

Vergaderjaar 2010–2011

22 589

Betuweroute

30 523

Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet)

Nr. 308

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 oktober 2010

Tijdens het AO MIRT van 22 juni 2010 (kamerstuk 32 123 A, nr. 134) heeft de heer Dijkgraaf mij gevraagd naar de kosten van de subsidiering van de gebruiksvergoeding van de Betuweroute en de relatie met de tarieven voor de binnenvaart. Hij gaf aan dat de financiering van de Betuweroute niet tot oneigenlijke concurrentie met de binnenvaart mag leiden zoals bepaald in de motie van den Berg¹.

Voordat ik in ga op bovenstaande vraag wijs ik u erop dat tijdens het AO over de binnenvaart op 17 maart 2010 (kamerstuk 30 523, nr. 44) de vraag is gesteld of er geen oneerlijke concurrentie ontstaat met het spoor door de subsidies die aan de Betuweroute zijn verleend. Ik heb hierop geantwoord² dat Keyrail, vanuit haar commerciële verantwoordelijkheid, het initiatief heeft genomen om met deze stimuleringsregeling spoorvervoerders over de drempel te helpen om een groot deel van het vervoer over de Betuweroute af te wikkelen. Hierbij is geen sprake van oneerlijke concurrentie: het doel is het versnellen van de groei van het vervoer over de Betuweroute ten koste van het gemengde spoorwegnet.

In het volgende antwoord ga ik uitvoeriger in op eventuele concurrentie tussen spoor en binnenvaart en de regelingen die er bestaan voor de Betuweroute.

Ten aanzien van goederenvervoer richt mijn beleid zich vooral op het scheppen van adequate en juiste randvoorwaarden, waarbij één van de belangrijkste uitgangspunten de optimale inzet van alle modaliteiten is. Het gaat daarbij om de optimalisering van maatschappelijke baten, het faciliteren van de groei van het goederenvervoer, maar ook om het bieden van alternatieven: uit het oogpunt van risicospreiding willen verladers, havens en logistieke dienstverleners waar mogelijk kunnen kiezen voor verschillende modaliteiten.

¹ Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1994–1995, 22 589, nr. 89.

² Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2009–2010, 30 523, nr. 43.

Buck Consultants International (BCI) beschrijft in het rapport «Goederenvervoer per spoor, Marktontwikkelingen en beleid» van april 2009¹ dat spoorgoederenvervoer bij uitstek een maatschappelijke toegevoegde waarde heeft bij het vervoer van chemische stoffen, zwaar stukgoed en grote volumes op droge bestemmingen (niet bereikbaar per binnenvaart) en containervervoer op langere afstanden (vanaf 200 à 300 km). De binnenvaart is volgens het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) marktleider in internationaal vervoer: de sterke punten zijn kosten en betrouwbaarheid. Het spoor vormt een noodzakelijke aanvullende modaliteit: het scoort beter op snelheid en penetratievermogen in het «droge» achterland.

Wat betreft de keuzemogelijkheden uit verschillende modaliteiten, is die keuze er relatief vaak tussen weg en spoor – waarbij de keuze vaak op weg valt, vanwege de lagere kosten. Concurrentie tussen de modaliteiten binnenvaart en spoor is er maar in geringe mate. In het genoemde rapport gaat BCI ervan uit dat wanneer binnenvaart een alternatief voor spoor is, er in vergelijkbare gevallen gekozen zal worden voor de binnenvaart. Er is daarbij geen sprake van oneigenlijke concurrentie door gedeeltelijke subsidiering van de gebruiksvergoeding voor het spoor: de binnenvaart betaalt namelijk nagenoeg geen heffingen voor het gebruik van de infrastructuur; de Akte van Mannheim stelt het merendeel van de binnenvaart in Nederland vrij van heffingen.

Financiële regelingen Betuweroute

De enige reden voor de financiële ondersteuning van de spoorgoederenvervoerders middels (1) de overgangsregeling gebruiksvergoeding (2007–2011) en (2) de stimuleringsregeling Betuweroute (2010–2011) is de instandhouding en ondersteuning van de spoorgoederenvervoermarkt in het algemeen en de verplaatsing van goederenvervoer van het gemengde net naar de Betuweroute in het bijzonder. Het gaat hierbij om het voorkomen van vraaguitval (door te grote tariefschokken) en, wat de stimuleringsregeling betreft, de (versnelling van de) structurele verschuiving van vervoer van het gemengde net naar de Betuweroute.

De overgangsregeling is ontworpen naar aanleiding van de wens van uw Kamer om vraaguitval te beperken² en bestaat uit jaarlijks oplopende tarieven. De regeling geldt voor het gehele hoofdspoorwegennet en wordt door mijn ministerie en ProRail samen gefinancierd; voor de Betuweroute betaalt het ministerie € 5,5 mln. aan ProRail ter compensatie van de lagere opbrengsten uit de gebruiksvergoeding.

De stimuleringsregeling wordt gefinancierd door Keyrail door de inkomsten uit parkeervergoedingen (circa € 4 mln.). Dit wordt door mijn ministerie aangevuld met de compensatie van lagere opbrengsten uit de gebruiksvergoeding, waarop Keyrail recht heeft conform de overeenkomst die tussen de Staat en de aandeelhouders van Keyrail gesloten overeenkomst over de exploitatie van de Betuweroute (eveneens circa € 4 mln.).

De stimuleringsregeling lijkt het bedoelde effect te hebben: Keyrail constateert dat het marktaandeel van de Betuweroute sinds begin 2010 is gestegen van 45% naar 57% ten koste van het gemengde net (Emmerich via Rotterdam).

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2008–2009, 29 984, nr. 184.

² Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2005–2006, 29 984 en 22 589, nr. 47.