvervoer op het gemengde net)
 - Exploitatie Betuweroute
 - Subsidie ProRail
- Bijslippen van de overgangsregeling op basis van:
 - Het voorstel van GTRC: het samenwerkingsverband van Havenbedrijf Rotterdam NV, het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, ProRail en Babcock&Brown TowRail: “Betuweroute in bedrijf, 16 september 2005”
 - De MOU GTRC-Staat van 16 januari 2006
 - Markteffectberekeningen en gevoeligheidsanalyses
- Juridische toetsing van de voorgestelde systematiek



Doel van dit onderzoek is het analyseren van de effecten van de overgangsregeling voor de gebruiksvergoeding op het gemengde net en het bijslippen van deze regeling

AANPAK ONDERZOEK



¹ Marktreferentie spoorgoederenvervoer, *Policy Research Corporation*, 2003

² Referentiecasis V & W Betuweroute; gebruikt bij beoordeling bod ProRail Havenbedrijf Rotterdam, gedeponereerd bij de notaris, 2004

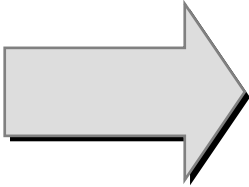
³ Betuweroute in bedrijf, GTRC: het samenwerkingsverband van Havenbedrijf Rotterdam NV, het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, ProRail en Babcock&Brown TowRail, september 2005

⁴ Gebruikt in onderzoek “Gebruiksvergoeding Spoorgoederenvervoer 2006-2007”, *Policy Research Corporation*, TransCare, juli 2005

Bijslipen

TOELICHTING OP BEREKENING VRAAGUITVAL IN MODEL

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



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

INHOUD

Aanleiding, doel en aanpak onderzoek

Probleemanalyse en vaststellen overgangsregeling

Effecten Meerjarige overgangsregeling

- Omvang en samenstelling vervoer
- Opbrengsten uit gebruiksvergoeding
- Gevoeligheidsanalyse

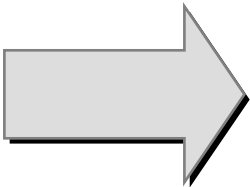
Mogelijkheden voor aanvullende maatregelen

Juridische aspecten

Conclusies en aanbevelingen

JURIDISCH KADER GEBRUIKSVERGOEDINGSYSTEMATIEK EN OVERGANGSREGELING

- De gebruiksvergoeding uit de concept Netverklaring 2007 is een uitwerking van EU-richtlijn 2001/14
 - EU richtlijn 2001/14: Gebruikers betalen via de gebruiksvergoeding tenminste de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst
- Op basis van Artikel 9 in de EU richtlijn 2001/14 kan in een aantal gevallen korting worden verstrekt:
 - Bevorderen van ontwikkeling van nieuwe spoordiensten
 - Stimuleren van specifiek onderbenutte spoorlijnen
 - Slechts betrekking op bepaald deel van het net
 - Kortingen gelden voor alle gebruikers van desbetreffende diensten en/of lijnen
- De overgangsregeling is een aanpassing van de gebruiksvergoedingsystematiek uit de concept netverklaring 2007, waarbij een beroep wordt gedaan op artikel 9 uit de EU-richtlijn 2001/14 (zie hoofdstuk “Juridische aspecten” voor een verdere juridische inbedding van de overgangsregeling)



Volgend uit EU richtlijn 2001/14 dient ProRail een gebruiksvergoedingsystematiek voor te stellen die de gebruiksafhankelijke kosten dekt. Kortingen zijn onder bepaalde voorwaarden mogelijk

UITWERKING GEBRUIKSVERGOEDINGSYSTEMATIEK EN OVERGANGSREGELING

De gebruiksvergoeding zoals voorgesteld in de concept Netverklaring 2007 bestaat uit vier componenten (prijspeil 2005):

- Prijs per treinkilometer: €0.50460
- Prijs per tonkilometer treingewicht: €0.001711
- Prijs per kWh: €0.02989
- Opslag voor rangersen bovenop het treinkilometer tarief: 14%

De concept Netverklaring 2007 leidt tot een vraaguitval van circa 40% van de tonkilometers en circa 35% van de treinkilometers op het gemengde net in 2007. Op basis van deze cijfers is besloten te onderzoeken in hoeverre een meerjarige overgangsregeling deze effecten kan mitigeren

De overgangsregeling geeft een vaste korting van 70% op het tonkilometer tarief voor de tonnen die de tonnagegrens (750 ton in 2007) overschrijden. De tonnagegrens loopt gedurende de jaren op

- Treinen met een gewicht hoger dan de tonnagegrens betalen voor de tonnen boven de tonnagegrens €0.0005 per tonkilometer (70% korting op €0.001711) en voor de tonnen tot de tonnagegrens een standaard tarief (€0.001711) per tonkilometer
- De overige tariefparameters blijven ongewijzigd



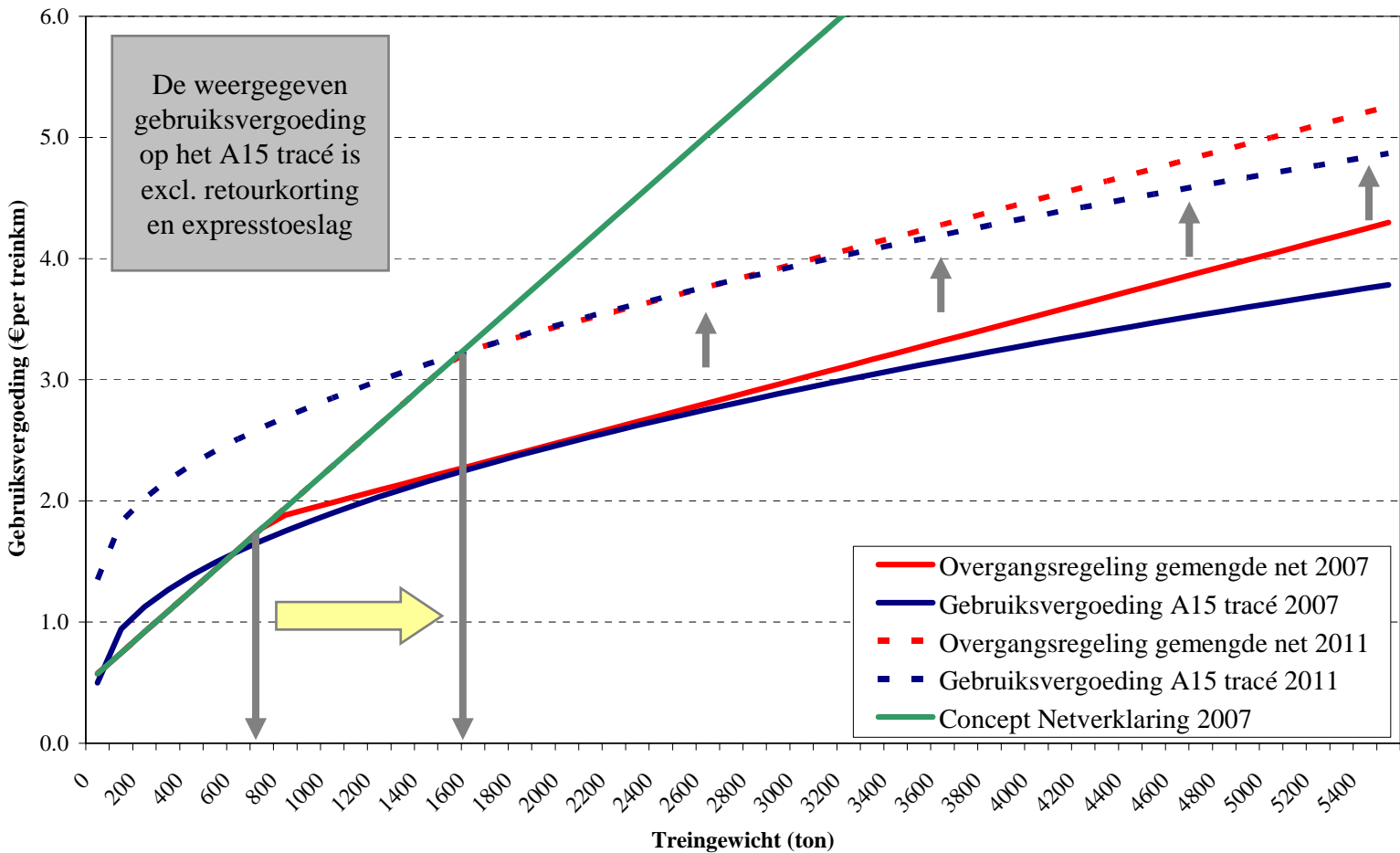
De voorgestelde overgangsregeling differentieert net als de gebruiksvergoeding in de concept Netverklaring 2007 op basis van het treingewicht. Echter, zware treinen betalen relatief minder dan lichte treinen

OVERGANGSREGELING GEMENGDE NET

- De gebruiksvergoeding op het gemengde net wordt geijkt op de tarieven die met ingang van 2007 op de Betuweroute worden verwacht
- Uitgangspunt hierbij zijn de tarieven die ten grondslag liggen aan de nota “Betuweroute in Bedrijf” van GTRC: het samenwerkingsverband van Havenbedrijf Rotterdam NV, het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, ProRail en Babcock&Brown TowRail (16 september 2005)
- Als tarief op de Betuweroute wordt uitgegaan van het standaardtarief op het A15 tracé van de Betuweroute, dat wil zeggen exclusief retourkorting en exclusief expresstoeslag
- De overgangsregeling gemengde net leidt niet tot tarieven lager dan het standaardtarief op het A15 tracé van de Betuweroute in voorstel van GTRC
- De meerjarige overgangsregeling gebruiksvergoeding gemengde net ziet er als volgt uit:

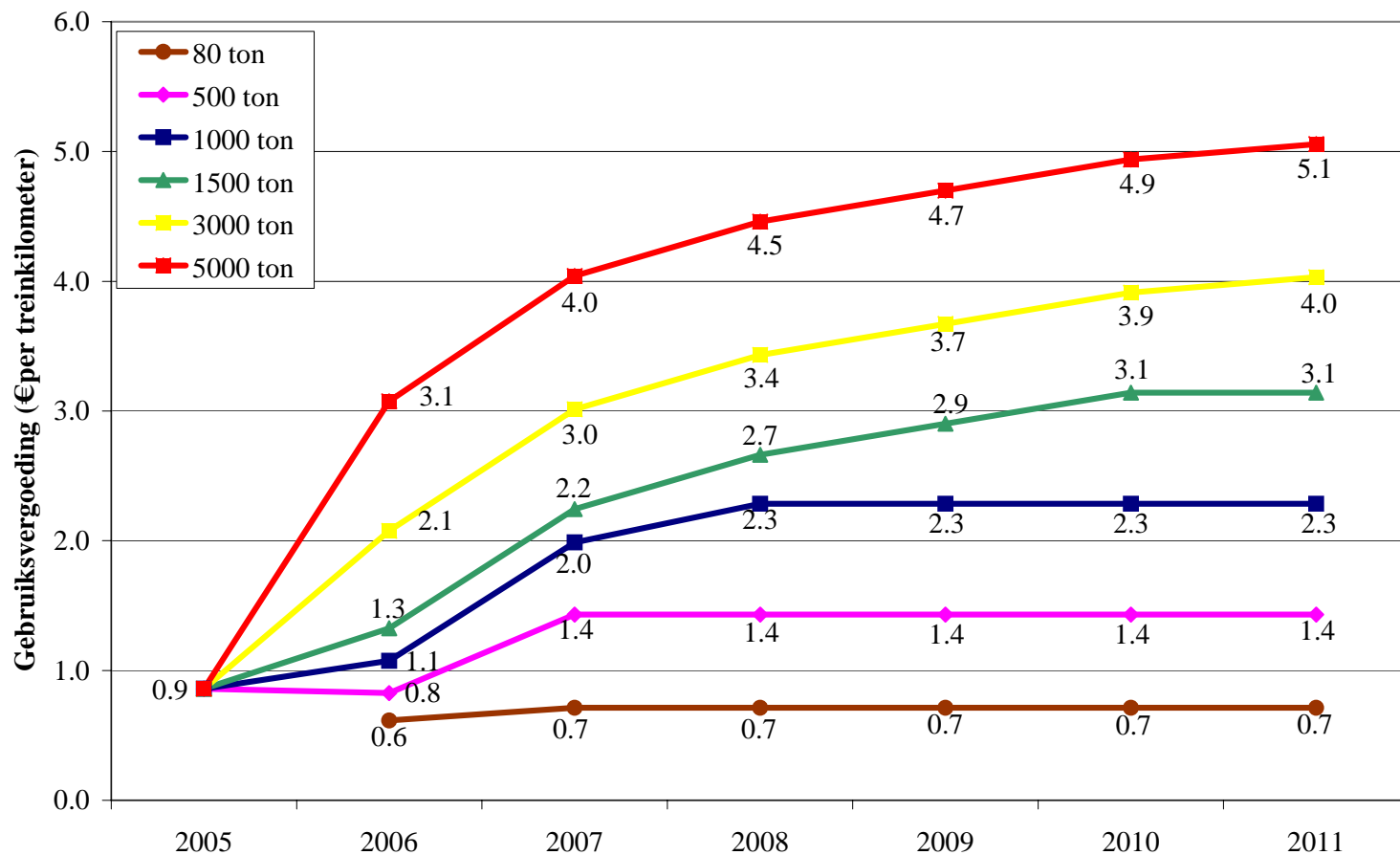
		2007	2008	2009	2010	2011
Overgangsregeling gemengde net	Kortingspercentage	70%	70%	70%	70%	70%
	Treingewicht waarboven korting wordt gegeven	750	1100	1300	1500	1600

WEERGAVE GEBRUIKSVERGOEDING BETUWEROUTE EN OVERGANGSREGELING 2007 EN 2011



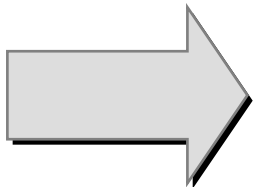
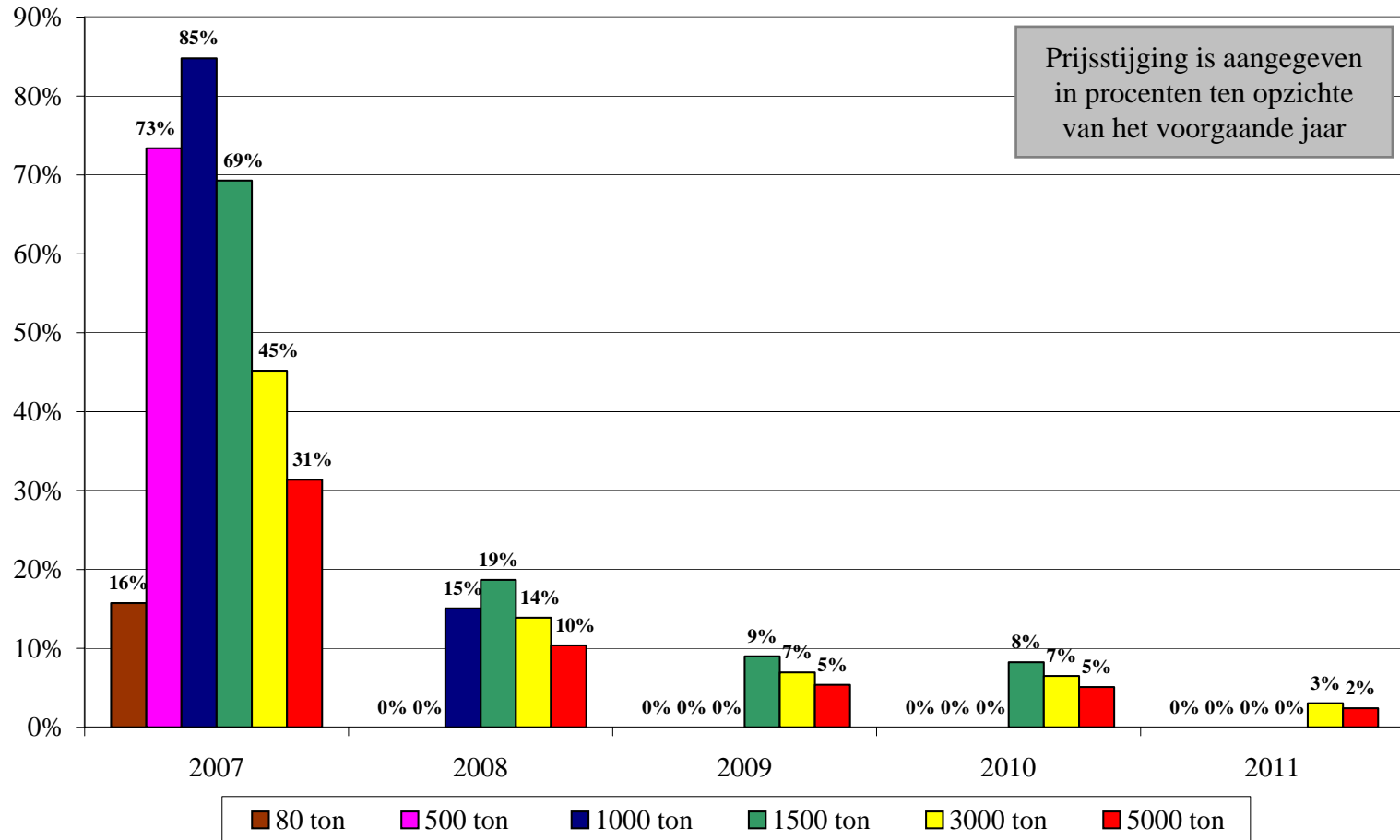
De tonnagegrens in de overgangsregeling loopt over de jaren zodanig op dat de gebruiksvergoeding op het gemengde net de stijging van de gebruiksvergoeding op het A15 tracé van de Betuweroute volgt

GEBRUIKSVERGOEDING IN DE OVERGANGSREGELING VOOR VERSCHILLENDE TREINGEWICHTEN



Er is een duidelijke stijging te zien in de gebruiksvergoeding voor 2007

JAARLIJKSE PRIJSSTIJGING VOOR VERSCHILLENDE TREINGEWICHTEN



De grootste stijging in de gebruiksvergoeding vindt plaats in 2007 en geldt met name voor de treingewichten tussen de 500 en 1500 ton

INHOUD

Aanleiding, doel en aanpak onderzoek

Probleemanalyse en vaststellen overgangsregeling

Effecten Meerjarige overgangsregeling

- Omvang en samenstelling vervoer
- Opbrengsten uit gebruiksvergoeding
- Gevoeligheidsanalyse

Mogelijkheden voor aanvullende maatregelen

Juridische aspecten

Conclusies en aanbevelingen

AANPAK VERKEER EN VERVOER

Totaal

- Uitgangspunt voor de verkeer en vervoercijfers in de analyse is de marktverwachting zoals vastgelegd in het rapport “Marktreferentie spoorgoederenvervoer, *Policy Research Corporation* 2003”. De marktverwachting is gebaseerd op een gebruiksvergoeding van €1.20 (vlak tarief per treinkilometer). De marktverwachting is in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met de markt en ProRail in 2003 opgesteld

Onderverdeling Betuweroute en gemengde net

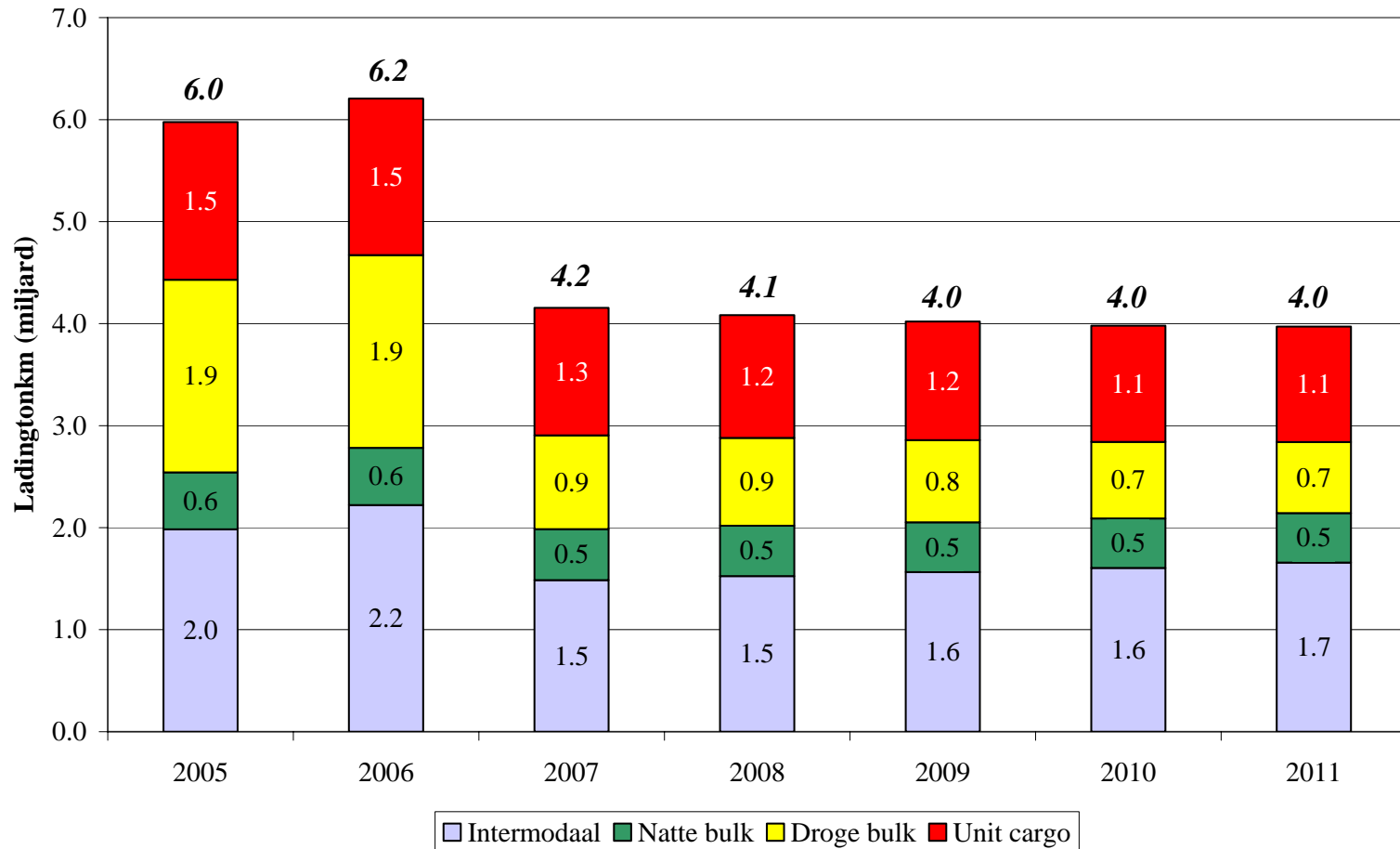
- Op basis van de marktverwachting (en de hierin gehanteerde vervoerstromen op de Oost-West as) is in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het kader van de voorbereiding van de exploitatie van de Betuweroute de Referentiecassus (Policy Research Corporation, 10 november 2004) opgesteld. Deze bevat ton- en treinkilometers voor het vervoer over de Betuweroute
- Het voorstel “Betuweroute in bedrijf” kent in principe dezelfde uitgangspunten (vervoer op de Oost-West as) als de Referentiecassus. De Referentiecassus Betuweroute is hierbij voorzover realistisch aangepast aan “Betuweroute in bedrijf” (in casu: aanpassingen voor natte bulk en unit cargo)
- De omvang van het vervoer op het gemengde net is bepaald door de Referentiecassus Betuweroute van de totale marktverwachting af te trekken.
- In dit onderzoek zijn niet de volumes uit het voorstel “Betuweroute in bedrijf” gebruikt aangezien in de door het consortium gehanteerde verkeer- en vervoersprognoses over de Betuweroute niet goed aansluiten op de modelopzet in deze studie, en ook het benodigde detailniveau niet voorhanden is



Daar waar mogelijk heeft afstemming tussen “Betuweroute in bedrijf” en de marktverwachting plaatsgevonden

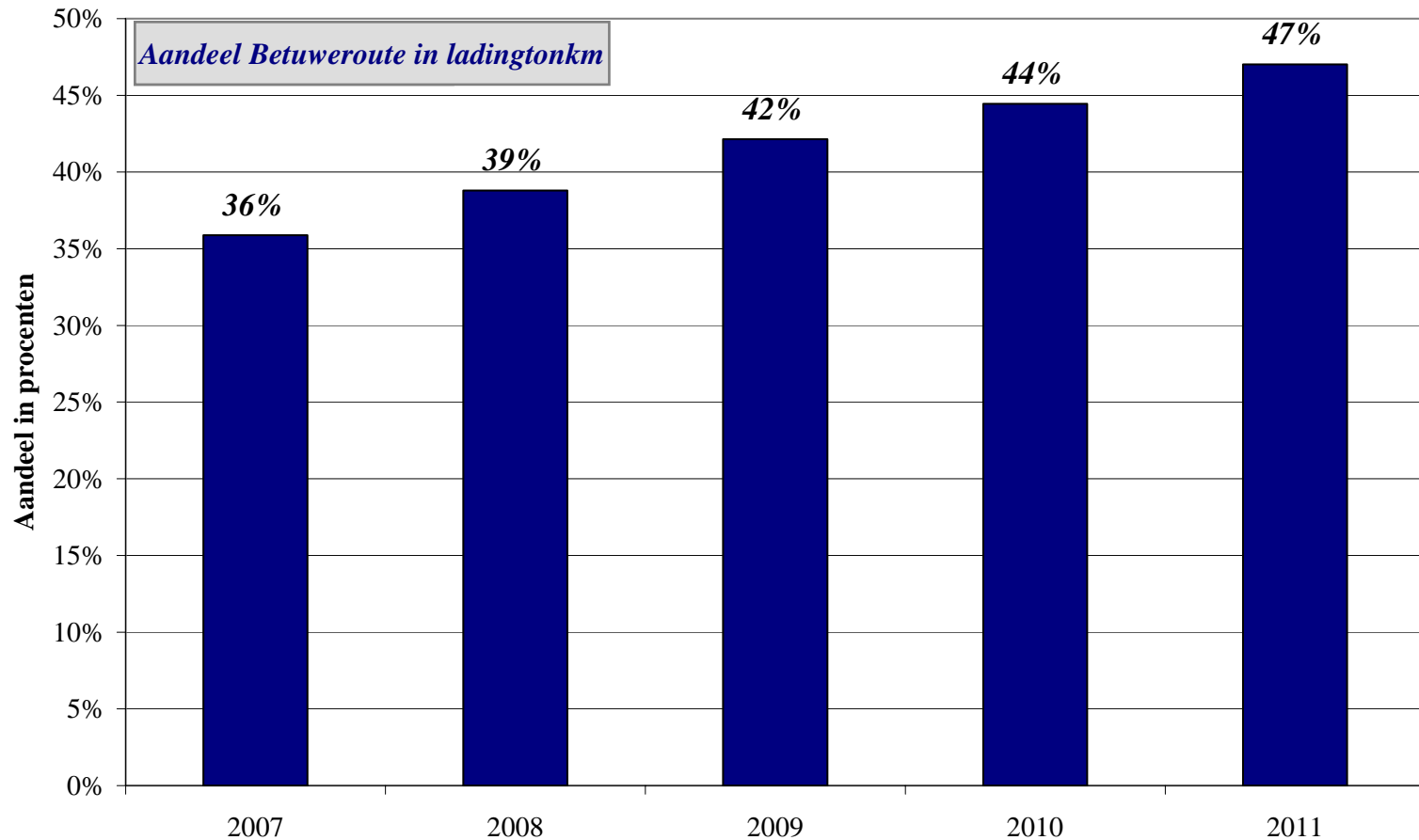
UITGANGSPUNTEN VERKEER EN VERVOER

ladingtonkilometers op het gemengde net



UITGANGSPUNTEN VERKEER EN VERVOER

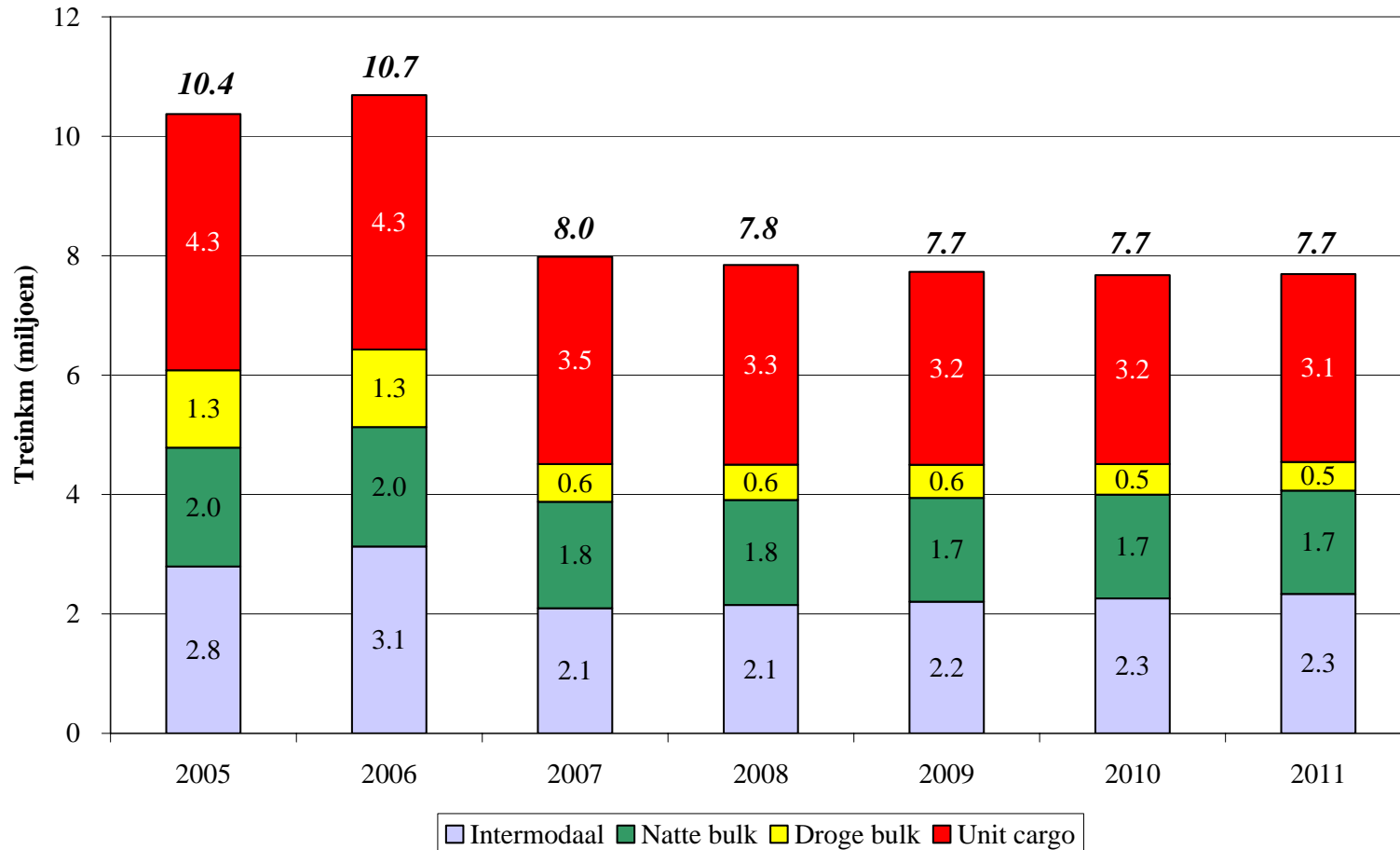
aandeel Betuweroute ten opzichte van totale spoorgoederenvervoer in Nederland



Het aandeel van de Betuweroute gemeten in ladingtonkilometers ligt tussen de 36% in 2007 en 47% in 2011

