

Vergaderjaar 2009–2010

**22 589**

**Betuweroute**

**Nr. 301**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 februari 2010

Hiermee beantwoord ik de vragen die uw vaste commissie van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld over de Betuweroute (brief d.d. 15 januari 2010).

U verzoekt mij om de Kamer een reactie te doen toekomen op het bericht in De Telegraaf d.d. 9 januari 2010 getiteld «Fikse korting op het tarief moet Betuweroute redden» en daarbij tevens in te gaan op de financiële consequenties van deze tariefsverlaging voor het Rijk, de prognoses ten aanzien van groei/krimp van het vervoer over de Betuweroute, op de vraag hoe de tariefverlaging zich verhoudt tot de bestaande tariefafspraken en op de lange termijnstrategie voor de (tarieven en exploitatie) van de Betuweroute. In het vervolg van deze brief ga ik in op uw verzoek.

*Aanleiding kortingsregeling 2010 en 2011*

Door de crisis laat het goederenvervoer per spoor een flinke terugval zien. Op vrijwel alle trajecten was vorig jaar sprake van minder goederentreinen. Op het A-15 tracé van de Betuweroute bleef het treinverkeer vorig jaar daarentegen stabiel als gevolg van de verschuiving van het gemengde net naar de Betuweroute.

Er zal echter nog meer vervoer over de Betuweroute moeten plaatsvinden voor een gezonde exploitatie en ter verdere ontlasting van het gemengde net. Er vindt nog steeds vervoer op het gemengde net plaats dat ook goed via de Betuweroute afgewikkeld kan worden. Keyrail heeft daarom, vanuit haar commerciële verantwoordelijkheid, het initiatief genomen om met een kortingsregeling voor 2010 en 2011 spoorvervoerders over de drempel te helpen om nu echt een groot deel van het vervoer over de Betuweroute af te wikkelen. Bijkomend voordeel is dat vervoerders met de kortingsregeling een steuntje in de rug krijgen tijdens de economische crisis.

Mede door de kortingsregeling worden vervoerders gestimuleerd om hun vervoersmodellen structureel toe te snijden op vervoer via het A-15 tracé

van de Betuweroute. De verwachting van Keyrail is dat, mede vanwege de kortingsregeling, het gebruik van de Betuweroute dit jaar zal toenemen van 200 naar 350 treinen per week en dat dit in 2013 verder zal toenemen tot 900 treinen per week. De eerste weken van januari 2010 laten, met ongeveer 300 treinen per week, bemoedigende realisatiecijfers zien.

#### *Relatie met eerder gemaakte tariefafspraken en financiering*

In het kader van de overgangsregeling gebruiksvergoeding<sup>1</sup> hebben Keyrail en vervoerders meerjarige afspraken gemaakt over de hoogte van de gebruiksvergoeding voor de periode 2007–2011. Deze overeengekomen gebruiksvergoedingstarieven voor 2010 en 2011 blijven gewoon van kracht. Kortingen op die overeengekomen tarieven worden gegeven als spoorvervoerders:

1. hun vervoer op de as Rotterdamse haven-Duitsland (e.v.) in voldoende mate (> 60%) via de Betuweroute afwickelen (2010, 2011).
2. hun vervoersstromen die in de jaardienst 2010 zijn gepland via de Brabantroute of de Utrechtroute alsnog omzetten naar de Betuweroute. (2010)
3. aantoonbaar nieuw patroonmatig en grensoverschrijdend vervoer plannen via de Betuweroute. (2010, 2011)
4. nieuwe feederdiensten op de Havenspoorlijn ontwikkelen, die aantoonbaar de afwikkeling van vervoer via de Betuweroute stimuleren.

De kortingsregeling wordt enerzijds gefinancierd uit de opbrengsten van de parkeerheffing die in 2010 door Keyrail wordt geïntroduceerd en anderzijds uit middelen waar Keyrail recht op heeft op basis van een afspraak uit 2007 tussen de Staat en de aandeelhouders van Keyrail in het kader van de overgangsregeling gebruiksvergoeding. De achtergrond van deze afspraak is dat destijds duidelijk werd dat de geraamde opbrengsten voor de exploitatie van de Betuweroute, zoals opgenomen in het beheerplan 2006 van ProRail, waarschijnlijk niet haalbaar zouden zijn. Na het beheerplan 2006 werd immers een overgangsregeling spoorgoederenvervoer 2007–2011 aangekondigd die zou leiden tot een meer gematigde ontwikkeling van de gebruiksvergoedingstarieven op het gemengde net. Omdat dit ook consequenties heeft voor de maximaal haalbare hoogte van de tarieven op de Betuweroute en daarmee voor de omzetting van Keyrail is de afspraak gemaakt dat het Rijk Keyrail hiervoor compenseert. Keyrail doet een beroep op deze compensatie-afpraak en kan hiermee, aanvullend op de parkeerinkomsten, de kortingsregeling financieren. Met de aanwending van de compensatiemiddelen wordt bijgedragen aan een structureel gezonde exploitatie van de Betuweroute vanaf 2012/13.

#### *Lange termijn strategie (tarieven en exploitatie)*

Voor de exploitatie van de Betuweroute is en blijft het uitgangspunt dat de exploitatiekosten van de Betuweroute, in lijn met de motie Hofstra (kamerstuk 22 589, nr 214), rond 2012/13 uit de gebruiksvergoeding gedekt moeten worden. Om dit te bereiken hanteert Keyrail een volumestrategie. De huidige kortingsregeling levert een belangrijke bijdrage aan de realisatie van deze strategie.

In de begeleidende brief van de VGR 25 van de Betuweroute (6 april 2009; Kamerstuk 22 589, nr. 297) heb ik u geïnformeerd over de uitvoering van de toezegging die mijn voorganger in 2006 heeft gedaan over een eventuele aanbesteding van de exploitatie van de Betuweroute. Hierin heb ik aangegeven dat ik voor eind 2010 een marktverkenning zal uitvoeren op basis waarvan een besluit kan worden genomen of er wel of niet wordt aanbesteed. Hiermee zal dan eveneens inzicht kunnen worden verkregen

<sup>1</sup> De overgangsregeling gebruiksvergoeding 2007–2011 (Kamerstuk 29 984, nr. 47) is geïntroduceerd om beleidsmatig en politiek ongewenste tariefschokken voor het goederenvervoer, als gevolg van een nieuwe tarief-systeem van ProRail, te voorkomen.

over een verstandige lange termijnstrategie voor de exploitatie van de Betuweroute.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings