

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Goederenvervoer

Informatiedocument voor Business Case Exploitatie Betuweroute

Ondernemen op de Betuweroute

11 juni 2004

Eindversie

EBR/Informatiedocument business case BR eindversie

.....

Colofon

Uitgegeven door: DGG TR

Informatie: Hinne Groot & Hans-Willem Vroon
Telefoon: 070-3511678/1432
Fax: 070-3511696

Uitgevoerd door: Hinne Groot, Hans-Willem Vroon, Gerben
Schuhmacher, Remko de Haan

Opmaak: HWV

Datum: 11 juni 2004

Status: Eindversie

Versienummer: EBR/BC/informatiedocument/versie 3

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	GUNNING EXPLOITATIE BETUWEROUTE	6
2.1	GUNNINGPROCEDURE EXPLOITATIE BETUWEROUTE	6
2.2	JURIDISCHE BASIS	8
2.3	PLANNING & PROCES	10
3	BUSINESS CASE EXPLOITATIE BETUWEROUTE	12
3.1	INLEIDING	12
3.2	DOELSTELLINGEN TEN AANZIEN VAN DE EXPLOITATIE VAN DE BETUWEROUTE	12
3.3	DE EISEN EN RANDVOORWAARDEN WAARAAN DE BUSINESS CASE MOET VOLDOEN	12
3.3.1	<i>Wettelijke voorschriften en vigerende regelgeving</i>	12
3.3.2	<i>Integrale basisvariant</i>	15
3.3.3	<i>Beschrijving beheergebied</i>	17
3.3.4	<i>Concessieduur</i>	18
3.3.5	<i>Beheerplan</i>	19
3.3.6	<i>Voorzieningen bij het einde van de concessie</i>	21
3.3.7	<i>Risicoverdeling</i>	21
3.3.8	<i>Commercieel plan</i>	22
3.3.9	<i>Financieel plan</i>	23
3.3.10	<i>Monitoringsysteem</i>	25
3.3.11	<i>Bedrijfsmodel</i>	25
3.3.12	<i>Samenwerkingsverbanden</i>	27
3.3.13	<i>Formele opleveringseisen</i>	27
3.4	BEOORDELINGSCRITEERIA	29
3.5	STATUS VAN DE BUSINESS CASE	29
	Bijlage 1: De markt van de Betuweroute	30
	Bijlage 2: Het spoorbeleid	33

1 Inleiding

In de brief aan de Tweede Kamer van 23 februari 2004¹ zijn de verwachte exploitatiekosten en -opbrengsten van de Betuweroute en de exploitatiemogelijkheden aangegeven. In dezelfde brief is aangekondigd dat Havenbedrijf Rotterdam N.V. ("Havenbedrijf Rotterdam") zal worden uitgenodigd om samen met ProRail en eventueel andere partijen een business case uit te werken voor een kostendekkende exploitatie om te beoordelen of zij voor een beheerconcessie op grond van artikel 16 van de nieuwe Spoorwegwet ("de Spoorwegwet"), die door de Eerste Kamer op 23 april 2003 is aangenomen (Staatsblad 2003, nr. 264), in aanmerking komen.

Na beoordeling van de opgeleverde business case zal worden besloten of een gunningstraject aan Havenbedrijf Rotterdam en ProRail wordt ingezet, dan wel een openbare aanbesteding of een alternatief traject zal worden voorbereid.

Vertrouwelijkheid

De door Havenbedrijf Rotterdam en ProRail op te leveren business case zal door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vertrouwelijk worden behandeld tijdens de fase van beoordeling. Nadien zal de business case ten behoeve van de besluitvorming openbaar worden gemaakt. Dit met uitzondering van bedrijfsinformatie die vertrouwelijk dient te blijven. Havenbedrijf Rotterdam en ProRail zullen gemotiveerd moeten aangeven welke informatie als vertrouwelijke bedrijfsinformatie dient te worden aangemerkt.

Disclaimer

Dit document bevat informatie over de exploitatierechten van de Betuweroute. In het document zijn onder meer wet- en regelgeving, juridische grondslagen en omstandigheden van feitelijke en beleidsmatige aard beschreven. Zorg is besteed aan helderheid, volledigheid en juistheid van die informatie. Het is raadzaam de openbare bronnen waarin die informatie is opgenomen te raadplegen.

Hoewel dit informatiedocument met grote zorgvuldigheid is samengesteld, aanvaardt noch de Staat der Nederlanden noch de Minister van Verkeer en Waterstaat enige aansprakelijkheid voor eventuele onjuistheid en/of onvolledigheid van de hierin verstrekte informatie.

¹ Kamerstuk 22589, nr. 228, Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2003-2004.

Leeswijzer

Dit informatiedocument start in hoofdstuk 2 met de beschrijving van de gunningprocedure voor de verlening van de beheerconcessie voor de Betuweroute en de planning daarvan. Hoofdstuk 3 bevat de eisen die worden gesteld aan de business case, de juridische uitgangspunten daarvan en de toetsingcriteria voor de beoordeling van de business case. Informatie over de markt van de Betuweroute en het spoorbeleid is te vinden in de bijlagen 1 en 2 (deze informatie is niet uitputtend en bedoeld als achtergrondgegevens waaraan geen rechten kunnen worden ontleend).

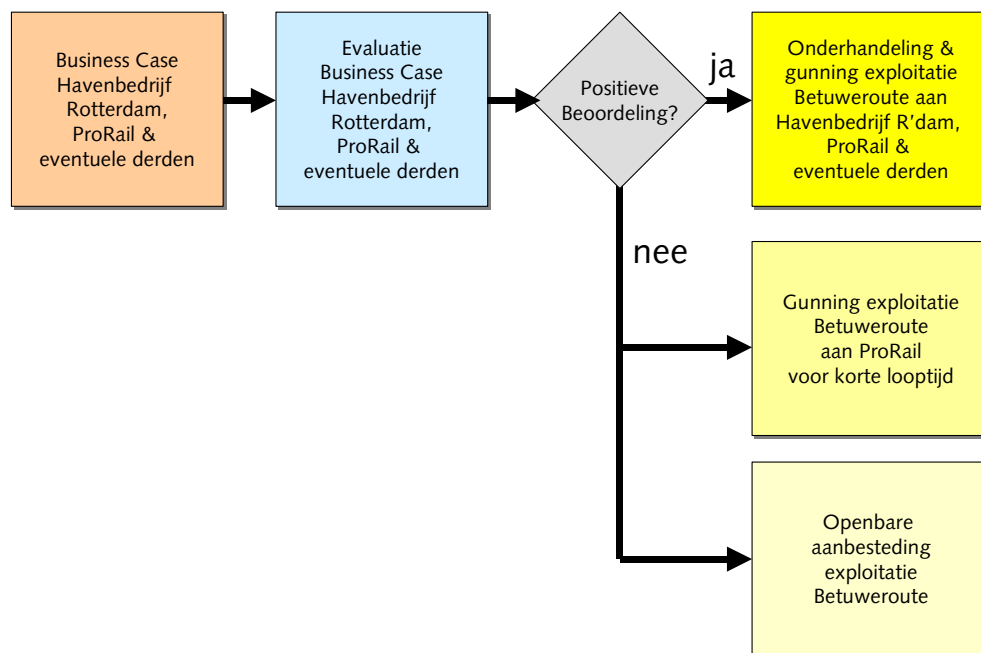
In dit document worden de begrippen verlening van de beheerconcessie en gunning van het recht op exploitatie van de Betuweroute door elkaar gebruikt. Benadrukt wordt dat in publiekrechtelijke zin slechts sprake is van de verlening van een beheerconcessie.

2 Gunning exploitatie Betuweroute

2.1 Gunningprocedure exploitatie Betuweroute

De gunningprocedure is weergegeven in onderstaande figuur.

Gunningprocedure exploitatie Betuweroute



Het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail werken samen een business case uit. Het is hen toegestaan hier andere partijen bij te betrekken.

Met behulp van externe adviseurs en een onafhankelijke externe adviescommissie zal het Ministerie van Verkeer en Waterstaat komen tot een beoordeling van deze business case. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal ervoor zorg dragen dat de adviseurs en de leden van de externe adviescommissie geen *conflict of interest* hebben ten aanzien van de exploitatie van de Betuweroute.

De beoordeling van de business case omvat:

1. een beoordeling van de business case op compleetheid van het document.

Indien de business case niet compleet blijkt, kan Havenbedrijf Rotterdam/ProRail in de gelegenheid worden gesteld om binnen naar redelijkheid afzienbare termijn het document te completeren.

Indien de business case incompleet blijft, kan de Minister van Verkeer en Waterstaat besluiten om de business case niet te accepteren voor onderhandelingen.

2. Vervolgens wordt de business case beoordeeld aan de hand van de gestelde eisen.

Indien de business case niet voldoet aan de gestelde eisen kan de Minister van Verkeer en Waterstaat besluiten om de business case niet te accepteren voor onderhandelingen.

3. Tenslotte wordt de business case beoordeeld aan de hand van de gestelde beoordelingscriteria.

Indien de business case op grond van de beoordelingscriteria onvoldoende wordt bevonden kan de Minister van Verkeer en Waterstaat besluiten om de business case af te wijzen.

Indien de business case compleet is, voldoet aan de eisen en toereikend wordt beoordeeld op grond van de beoordelingscriteria zullen Havenbedrijf Rotterdam/ProRail worden uitgenodigd voor onderhandelingen. De Minister zal deze acceptatie vastleggen in een formele uitnodiging aan Havenbedrijf Rotterdam/ProRail voor de onderhandelingen over de business case en de te verlenen beheerconcessie. Bij deze formele uitnodiging tot onderhandelingen kan de Minister van Verkeer en Waterstaat minimumnormen voor de beoordelingscriteria opnemen voor het kunnen verlenen van de beheerconcessie.

Indien deze onderhandelingen over de business case en over de te verlenen beheerconcessie vruchtbaar worden afgerond, ondermeer omdat de eisen ten aanzien van de minimumnormen bindend kunnen worden vastgelegd, volgt een besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat tot verlening van de beheerconcessie voor de Betuweroute voor een lange periode, onder voorbehoud van voorafgaande raadpleging van de Tweede Kamer der Staten-Generaal en na het horen van de adviesorganen van Verkeer en Waterstaat.

Indien de business case door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat niet wordt geaccepteerd als basis voor onderhandelingen dan wel als na de onderhandelingen niet tot een akkoord kan worden gekomen, zal de Minister van Verkeer en Waterstaat besluiten dat de exploitatie van de Betuweroute niet aan Havenbedrijf Rotterdam/ProRail wordt verleend, onder voorbehoud van goedkeuring door de Eerste Kamer en Tweede

Kamer der Staten-Generaal alsmede onder voorbehoud van het horen van de adviesorganen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Indien de laatstgenoemde situatie zich voordoet, is de Minister van Verkeer en Waterstaat voornemens een openbare aanbesteding voor de exploitatie van de Betuweroute voor te bereiden. Deze aanbesteding dient te leiden tot het gunnen van de exploitatie van de Betuweroute door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de winnende partij voor een nader te bepalen periode vanaf het moment dat een beheerconcessie voor de exploitatie van de Betuweroute aan deze partij kan worden verleend. Het valt niet uit te sluiten dat ProRail en/of Havenbedrijf alsdan zal moeten worden uitgesloten van deelname aan deze openbare aanbesteding voor de exploitatie van de Betuweroute.

ProRail en Havenbedrijf Rotterdam zullen in een dergelijke situatie verplicht worden mee te werken aan een level playing field tijdens een eventuele openbare aanbesteding en moeten samenwerken met de winnaar van de eventuele openbare aanbesteding vanwege onder meer de aansluiting tussen de spoorwegnetten, de overdracht van het beheer en de relaties met de havenactiviteiten. ProRail zal tot het moment van aanbesteding en verlening van een beheerconcessie voor de exploitatie van de Betuweroute aan de winnende partij, de continuïteit van goed en maatschappelijk zinnig beheer van de Betuweroute waarborgen.

2.2 Juridische basis

De gunning van de exploitatie van de Betuweroute wordt beheerst door nationaal recht en het Europees recht.

Met exploitatie van de Betuweroute wordt bedoeld: het geheel van activiteiten, inkomsten en uitgaven voor het beheer van de Betuweroute, zoals bedoeld in de Spoorwegwet, alsmede andere activiteiten, inkomsten en uitgaven die een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute ten goede komen (zie ook paragraaf 3.3.1).

De publiekrechtelijke grondslag voor het exploiteren van de Betuweroute is een beheerconcessie die op grond van artikel 16 van de nieuwe Spoorwegwet ("de Spoorwegwet") door de Minister van Verkeer en Waterstaat wordt verleend.

Onderzocht wordt door V&W in hoeverre de houder van de beheerconcessie over private rechten op de gronden en de infrastructuur dient te beschikken om de wettelijke beheertaken adequaat te kunnen verrichten.

De juridische vormgeving van de beheerconcessie voor de Betuweroute, de adressant van de beheerconcessie voor de Betuweroute en het moment van verlening van de beheerconcessie voor de Betuweroute zijn onderwerp van nadere overweging binnen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en overleg met ProRail en het Havenbedrijf Rotterdam.

Voorwaarde voor verlening beheerconcessie Betuweroute

Voorwaarde voor het kunnen verlenen van een beheerconcessie voor de Betuweroute aan het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail is dat zeker is gesteld dat de Staat rechthebbende is in de zin van de Spoorwegwet. Havenbedrijf Rotterdam en ProRail zijn genoegzaam bekend met de complexiteit van de huidige eigendoms- en beheersituatie ten aanzien van de Betuweroute, in het bijzonder ten aanzien van de zogenaamde Havenspoorlijn. Met het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat op 2 april 2004 afgesproken dat beide partijen volledige en tijdige medewerking verlenen aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bij het vóór de verlening van de beheerconcessie zekerstellen dat de Staat rechthebbende is om een beheerconcessie te verlenen ten aanzien van het beheer van de Betuweroute. Dit geldt in het bijzonder ten aanzien van de Havenspoorlijn.

Uitgaande van deze complexiteit dienen betrokkenen daarom afspraken te maken en vast te leggen over onder meer:

- het beëindigen van de aan de N.V. Nederlandse Spoorwegen verleende concessie voor het uitoefenen van de dienst op de Havenspoorlijn;
- het beëindigen van de tussen de gemeente Rotterdam en NS Railinfrabeheer B.V. gemaakt afspraken over het beheer van de Havenspoorlijn;
- het intrekken van de beschikking tot aanwijzing lokale spoorweg in de zin van de Lokaalspoor- en Tramwegwet ten aanzien van de Havenspoorlijn;
- het aanwijzen door de Staat der Nederlanden van de spoorweginfrastructuur behorende tot de geografische reikwijdte van de te verlenen beheerconcessie van de Betuweroute, inclusief de Havenspoorlijn, tot hoofdspoorweg in de zin van artikel 2 van de Spoorwegwet;
- het door de civiel gerechtigden van de grond van de Havenspoorlijn (i.c. de gemeente Rotterdam en wellicht andere eigenaren) verlenen van een adequaat recht aan de Staat op de grond zodat de Staat rechthebbende is in de zin van de Spoorwegwet.

Eerst nadat uitvoering is gegeven aan bovenstaande afspraken kan de Minister van Verkeer en Waterstaat een beheerconcessie voor het onderdeel Havenspoorlijn van de Betuweroute verlenen. De afspraken hierover vormen geen onderdeel van de besprekingen over de inhoud van de business case maar zijn wel voorwaardelijk aan het kunnen verlenen van een beheerconcessie.

2.3 Planning & proces

23 februari 2004

Brief over exploitatie BR naar TK en schriftelijk verzoek aan Havenbedrijf Rotterdam/ProRail tot het opstellen van een business case

Parallel aan de brief aan de Tweede Kamer heeft de Minister per brief (d.d. 23 februari 2004 nr. DGG/TR/04/001001-RdH) Havenbedrijf Rotterdam in samenwerking met ProRail en eventueel andere partijen verzocht om uiterlijk eind juni 2004 een business case in te dienen voor de exploitatie van de Betuweroute. Na deze brief heeft overleg plaats gevonden tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Havenbedrijf Rotterdam/ProRail over de aard en inhoud van deze uitnodiging en de voorwaarden voor de business case.

2 april 2004

Overleg van DG Goederenvervoer met de directeurs van Havenbedrijf Rotterdam en ProRail

De directeur-generaal Goederenvervoer heeft op 2 april 2004 overleg gevoerd met de directeurs van Havenbedrijf Rotterdam en ProRail over deze procedure.

In aansluiting op de bespreking van 2 april is het concept-informatiedocument voor commentaar voorgelegd aan Havenbedrijf Rotterdam/ProRail.

5 april 2004

Bevestigingsbrief Havenbedrijf Rotterdam/ProRail

Per brief van 5 april (RvB/BK-JN/20413000) hebben Havenbedrijf Rotterdam/ProRail in een gezamenlijke brief aan de Minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven de bereidheid te hebben om uitwerking te geven aan het verzoek tot opstellen van een business case.

Havenbedrijf Rotterdam en ProRail hebben op 7 mei commentaar gegeven op het concept-informatiedocument. Havenbedrijf Rotterdam en ProRail hebben tevens te kennen gegeven dat het informatiedocument geschikt is als uitnodiging om een business case op te stellen. Tenslotte hebben Havenbedrijf Rotterdam en ProRail gemeld dat zij, met een geïntegreerd projectteam, al aan de slag zijn gegaan.

1 juni 2004

Definitief informatiedocument voor de business case met beoordelingskader op hoofdlijnen

In de periode 1 juni tot 1 september 2004 bestaat de mogelijkheid van technisch overleg tussen Havenbedrijf Rotterdam/ProRail en het ministerie van Verkeer en Waterstaat, bijvoorbeeld over de formats van de op te leveren informatie. Van deze overleggen zal verslag worden vastgelegd.

1 september 2004

**Oplevering business case door
Havenbedrijf Rotterdam/ProRail**

**1 september tot
medio november 2004**

**Beoordeling business case
en onderhandelingen na formele
uitnodiging daartoe**

medio november

Onderhandelingsakkoord

**1 september tot
eind november 2004**

Vorbereiden besluitvorming in Kabinet

medio december 2004

Besluit Minister Verkeer en Waterstaat

De Minister van Verkeer en Waterstaat neemt het besluit over de verlening van een beheerconcessie voor de exploitatie van de Betuweroute voor een lange termijn aan Havenbedrijf Rotterdam/ProRail op basis van de acceptatie van het onderhandelingsresultaat, onder voorbehoud van voorafgaande raadpleging van de Tweede Kamer der Staten-Generaal alsmede onder voorbehoud van het horen van de adviesorganen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De besluitvorming omvat nog niet de formele verlening van de beheerconcessie voor de Betuweroute ex artikel 16 van de Spoorwegwet. Dit zal op een nader te bepalen tijdstip daarna geschieden.

3 Business case exploitatie Betuweroute

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft en specificeert de doelstellingen van de Minister van Verkeer en Waterstaat ten aanzien van de exploitatie van de Betuweroute, de eisen en (rand)voorwaarden die worden gesteld aan de business case en de criteria voor de beoordeling van de business case.

3.2 Doelstellingen ten aanzien van de exploitatie van de Betuweroute

De Minister van Verkeer en Waterstaat beoogt te komen tot een exploitatie met een zo hoog mogelijke integrale kostendekking van de exploitatie van de Betuweroute, die tegelijkertijd de markt voor goederenvervoer per spoor zo goed mogelijk faciliteert. Onder integrale exploitatiekosten wordt verstaan: alle kosten van beheer, onderhoud, vernieuwing en commerciële activiteiten die worden gemaakt voor de infrastructuurexploitatie van de Betuweroute.

3.3 De eisen en randvoorwaarden waaraan de business case moet voldoen

In deze paragraaf worden de eisen en randvoorwaarden waaraan de business case moet voldoen voor de exploitatie van de Betuweroute aangegeven.

3.3.1 Wettelijke voorschriften en vigerende regelgeving

Havenbedrijf Rotterdam/ProRail dienen te allen tijde de vigerende Europese en Nederlandse wet- en regelgeving te kennen en op te volgen.

De nieuwe Spoorwegwet is door Eerste Kamer op 23 april 2003 aangenomen (Staatsblad 2003, nr. 264). Momenteel wordt de noodzakelijke onderliggende regelgeving uitgewerkt. De inwerkingtreding van de Spoorwegwet, inclusief de noodzakelijke onderliggende regelgeving, wordt verwacht op 1 januari 2005. Het voorliggende informatiedocument gaat uit van de premisse van een ingevoerde Spoorwegwet.

Het beheer van de Betuweroute omvat conform artikel 16 van de Spoorwegwet de zorg voor:

- de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- de eerlijke, niet-discriminerende verdeling van de capaciteit zowel ten behoeve van de beheerder als ten behoeve van spoorwegondernemingen;
- het leiden van het verkeer over de Betuweroute.

Hieronder wordt ingegaan op enkele belangrijke onderwerpen van regelgeving op het terrein van de spoorwegen. Dit niet met het oogmerk uitputtend te zijn. Het gaat om de volgende zes onderwerpen:

- capaciteitsmanagement,
- gebruiksvergoeding,
- toegang bijkomende diensten,
- toezicht door de NMa vervoerkamer,
- regulering vervoer gevaarlijke stoffen,
- geluidhinder.

Capaciteitsmanagement (artikel 61 Spoorwegwet)

Voor de business case dient te worden uitgegaan van de AMvB capaciteit onder de Spoorwegwet zoals die in december 2003 aan de Raad van State is verzonden nadat de AMvB in november door de Tweede Kamer is aangenomen. Er dient echter rekening te worden gehouden met een herziening van de minimumniveaus op het gemengde net voor spoorgoederenvervoer richting de Duits/Nederlandse grens in verband met de ingebruikname van de Betuweroute per december 2006. Immers: bij de besluitvorming over de Betuweroute is één van de aannames geweest dat vanaf ingebruikname van de Betuweroute het gemengde net wordt ontlast op de internationale oost-west as ten gunste van het personenvervoer per spoor.

Gebruiksvergoeding (artikel 62 Spoorwegwet)

Voor de business case gelden (voor zowel het gemengde net als de Betuweroute) de regels voor de gebruiksvergoeding die in de Spoorwegwet zijn neergelegd. Voorts is Richtlijn 2001/14/EG² kaderstellend voor de gebruiksvergoeding. Het is aan de infrastructuurbeheerder ProRail als beoogd concessiehouder voor de hoofdspoorweginfrastructuur om voor het gemengde net een nieuwe systematiek voor de gebruiksvergoeding vast te stellen en bijbehorende tarieven met de vervoerders overeen te komen. De algemene verwachting is dat ProRail vanaf 1 januari 2005 op het gemengde net een nieuwe systematiek met bijbehorende tarieven zal implementeren. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat houdt voor het gemengde net op grond van artikel 62, lid 8, van de Spoorwegwet de optie open met een nadere regeling te komen als de gebruiksvergoedingstarieven dreigen te leiden tot substantiële uitval van maatschappelijk waardevol personen- of goederenvervoer en/of een lagere rentabiliteit van de Betuweroute, de HSL-Zuid of andere infrastructuur³. Voor de business case Betuweroute geldt dat de concessiehouder van de Betuweroute een andere systematiek voor de gebruiksvergoeding met andere tarieven mag hanteren dan ProRail doet of zal doen op het gemengde net.

² Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering.

³ Kamerstuk 27482 en 27216, nr. 81, Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 2003-2004.

Toegang bijkomende diensten (artikel 66, 67 Spoorwegwet)

Voor de business case dient als werkhypothese ervan te worden uitgegaan dat er geen andere regels in een AMvB worden vastgesteld. De Minister van Verkeer en Waterstaat behoudt zich het recht voor om nadere regels vast te stellen op dit gebied indien blijkt dat de toegang tot bijkomende diensten onvoldoende gewaarborgd blijft.

Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (RVGS spoor)

Het streven is dat de zogenaamde Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor ("RVGS-spoor") per 2007 van kracht wordt. Deze RVGS-spoor zal bestaan uit twee elementen:

1. een spoorkaart van Nederland, met daarop per spoorlijn aangegeven welke maximale risicoruimte (als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over die spoorlijn) rondom die spoorlijn is toegestaan. Deze risicoruimte valt te vertalen in maximale hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen per jaar per spoorlijn.
2. een verdelings- en handhavingsinstrument, in handen van de beheerder van de Nederlands hoofdspoorweginfrastructuur, om de grenzen zoals gedefinieerd op de spoorkaart te handhaven, en binnen die grenzen de beschikbare ruimte optimaal te verdelen;
3. Het onder punt 2 hierboven bedoelde verdelings- en handhavingsinstrument komt in handen van de in handen van de beheerder van de Nederlands hoofdspoorweginfrastructuur.

Voor de business case dient te worden uitgegaan van de volgende aannamen:

- Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute zal geen belemmering gelden (op de spoorkaart komt dus voor de Betuweroute in principe een onbeperkte risicoruimte te staan). Alleen in de overkapping van Barendrecht zal een beperking van de hoeveelheid en de soort te vervoeren gevaarlijke stoffen gelden. Omdat ProRail hierover nog in gesprek is met de gemeente kunnen geen concrete harde cijfers worden genoemd van de toegestane hoeveelheden. Bij ontwerp en bouw van de Betuweroute is rekening gehouden met zeer grote hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen. Aan weerszijden van het hart van de spoorlijn is een zone van 30 meter geheel vrij van bebouwing (ook qua bestemming), in verband met de berekende PR⁴-zone van 10⁻⁶ die behoort bij die zeer grote hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen. Tevens is bij die hoeveelheden een groepsrisicotetsing gedaan, die geen wezenlijke overschrijding van de oriënterende waarden te zien gaf.