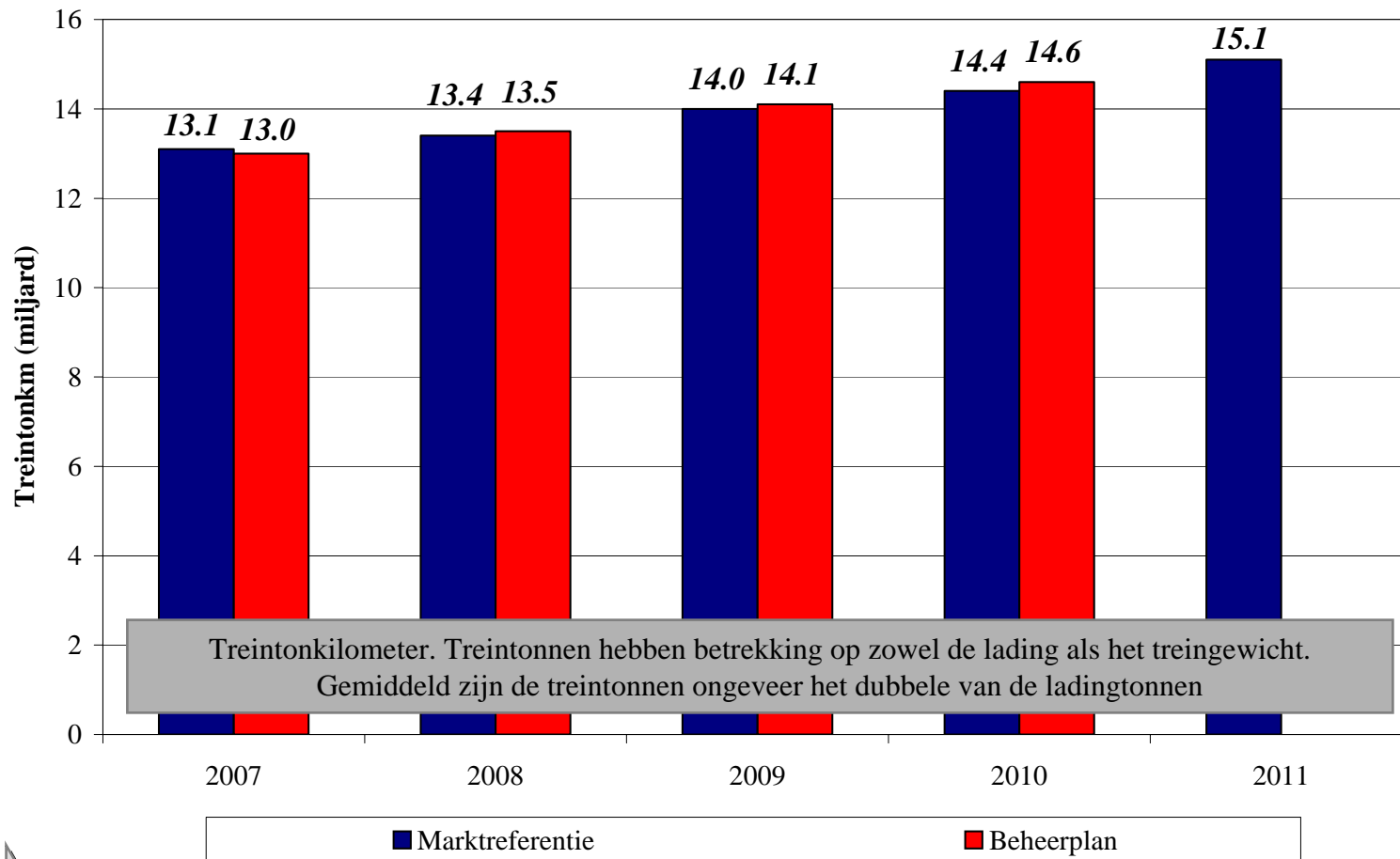
UITGANGSPUNTEN VERKEER EN VERVOER

treinkilometers op het gemengde net

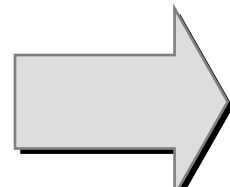


UITGANGSPUNTEN VERKEER EN VERVOER

Marktreferentie versus Beheerplan ProRail: Treintonkilometers Betuweroute en gemengde net samen

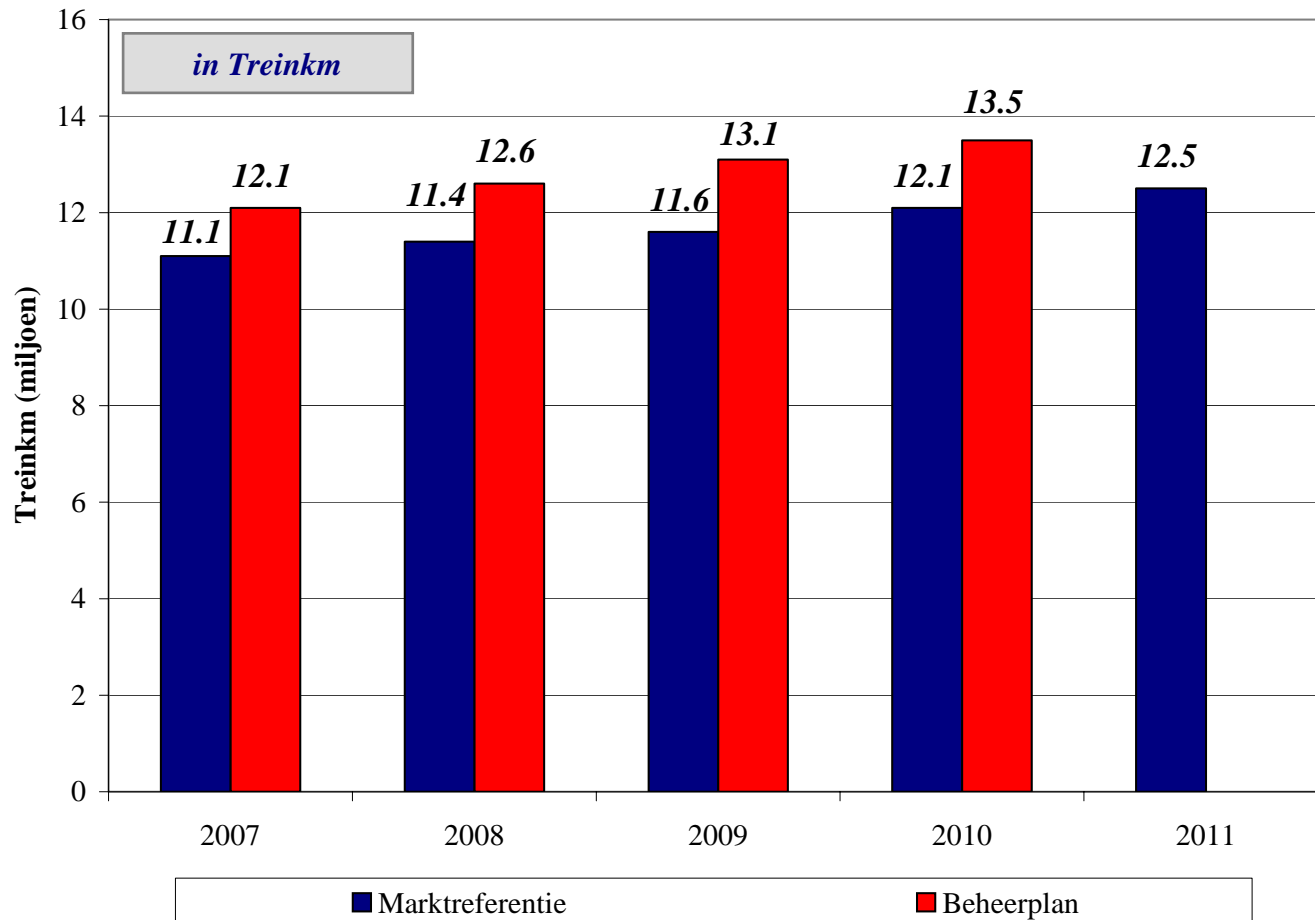


De geschatte treintonkilometers in de Marktreferentie zijn vrijwel gelijk aan die in het Beheerplan ProRail



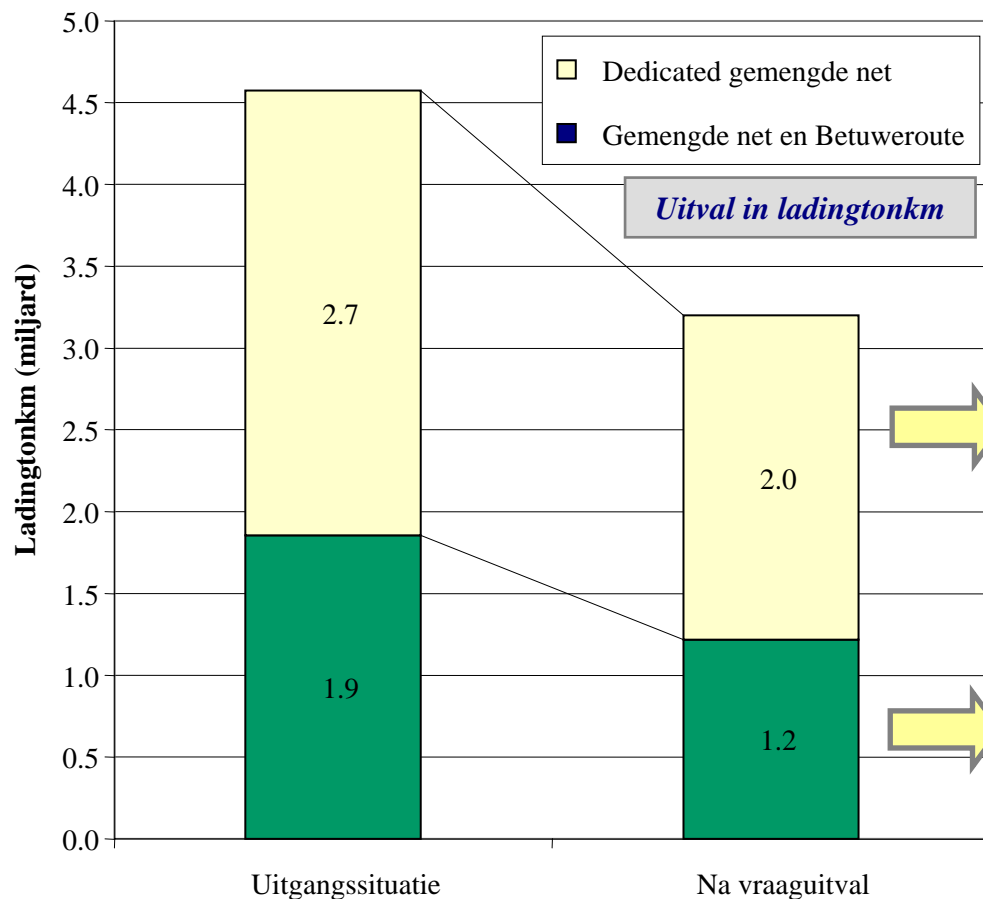
UITGANGSPUNTEN VERKEER EN VERVOER

Marktreferentie versus Beheerplan ProRail: Treinkilometers op de Betuweroute en gemengde net samen



Het aantal treinkilometers in de Marktreferentie ligt iets onder dat van het Beheerplan ProRail. Dit komt doordat in de Marktreferentie uitgegaan wordt van een hoger ladinggewicht per trein

EFFECTEN GEBRUIKSVERGOEDINGSYSTEMATIEK OP VERSCHILLENDE VERVOERSTROMEN IN 2007

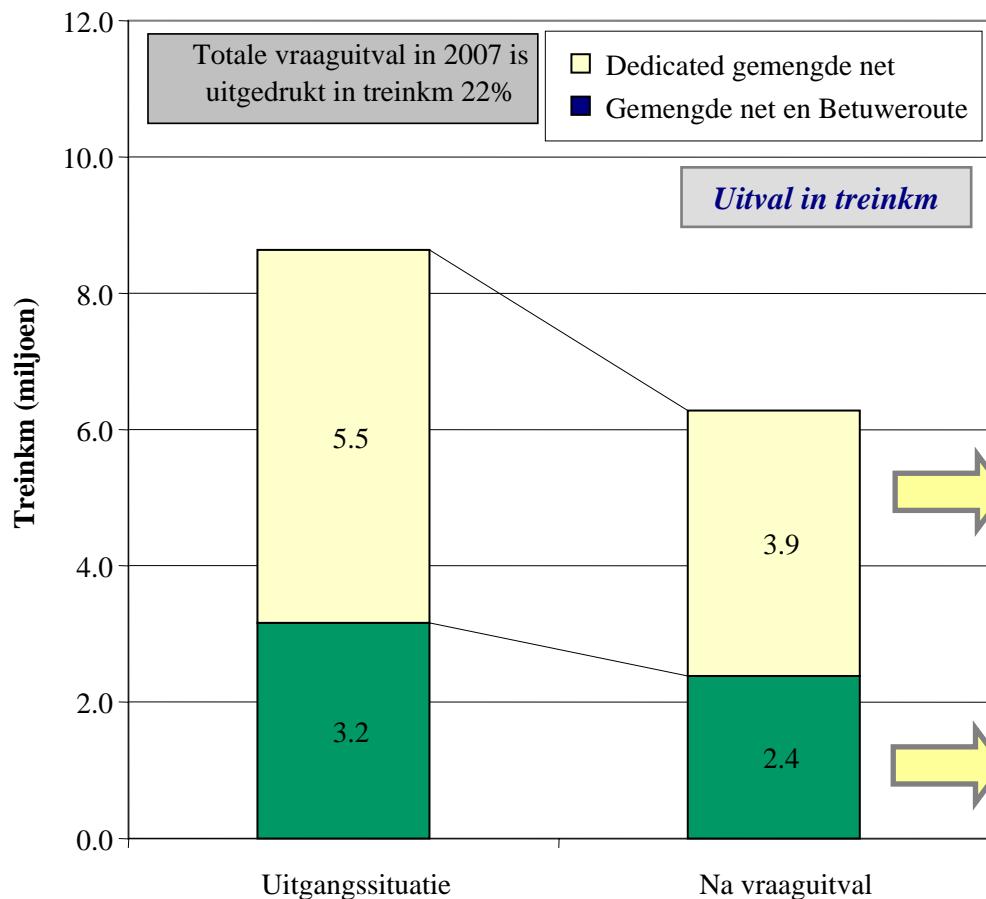


Vervoerstromen die enkel over het gemengde net gaan (dedicated gemengde net) kennen een tarief conform de overgangsregeling. Als gevolg hiervan valt 27% van het vervoer op het gemengde net uit

Vervoerstromen die deels over het gemengde net gaan en deels over de Betuweroute kennen een gemiddeld tarief per treinkm afhankelijk van de afstand op de Betuweroute en op het gemengde net. Als gevolg van dit tarief valt 34% van het vervoer uit

Het grootste gedeelte van de vraaguitval vindt plaats op de stromen die zowel over het gemengde net als de Betuweroute gaan

EFFECTEN GEBRUIKSVERGOEDINGSYSTEMATIEK OP VERSCHILLENDE VERVOERSTROMEN IN 2007

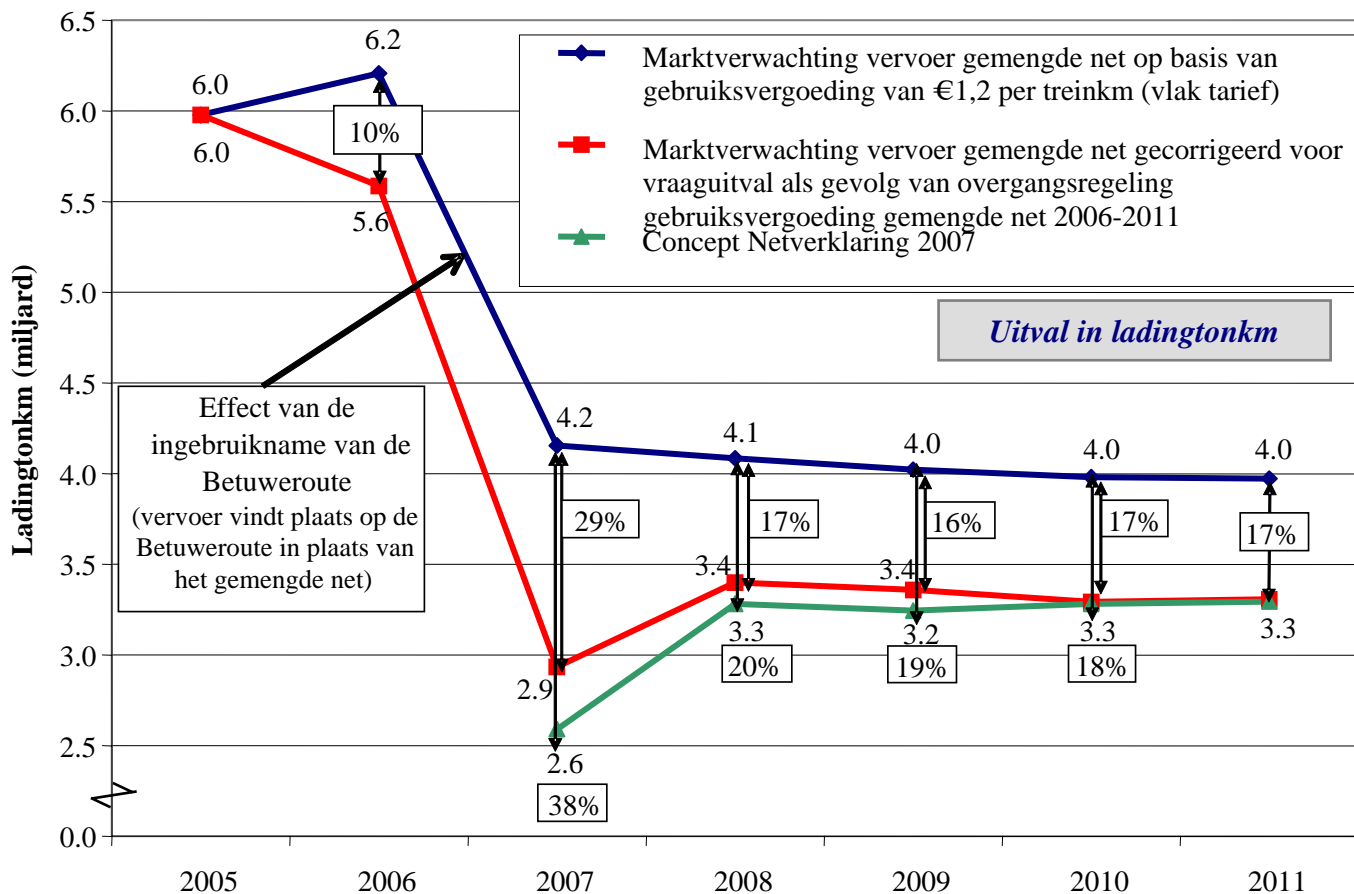


Vervoerstromen die enkel over het gemengde net gaan (dedicated gemengde net) kennen een tarief conform de overgangsregeling. Als gevolg hiervan valt 29% van het vervoer op het gemengde net uit

Vervoerstromen die deels over het gemengde net gaan en deels over de Betuweroute kennen een gemiddeld tarief per treinkm afhankelijk van de afstand op de Betuweroute en op het gemengde net. Als gevolg van dit tarief valt 25% van het vervoer uit

Een groot deel van de vraaguitval vindt plaats op de stromen die zowel over het gemengde net als de Betuweroute gaan

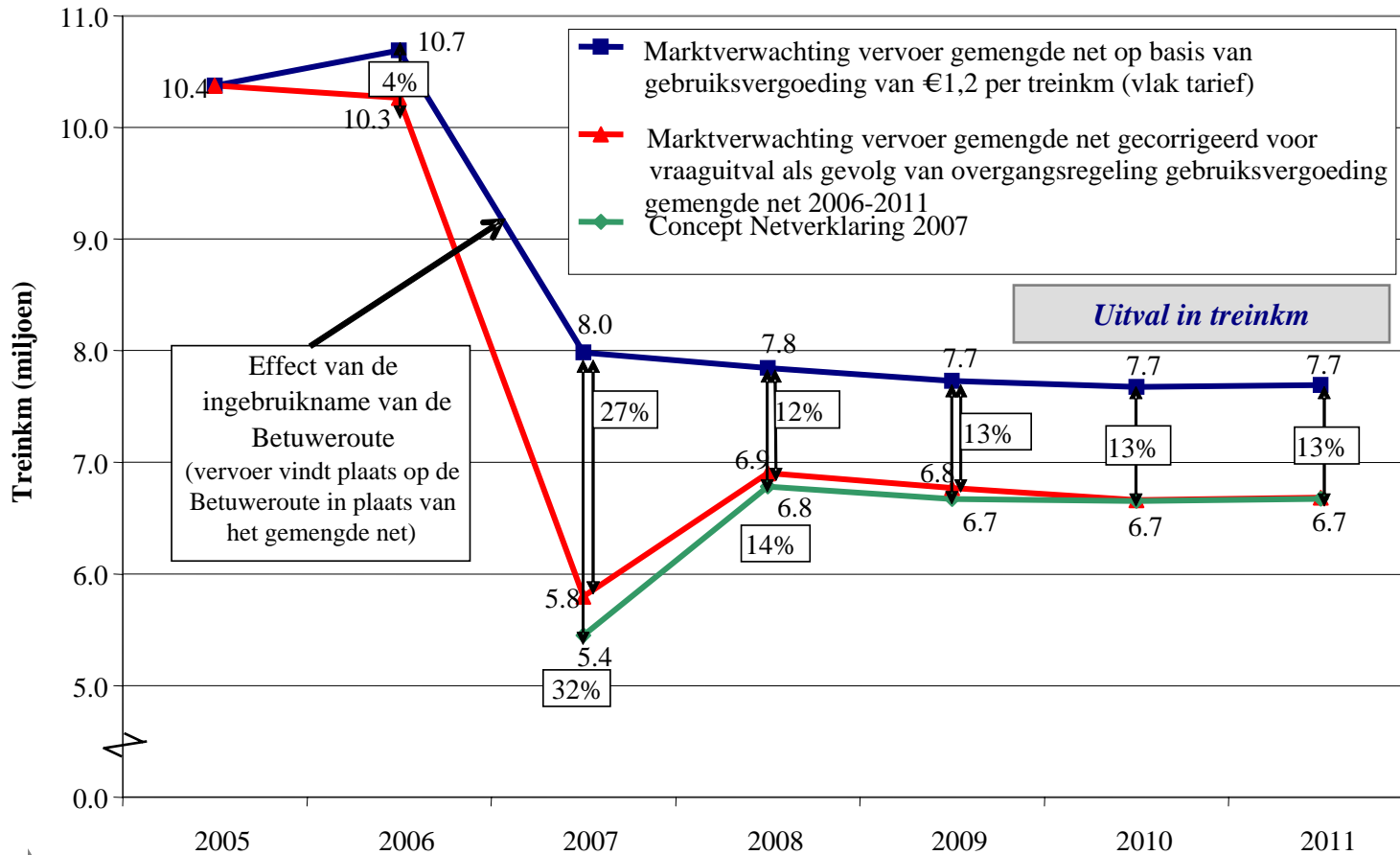
EFFECTEN OVERGANGSREGELING OP VERVOER GEMENGDE NET 2007-2011



