

## BIJLAGE 1

Betuweroute kost €1,41 per treinkilometer

# ProRail, Keyrail en BRG sluiten meerjarige overeenkomsten

De Nederlandse railgoederenvervoerders, verenigd in de BRG, hebben recentelijk een cruciale overeenkomst gesloten met zowel Keyrail als ProRail. Deze overeenkomsten voorzien in een aantal tarief- en prestatieafspraken voor de periode 2008 t/m 2011.

Zowel de railtransporteurs als ProRail en Keyrail kunnen zich goed vinden in de bereikte akkoorden. Hiermee wordt voor een langere periode stabiliteit binnen de railsector bereikt. Railvervoerders worden de komende jaren niet meer geconfronteerd met verrassingen ten aanzien van de kosten voor gebruik van het spoor, terwijl ProRail en Keyrail voor diezelfde periode gegarandeerde en jaarlijks stijgende inkomsten uit de gebruikersvergoeding tegemoet kunnen zien.

Deze stabiliteit is van groot belang voor de verdere groei mogelijkheden van rail binnen de transportsector. En daarmee voor de distributiemogelijkheden van de Nederlandse industrie en havens. Met de groei van het goederenvervoer per spoor zal het gebruik van de Betuweroute fors toenemen, terwijl door gerichte maatregelen aan het bestaande net ook daar op de belangrijkste goederenroutes het treinverkeer efficiënt kan worden verwerkt.

**Het goederenvervoer per spoor groeit al sinds 1995 met 6 à 7% per jaar.** Om dit groeiende volume per spoor te kunnen verwerken is niet alleen een gezonde railsector nodig, maar ook voldoende capaciteit op een aantal belangrijke spoorroutes. De railsector gaat ervan uit een substantiële bijdrage te kunnen leveren aan Nederland als distributieland en daarmee aan de Nederlandse economie.

De tarieven zijn gedifferentieerd samengesteld en omvatten verschillende opslag- en kortingsregelingen. De tarieven voor Betuweroute en bestaande net liggen dicht bij elkaar. Voor de Betuweroute geldt een tarief van €1,41, voor het gemengde net gelden meerder prijsstijgingspercentages variërend van 6 tot 25 procent. Door deze variabele percentages wordt de gewichtsdifferentiatie gefaseerd ingevoerd. Gemiddeld blijven ze daarmee binnen de eerder aanbevolen marges van 10-20%. Voor het bestaande net zal bovendien een gewichtscomponent gaan gelden (zware treinen worden daar duurder dan lichte).

De vervoerders gaan annuleringskosten betalen wanneer zij geboekte 'slots' op het spoor niet gebruiken of wijzigen. Maar er zullen ook tariefsreducties gaan gelden wanneer de beheerders van de infrastructuur niet de gegarandeerde kwaliteit kunnen bieden. Daarmee wordt bereikt dat zowel vervoerders als beheerders beter gaan presteren en de gebruiksefficiëntie van de railinfrastructuur toeneemt.

<http://www.railcargo.nl/index.cfm/menuid/6/hoofdcategorie/178/Product/2212>

8 november 2007