⁴ PR staat voor individueel risico. PR geeft de kans op een dodelijke situatie voor een bepaalde plaats ten opzichte van de beschouwde activiteit.

Daarnaast is er groepsrisico (GR). GR geeft een schatting van de kans op een ramp met een bepaald aantal dodelijke slachtoffers.

-
- In de RVGS-spoor zal voor andere spoorlijnen (met name de Brabantroute) de risicoruimte zodanig worden beperkt, dat mag worden verwacht dat zoveel mogelijk vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt via de Betuweroute, óók als dat tot omrijden zou leiden.

Geluidhinder

Door de ministeries van VROM en van Verkeer en Waterstaat wordt thans gewerkt aan een aanpassing van de Wet Geluidhinder, die voorziet in zogenaamde geluidsproductieplafonds. Voor de Betuweroute is feitelijk reeds sprake van een geluidsproductieplafond: de ministers van VROM en van Verkeer en Waterstaat hebben de resultaatverplichting op zich genomen dat de in het Tracébesluit genoemde geluidwaarden te allen tijde zullen worden gewaarborgd. Dat betekent dat de capaciteitsmanager bij de verdeling van de paden op de Betuweroute binnen dat gestelde kader zal moeten blijven. Om te voorkomen dat dan beperkingen moeten worden opgelegd aan het goederenvervoer, ook op de Betuweroute, zet de overheid in op beleid dat is gericht op het stiller maken van het spoorgoederenmaterieel. Een voorbeeld hiervan is het project Fluistertrein in het kader van het Innovatieprogramma Geluid van VROM en van Verkeer en Waterstaat.

In het kader van Richtlijn 2001/16/EG¹⁵ worden geluidseisen aan nieuw materieel opgesteld. Retrofit van bestaand materieel zal naar verwachting spoedig op de Europese agenda komen.

Havenbedrijf Rotterdam/ProRail wordt gevraagd expliciet aan te geven in de business case akkoord hoe wordt gewaarborgd dat het vervoer op de Betuweroute binnen het hiervoor genoemde geluidsproductieplafond blijft. Daarnaast moeten Havenbedrijf Rotterdam/ProRail aangeven op welke wijze een verdere groei mogelijk wordt gemaakt, bijvoorbeeld door middel van differentiatie van de gebruiksvergoeding en capaciteitsverdelingsregels.

3.3.2 Integrale basisvariant

In de business case dient ten minste een basisvariant te worden uitgewerkt. De basisvariant is als volgt gedefinieerd:

- **Beheergebied:**
De omvang c.q. reikwijdte van het beheergebied bestaat uit de Havenspoorlijn en het A15 tracé;
- **Concessieduur:**
De concessieduur is 15 jaar. De concessie gaat in op 1 januari 2007;
- **Einde concessie:**
Bij het einde van de concessie dient de Betuweroute inclusief eventueel gedane vernieuwingsinvesteringen te worden overgedragen aan de Minister en in goede conditie te zijn zoals in overeenstemming met de verwachting zoals die mag worden verondersteld bij optimaal *life cycle management*. In de basisvariant vindt aan het einde van de concessie geen

verrekening plaats van uitgevoerde, maar nog niet afgeschreven, vernieuwingsinvesteringen. Het daarbij behorende kwaliteitsniveau en de minimaal resterende levensduur van de Betuweroute dienen in de business case te worden gedefinieerd.

- Risicoverdeling:
De exploitant van de Betuweroute draagt het volledige risico voor de exploitatie van de Betuweroute;
- Commercieel plan:
De overheid kan *price caps* introduceren;
- Financieel plan:
De (jaarlijkse) omvang van de onrendabele top, dat wil zeggen dat gedeelte van de vaste kosten van beheer, onderhoud en vernieuwing van de Betuweroute dat niet door de opbrengsten wordt gedekt⁵;
- Bedrijfsmodel:
Als bedrijfsmodel dient een Special Purpose Vehicle te worden opgericht;
- Partnerships/samenwerkingsverbanden:
 - Samenwerkingsverband met ProRail ter waarborging van een doelmatige en doeltreffende samenhang met het gemengde net;
 - Samenwerking met DB Netz voor het verkrijgen van aansluitende capaciteit in Duitsland.

Havenbedrijf Rotterdam/ProRail kunnen naast de basisvariant ook aanvullende varianten in de business case opnemen. Voor de aanvullende varianten zijn afwijkingen toegestaan op bovenstaande punten, mits toegestaan op basis van de hierna volgende subparagrafen van 3.3. De (financiële) gevolgen van de afwijking ten opzichte van de basisvariant dienen helder te worden toegelicht.

De invloed van de basisvariant en eventueel aanvullende varianten op het door ProRail in te dienen Beheerplan voor 2005 en verder, in de zin van kernprestatie-indicatoren en financiële consequenties, dient eveneens te worden uitgewerkt en toegelicht.

⁵ Eventuele melding door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vooraf aan de Europese Commissie dan wel formele notificatie van een eventueel te verlenen subsidie in verband met een onrendabele top zal worden overwogen teneinde juridische zekerheid te verkrijgen over de geoorloofdheid van de subsidiëring (i.v.m. staatssteunaspecten).

3.3.3 Beschrijving beheergebied

Het geografisch en functioneel beheergebied van de Betuweroute wordt beschreven in de PKB Betuweroute. Dit is bij ProRail genoegzaam bekend⁶.

In de basisvariant bestaat het beheergebied uit de Havenspoorlijn en het A15 tracé (uit PKB Betuweroute, zie boven). Voor de basisvariant Havenspoorlijn en het A15 tracé gelden de volgende nadere uitgangspunten:

- Sporen die buiten de beschikingsaanvraag voor het onderhoud van de Betuweroute vallen, vallen buiten de systeemgrenzen van Havenspoorlijn en het A15 tracé.
- Sporen in het Havenspoorlijngebied die al bestonden vóór aanleg van de Betuweroute en worden beheerd door ProRail, vallen binnen de systeemgrenzen. Hierbij zijn de afspraken tussen DGP en ProRail over de scheiding van het systeem Betuweroute leidend. Deze afspraken zijn bij ProRail genoegzaam bekend.
- Sporen op de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde maken deel uit van de het emplacement Kijfhoek.
- Voor Kijfhoek geldt dat de doorgaande Betuweroutesporen op Kijfhoek behoren bij de Betuweroute.
- Voor de aansluitingen Geldermalsen en Elst geldt dat de bogen zelf horen tot de Betuweroute, maar de wissels die in het gemengde net liggen tot het gemengde net.
- De Betuweroute loopt tot de wissel bij de aansluiting Zevenaar. De wissel zelf behoort tot het gemengde net.
- Het beheer, onderhoud en vernieuwing aan de kunstwerken behoort tot de exploitatiekosten Betuweroute voor zover ze niet door een andere weg/waterbeheerder worden uitgevoerd of betaald.
- Het beheer, onderhoud en vernieuwing aan de tunneltechnische installaties behoort tot de exploitatiekosten Betuweroute.
- Het onderhoud aan de milieumaatregelen en de vrije ruimte behoort tot de exploitatiekosten.

Havenbedrijf Rotterdam/ProRail kunnen een aanvullende variant indienen voor een uitbereiding van het beheergebied. De afwijking van de basisvariant moet worden onderbouwd en inzicht moet worden gegeven in de financiële impact ten opzichte van de basisvariant.

De basisvariant kan bijvoorbeeld worden uitgebreid met:

- Kijfhoek, inclusief de emplacementen Feijenoord en IJsselmonde
- Andere emplacementen
- Zevenaar-Emmerich grens
- Spoor-/bedrijfsaansluitingen

⁶ In de concept-beheerconcessie hoofdspoorweginfrastructuur voor het adviestraject is beschreven dat de Havenspoorlijn/Betuweroute in principe tot de reikwijdte van deze concessie wordt verondersteld. Definitieve besluitvorming zal onder meer worden gebaseerd op de uitkomsten van de business case alsmede de juridische merites.

-
- RSC Valburg
 - Commerciële activiteiten zoals het exploiteren van kabels, reclame-uitingen, windmolens en zonnepanelen en het aanbieden van aanvullende en ondersteunende diensten⁷.

Indien Havenbedrijf Rotterdam/ProRail in een aanvullende variant afwijken van de basisvariant dienen zij in de business case en de financiële verantwoording een duidelijke splitsing aan te brengen in volumes, kosten en inkomsten tussen enerzijds het beheergebied van de basisvariant en anderzijds het uitgebreide beheergebied. Inkomsten uit commerciële activiteiten dienen ten gunste van de primaire beheeractiviteiten te worden gebracht.

Bij bovenstaande afwijking dient Havenbedrijf Rotterdam/ProRail aan te geven in hoeverre deze afwijking tevens een effect heeft op het door ProRail ingediende beheerplan voor 2005 en verder.

3.3.4 Concessieduur

Havenbedrijf Rotterdam/ProRail wordt gevraagd een voorstel te doen voor een tijdelijk concessie. In de basisvariant is de concessieduur 15 jaar. De redenen om in de basisvariant uit te gaan van 15 jaar zijn:

- Er is een ingroeitraject van enkele jaren noodzakelijk om het product Betuweroute te ontwikkelen, de marketinginspanningen te doen slagen en het product zich te laten bewijzen in de markt. Daarom ligt het in de rede de concessieduur niet te kort te maken;
- Er is nog weinig ervaring met langjarige financiële afspraken ten aanzien van het beheer van spoorweginfrastructuur met overdracht van risico. Daarom ligt het in de rede de concessieduur niet te lang te maken;
- Vernieuwingsinvesteringen vinden met variatie continu plaats voor de verschillende systeemelementen. Hierdoor is dus geen "natuurlijk moment" voor het einde van de concessie aan te wijzen.