De vraaguitval wordt in het model van jaar op jaar berekend. Er is geen rekening gehouden met strategische overwegingen zoals het wachten op de opening van de Betuweroute, het feit dat er drempels zijn om van vervoerwijze te veranderen en/of terug te komen op het spoor. Ook met het mogelijk wegvallen van spoorondernemingen is niet expliciet rekening gehouden

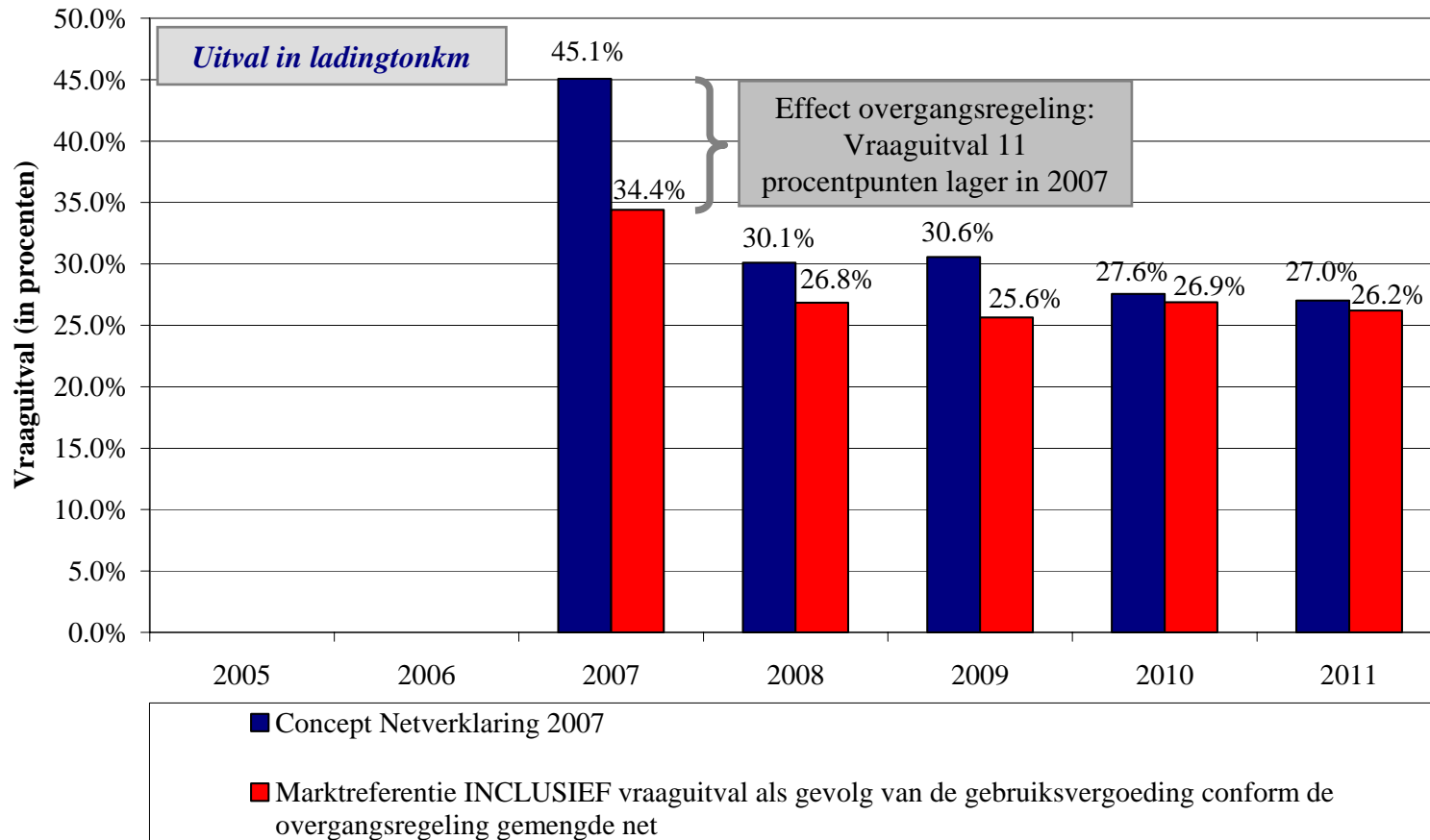
Als gevolg van de overgangsregeling valt tussen 2007-2011 in totaal 3.9 miljard ladingtonkilometer op het gemengde net uit

EFFECTEN OVERGANGSREGELING VERKEER GEMENGDE NET 2007-2011



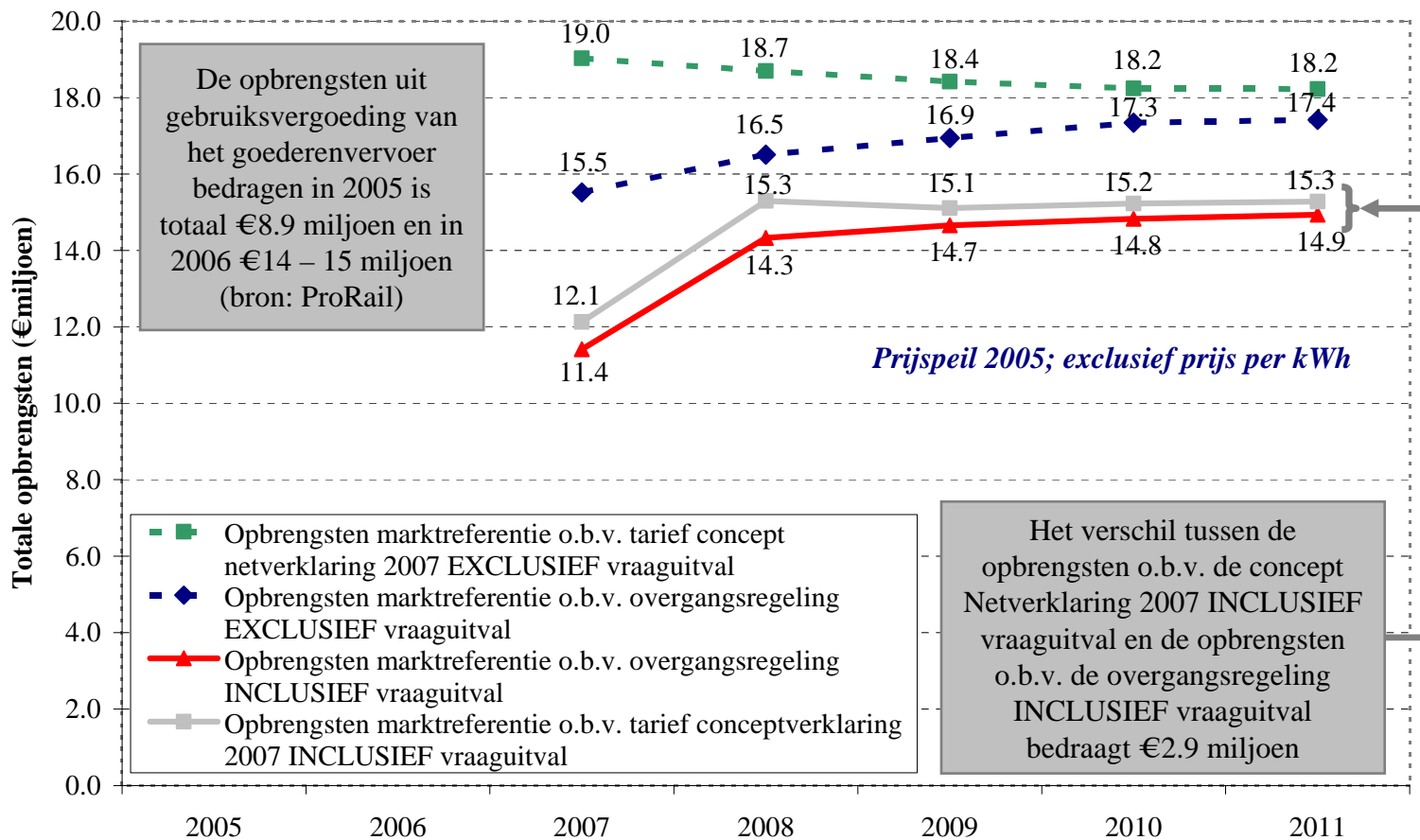
Als gevolg van de overgangsregeling valt tussen 2007-2011 in totaal 6.5 miljoen treinkilometers op het gemengde net uit

VRAAGUITVAL VAN DE AAN- EN AFVOERSTROMEN OP DE BETUWEROUTE 2007-2011



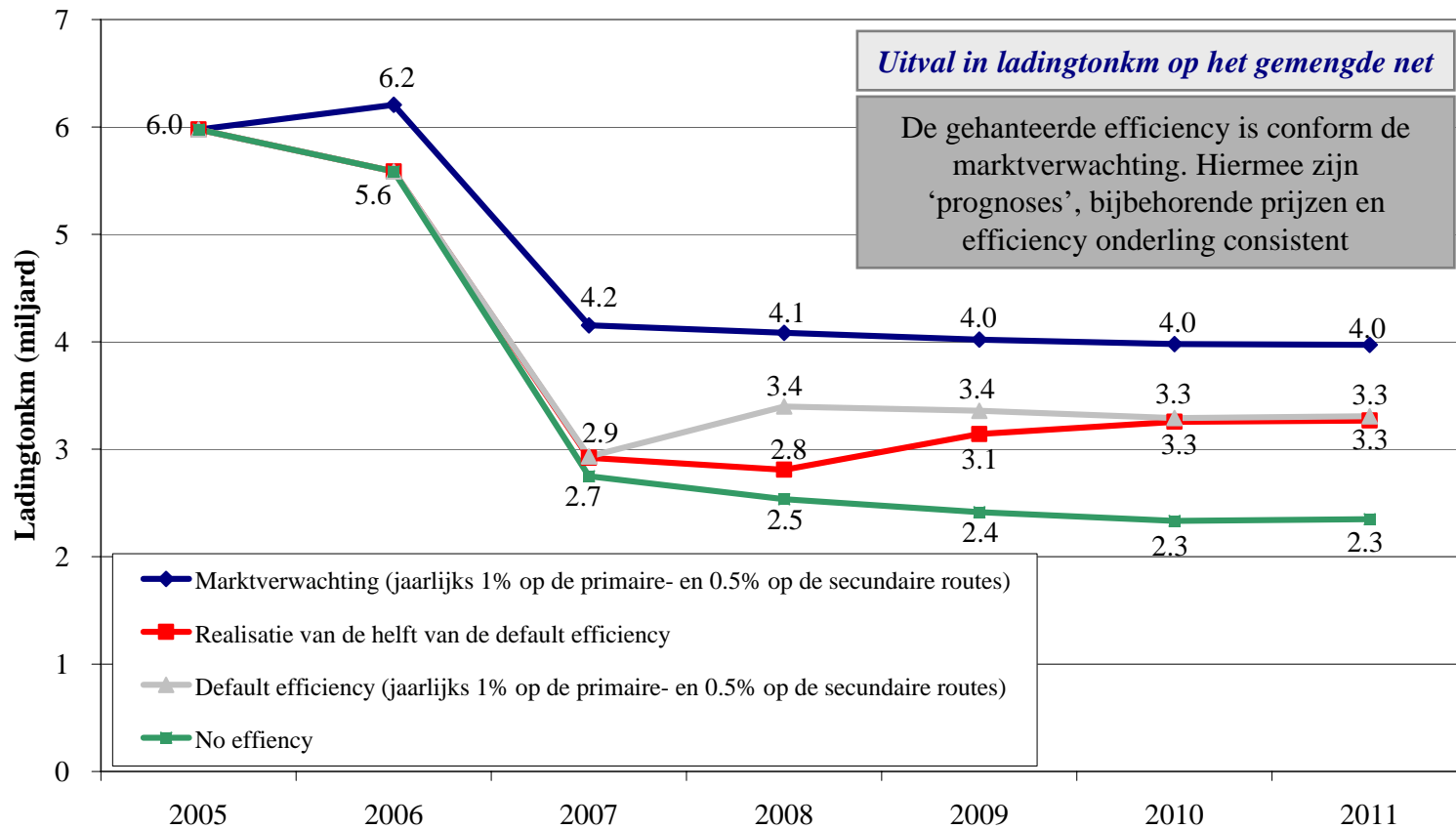
Als gevolg van de overgangsregeling gemengde net ligt de vraaguitval ongeveer een kwart lager

IMPACT GEBRUIKSVERGOEDINGSYSTEMATIEK OP DE OPBRENGSTEN (EXCL. BETUWEROUTE)



De opbrengsten uit gebruiksvergoeding goederenvervoer worden verlaagd door rekening te houden met vraaguitval in de volumes. Door toepassing van de overgangsregeling nemen de opbrengsten beperkt af

GEVOELIGHEIDSANALYSE: EFFICIENCY



De in het model gehanteerde efficiency is conform de marktverwachting. Dit lijkt relatief laag, maar leidt wel tot een relatief grote vermindering van de vraaguitval

IMPACT OP FINANCIËLE DRAAGKRACHT VERVOERDERS

- Omzet spoorvervoerders bedraagt circa €195 miljoen in 2004
- Het aandeel van de gebruiksvergoeding op het gemengde net neemt sterk toe en ligt in 2006 rond de 6% (2004: €5.3 miljoen, 2005: €8.9 miljoen, 2006: €13 miljoen (schatting, + €1.5 miljoen rangeeropslag, bron: ProRail))
- Kostenstijgingen zijn hoog, hetgeen niet gedragen kan worden door de markt
- Marges spoorvervoerders zijn laag en liggen tussen 0% en 2.5%
- Grote industriële klanten dreigen niet meer te kiezen voor het spoor indien de kostenstijging als gevolg van de hogere gebruiksvergoeding aan hen wordt doorberekend (met name natte bulk, droge bulk en intermodaal op de kortere afstanden)
- Vervoerders dreigen een groot deel van hun omzet te verliezen (wegvervoer, binnenvaart, buitenlandse routes)
- Imago spoorgoederenvervoer loopt schade op, hetgeen ongewenst is in verband met de opstartfase van de Betuweroute en kan leiden tot een verdere onderbenutting van de Betuweroute
- Naast invoering van de voorgestelde gebruiksvergoedingsystematiek zien vervoerders andere problemen die hun financiële draagkracht beïnvloeden:
 - Kosten van ombouw en aanschaf locomotieven met nieuw beveiligingssysteem ETCS
 - Onzekerheden omtrent voldoende beschikbaarheid van ETCS locomotieven in 2007



De impact op de sector is groot, de financiële mogelijkheden zijn beperkt en druk op de marges komt zowel van de marktkant als van andere kostenverhogende aspecten

INTERNATIONALE VERGELIJKING

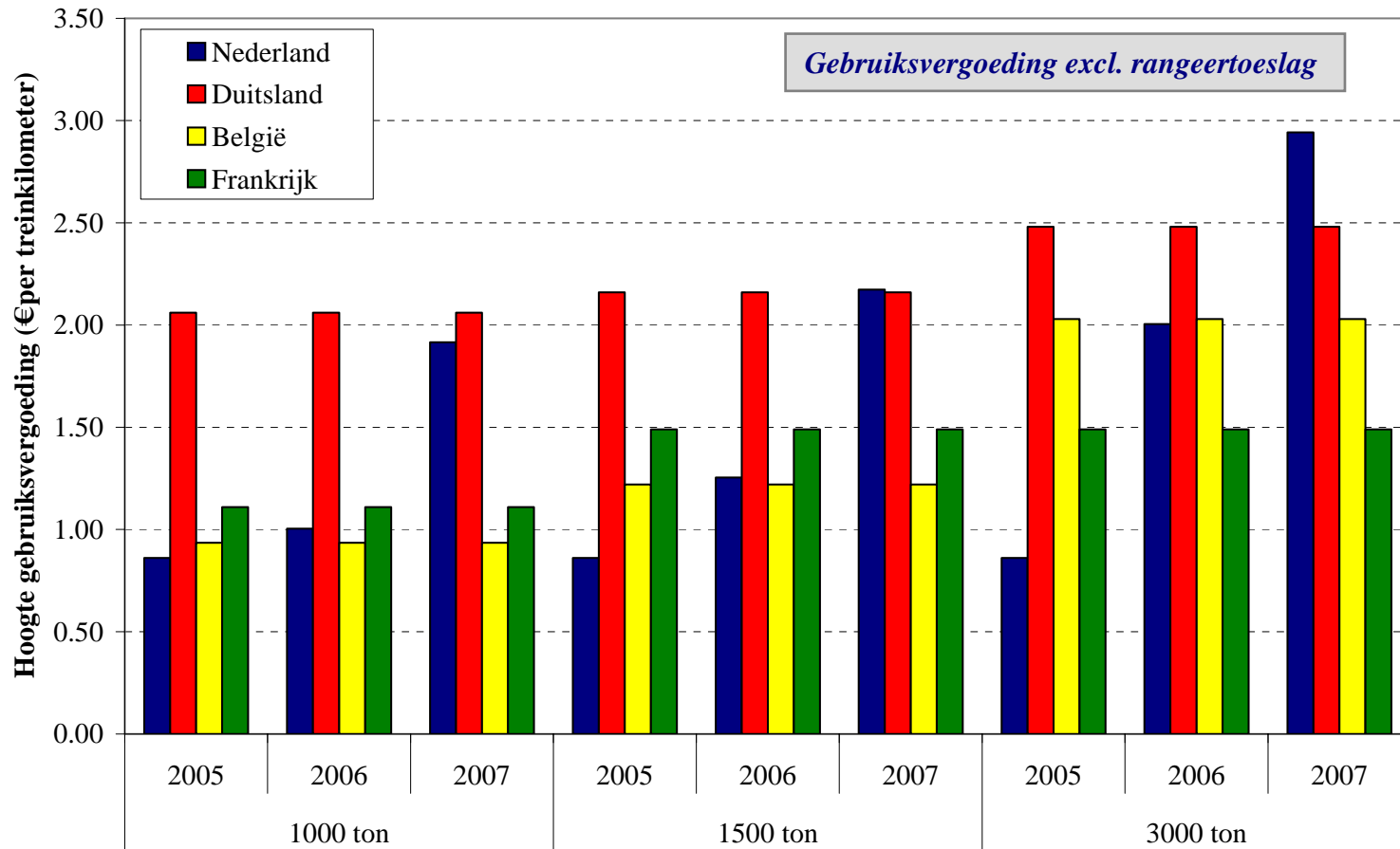
- De gebruiksvergoeding in Nederland is vergeleken met die in Duitsland, België en Frankrijk. Hierbij zijn gemiddelden bepaald voor vergelijkbare goederenpaden
- Voor Duitsland zijn gebruiksvergoedingen van verschillende voor het goederenvervoer geschikte paden meegenomen in de berekeningen
- Voor België en Frankrijk is gebruik gemaakt van beschikbare netverklaringen en is via interviews een vergelijkbare gebruiksvergoeding geschat
- Voor alle buitenlandse gebruiksvergoedingen geldt derhalve dat de specifieke vervoersituatie van invloed is op de hoogte ervan
- De gebruiksvergoeding in Nederland was relatief laag, maar verhoudt zich na de stijging in 2006 en 2007 tot de hoogte van de gebruiksvergoedingen in het buitenland (zie slide 31 met kwantitatieve vergelijking). In 2007 is deze wel hoger dan in België en in Frankrijk
- In Nederland leidt de systematiek voor met name de zwaardere treinen tot een significant hogere gebruiksvergoeding. De andere landen differentiëren ook naar treingewicht, echter in mindere mate dan dat in Nederland het geval is
- Groot verschil in de systematiek in vergelijking tot Duitsland is de prijsdifferentiatie naar kwaliteitsaspecten. In Duitsland worden verschillende typen “Trassen” onderscheiden: “Zubringer”, “Standard” en “Express”. Bovendien differentieert Duitsland naar type spoor. Er is derhalve keuzevrijheid op basis van prijs, kwaliteit en alternatieve route



De gebruiksvergoeding in Nederland ontwikkelt zich richting de niveaus van andere Europese landen. Echter, de differentiatie naar treingewichten is afwijkend en tevens ontbreekt een kwaliteitsdifferentiatie

VERGELIJKING MET OMRINGENDE LANDEN

Gemiddelde gebruiksvergoeding voor met Nederland vergelijkbare paden



Bronnen: Netverklaring Infrabel; Netverklaring ProRail; Website DB Netz (Trassenpreissystem); aangevuld met telefonische interviews



De overgangsregeling leidt ertoe dat in 2007 de hoogte van de Nederlandse gebruiksvergoeding op het gemengde net vergelijkbaar is met de gebruiksvergoeding in Duitsland

AGENDA

Aanleiding, doel en aanpak onderzoek

Probleemanalyse en vaststellen overgangsregeling

Effecten Meerjarige overgangsregeling

- Omvang en samenstelling vervoer
- Opbrengsten uit gebruiksvergoeding
- Gevoeligheidsanalyse

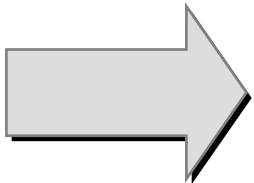
Mogelijkheden voor aanvullende maatregelen

Juridische aspecten

Conclusies en aanbevelingen

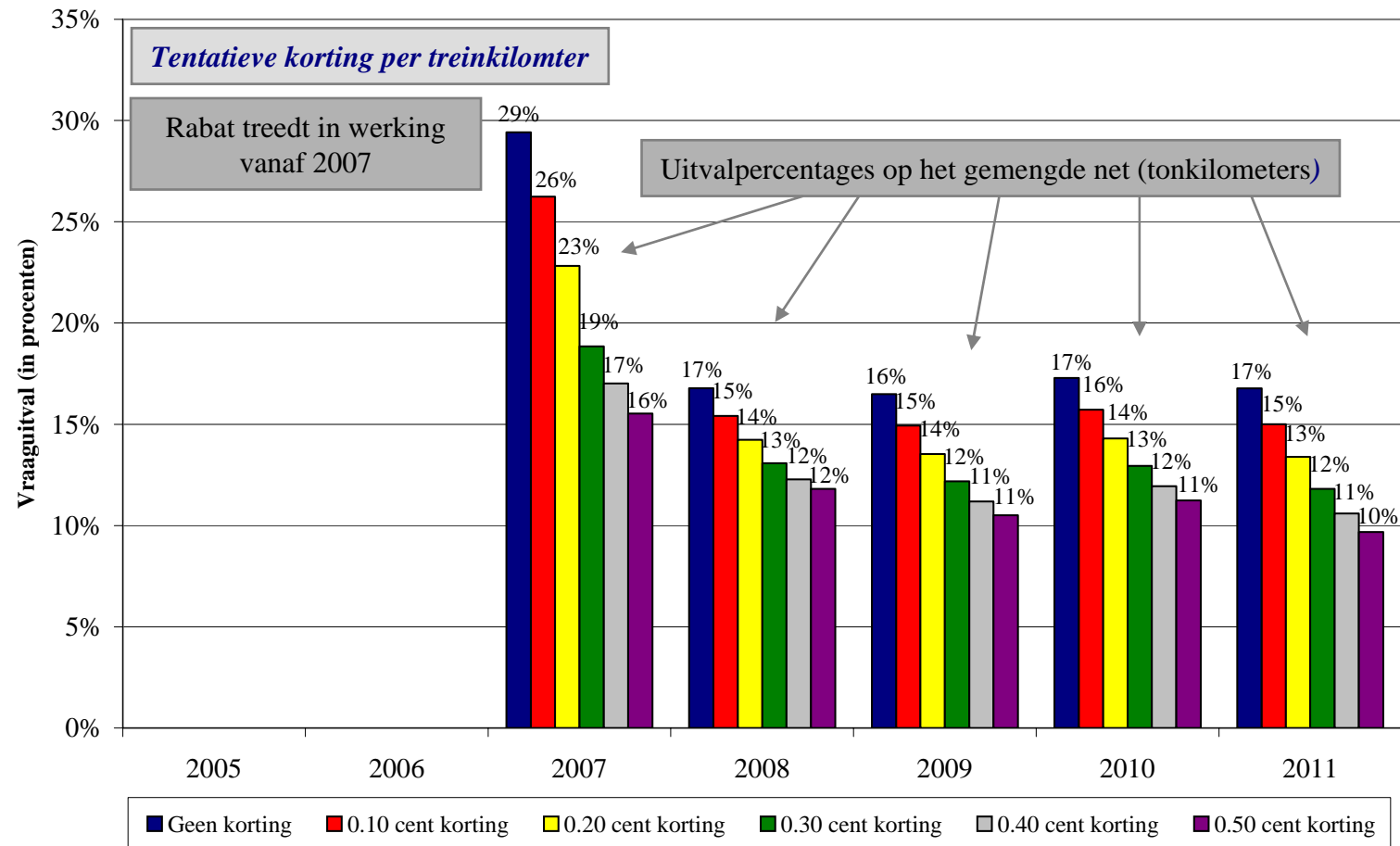
MOGELIJKHEDEN ADDITIONELE MAATREGELEN

- De voorgestelde overgangsregeling gebruiksvergoeding gemengde net leidt nog steeds tot aanzienlijke vraaguitval
- Het goederenvervoer wordt op het gemengde net ten opzichte van de Betuweroute geconfronteerd met veel non-commerciële stops
- Overwogen wordt om het goederenvervoer dat wordt afgewikkeld via een significant mindere kwaliteit treinpaden uit de dienstregeling een kwaliteitsrabat te geven vanaf 2007 ter compensatie van een deel van de daadwerkelijk geleden schade
- Deze vergoeding dient afhankelijk te worden gesteld van het daadwerkelijk optreden van schade bij de vervoerders
- Deze mogelijke regeling valt buiten de prestatieregelingen die tussen ProRail en de spoorwegondernemingen worden geregeld
- Precieze uitwerking moet nog plaatsvinden



Naast de meerjarige overgangsregeling wordt aanbevolen een additionele kwaliteitsrabat te overwegen die uiting geeft aan de relatieve kwaliteit van de treinpaden

GEVOELIGHEIDSANALYSE: KWALITEITSRABAT



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

Het hanteren van een kwaliteitsrabat leidt tot een forse afname van de vraaguitval op het gemengde net. Met name in 2007 kan het vraaguitval percentage afnemen van 29% tot 16%

AGENDA

Aanleiding, doel en aanpak onderzoek

Probleemanalyse en vaststellen overgangsregeling

Effecten Meerjarige overgangsregeling

- Omvang en samenstelling vervoer
- Opbrengsten uit gebruiksvergoeding
- Gevoeligheidsanalyse

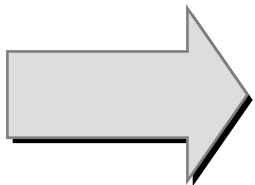
Mogelijkheden voor aanvullende maatregelen

Juridische aspecten

Conclusies en aanbevelingen

JURIDISCHE ANALYSE: VOORWAARDEN VOOR KORTING

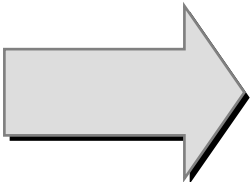
- De gebruiksvergoeding dient in principe gelijk te zijn aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien
- De gebruiksvergoeding mag worden uitgedrukt als gemiddelde, berekend over een voldoende aantal treindiensten en -tijden
- De kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien behoeven met andere woorden niet per treindienst te worden berekend
- De verdeling van de gebruiksvergoeding over de verschillende spoorwegondernemingen dient gebaseerd te zijn op de relatieve omvang van de rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeiende kosten
- Het is op basis van artikel 62.4 van de Spoorwegwet mogelijk om kortingen zoals bedoeld in artikel 9 van richtlijn 2001/14/EG te verlenen. De kortingen resulteren in een lagere gebruiksvergoeding voor een treindienst dan het bedrag aan kosten dat rechtstreeks uit de exploitatie van die treindienst voortvloeit



Spoorwegwet en Richtlijn bieden de mogelijkheid om korting te verlenen, resulterend in een lagere gebruiksvergoeding dan de Concept Netverklaring 2007

JURIDISCHE ANALYSE

- De infrastructuurbeheerder kan in eerste plaats een tijdelijke korting verlenen om de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten te bevorderen of het gebruik van sterk onderbenutte lijnen te stimuleren. De Betuweroute kan gezien de vervoersprognoses als sterk onderbenutte lijn worden aangemerkt (ruwe schatting op basis van Functioneel plan van Eisen Betuweroute versie 8.0: 30-40% benutting in de periode 2007-2011)
- De infrastructuurbeheerder kan in de tweede plaats korting verlenen als de administratieve kosten als gevolg van de invoering van de kortingsregeling hoger zijn dan de verleende korting bij die lijnen die in de eerste plaats niet voor een korting in aanmerking komen
- Een andere mogelijkheid is dat het goederenvervoer over de Betuweroute als nieuwe spoordienst wordt aangemerkt
- De tijdelijke kortingsregeling moet kortom dienstbaar zijn aan de stimulering van het gebruik van de Betuweroute. De overgangsregeling leidt tot meer tonkilometers op de Betuweroute en levert daarnaast een bijdrage aan het voorkomen van financiële problemen bij de vervoerders
- De tijdelijke kortingen mogen uitsluitend betrekking hebben op één of meer welbepaalde infrastructuursegmenten. De welbepaalde infrastructuursegmenten in de overgangsregeling zijn de aan- en afvoerroutes van de Betuweroute
- De tijdelijke kortingen dienen voor alle gebruikers van de infrastructuur beschikbaar te zijn. De tijdelijke kortingen in de overgangsregeling gelden voor alle treinen die zwaar genoeg zijn om voor de kortingsregeling in aanmerking te komen. Het is hierbij niet van belang of er sprake is van goederenvervoer of van personenvervoer



De korting op de tarieven van het gemengde net wordt gemotiveerd vanuit het stimuleren van het gebruik van de Betuweroute als onderbenutte lijn en/of als nieuwe spoordienst

AGENDA

Aanleiding, doel en aanpak onderzoek

Probleemanalyse en vaststellen overgangsregeling

Effecten Meerjarige overgangsregeling

- Omvang en samenstelling vervoer
- Opbrengsten uit gebruiksvergoeding
- Gevoeligheidsanalyse

Mogelijkheden voor aanvullende maatregelen

Juridische aspecten

Conclusies en aanbevelingen

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

- Onverkorte invoering van een gebruiksvergoeding conform de concept netverklaring 2007 leidt tot een vraaguitval van circa 40% in 2007 op het gemengde net ten opzichte van de marktverwachting (gebaseerd op € 1.20 vlak tarief per treinkilometer)
- Daarom zijn het ministerie van Verkeer en Waterstaat en ProRail voornemens een meerjarige overgangsregeling gebruiksvergoeding gemengde net te introduceren die deze negatieve effecten beperkt
- Deze overgangsregeling bevat tarieven die geijkt zijn op de tarieven die op het A15 tracé van de Betuweroute conform voorstel “Betuweroute in bedrijf” GTRC 16 september 2005 en de ProRail systematiek uit de concept Netverklaring 2007
- Invoering van deze overgangsregeling heeft nog steeds negatieve gevolgen voor de volumes op het gemengde net, waaronder op de aan- en afvoerroutes van de Betuweroute
 - In 2007 leidt dit tot een vraaguitval van 29% op het gemengde net (voor hele net lager)
 - Met name de zwaardere treinen worden getroffen
 - Een langzamere ingroei zou de effecten verminderen, maar zou mogelijk kunnen leiden tot een verslechtering van de kostendekkendheid van de Betuweroute exploitatie
- In 2009 is het vervoervolume bij de overgangsregeling gemengde net in Nederland weer op het niveau van 2005
- Voor een verdere beperking van deze effecten wordt aanbevolen om additioneel een kwaliteitsrabat te introduceren, rekening houdend met de kwaliteit van de treinpaden in de dienstregeling voor de zwaardere treinen die daar daadwerkelijk mee geconfronteerd worden
- Indien de kwaliteitsrabat vormgegeven wordt met inachtneming van kwaliteitsverschillen tussen de Betuweroute en het gemengde net wordt de exploitatie van de Betuweroute (tot op zekere hoogte) niet negatief beïnvloedt
- Invoering van een dergelijke regeling vermindert de vraaguitval op het gemengde net in potentie aanzienlijk, terwijl het vervoer op de Betuweroute sterk zal blijven groeien (met 12.6% per jaar conform “Betuweroute in bedrijf”)



Alhoewel de overgangsregeling gemengde net de negatieve markteffecten van de Concept Netverklaring 2007 beperkt, treden er nog steeds significante negatieve effecten op. Voor een verdere beperking van deze effecten wordt een kwaliteitsgerelateerde rabatregeling aanbevolen

LITERATUUR

- Marktreferentie spoorgoederenvervoer, *Policy Research Corporation*, 2003
- Referentie casus V & W Betuweroute, november 2004; gebruikt bij beoordeling bod ProRail Havenbedrijf Rotterdam, gedeponeed bij de notaris, november 2004
- Betuweroute in bedrijf, GTRC: het samenwerkingsverband van Havenbedrijf Rotterdam NV, het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, ProRail en Babcock&Brown TowRail, 16 september 2005
- Gebruiksvergoeding Spoorgoederenvervoer 2006-2007, *Policy Research Corporation*, TransCare, juli 2005



Policy Research Corporation



CONCRETE OPLOSSINGEN GEBASEERD OP WETENSCHAPPELIJK ONDERZOEK

Nederland:

Policy Research Corporation Nederland B.V.

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

België:

Policy Research Corporation N.V.

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