Havenbedrijf Rotterdam/ProRail kunnen aanvullend op de basisvariant een afwijkende concessieduur voorstellen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat denkt hierbij in de eerste plaats aan een kortere concessieduur. De afwijking van de basisvariant moet worden onderbouwd en er moet inzicht worden gegeven in de financiële impact van deze variant ten opzichte van de basisvariant.

De concessie gaat in op 1 januari 2007 in de basisvariant. Havenbedrijf Rotterdam/ProRail kunnen aanvullend op de basisvariant een eerdere ingangsdatum voorstellen. De afwijking van de basisvariant moet worden onderbouwd en er moet inzicht worden gegeven in de financiële impact van deze variant ten opzichte van de basisvariant.

⁷ Bijvoorbeeld: levering brandstof, rangeren en bijbehorende diensten, levering aanvullende informatie, technische keuring rollend materieel, toegang tot telecommunicatienetwerk

3.3.5 Beheerplan

De business case dient minimaal de uitgangspunten voor het concept-beheerplan te bevatten voor de gehele concessieperiode en daarbinnen specifiek voor de korte termijn.

Het concept-beheerplan bevat een concrete invulling van de beheertaak zoals beschreven in artikel 16 van de Spoorwegwet dat tevens voldoet aan artikel 7, vierde lid van Richtlijn 91/440 EEG⁸.

Het beheerplan beschrijft op welke wijze wordt zorggedragen voor een doelmatige en doeltreffende uitvoering van de concessie. Dit houdt in dat:

- de Betuweroute in goede staat verkeert en geschikt is voor het verkeer of ander gebruik waarvoor zij bestemd is;
- de Betuweroute veilig en doelmatig kan worden bereden zonder overmatige slijtage aan spoorvoertuigen;
- de risico's van het gebruik en beheer voor de veiligheid van de Betuweroute worden geanalyseerd en passende maatregelen worden genomen om deze risico's afdoende te beheersen, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke vereisten van de te verwachten bedrijfsvoering en de stand van de techniek;
- de door Havenbedrijf Rotterdam/ProRail voor te stellen en met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat overeen te komen minimale niveaus van capaciteit beschikbaar zijn.

Op bovenstaande rechten en plichten wordt geen afwijkende variant aanvaard.

Doel van het opstellen van de uitgangspunten van een beheerplan is dat met de concessiehouder een resultaatverplichting inzake de kwaliteit van de hoofdspoorweginfrastructuur en het beheer daarvan overeen kan worden gekomen. De uitgangspunten van het beheerplan vormen de onderbouwing voor de overeen te komen prestaties ten aanzien van het beheer. Ter invulling daarop dienen Havenbedrijf Rotterdam/ProRail prestatie-indicatoren, grenswaarden en meetsystemen te operationaliseren op het gebied:

- de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de hoofdspoorweginfrastructuur;
- de kwaliteit van de bijsturing;
- de kwaliteit van de capaciteitsverdeling;
- vervoer van gevaarlijke stoffen;
- oplevering infrastructuur aan het einde van de concessieperiode (bijvoorbeeld op basis van een minimaal resterende levensduur van de infrastructuur).

⁸ Richtlijn van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap (91/440/EEG).

De overheid zal eveneens een visie ontwikkelen op prestatie-indicatoren, grenswaarden en meetsystemen en behoudt de mogelijkheid het voorstel van Havenbedrijf Rotterdam/ProRail aan te vullen en aan te scherpen.

Ter onderbouwing van het beheer betekent dit dat:

- de concessiehouder dient te beschikken over een adequaat veiligheidszorgsysteem. De concessiehouder) dient te beschikken over een adequaat milieumanagementsysteem dat is gericht op henzelf, op de door de concessiehouder voor het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur gecontracteerde derden en op de relatie tussen de concessiehouder en de goederenvervoerders. Havenbedrijf Rotterdam/ProRail dienen een beschrijving te geven van de maatregelen die gedurende de volledige concessieperiode zullen worden genomen ingevolge veiligheids- en milieuregelgeving en het daarop gebaseerde overheidsbeleid;
- Havenbedrijf Rotterdam/ProRail dienen een beschrijving te geven van de staat - waaronder de technische en economische levensduur - van de Betuweroute gedurende de 15 jaren van de concessieperiode en de ontwikkeling daarin gegeven de gevraagde levensduur van de Betuweroute aan het einde van de concessieperiode. Daarnaast dienen Havenbedrijf Rotterdam/ProRail aan te geven in hoeverre de Betuweroute wordt beheerd op basis van levenscyclusmanagement;
- Havenbedrijf Rotterdam/ProRail dienen aan te geven hoe de kosten van beheer, onderhoud en vernieuwingen kunnen worden gedrukt;
- Havenbedrijf Rotterdam/ProRail dienen een beschrijving te geven van de na afloop van de concessieperiode te verwachten ontwikkelingen en werkzaamheden tot 2036 ter zake van bovengenoemde onderdelen, voorzien van een financiële onderbouwing op hoofdlijnen;
- de concessiehouder dient een performance regeling inzake punctualiteit zoals genoemd in artikel 62 van de Spoorwegwet met vervoerders af te spreken. Bonussen en malussen zijn afhankelijk van de verleende service (capaciteit, punctualiteit, etc.) door de concessiehouder;
- De business case dient te beschrijven hoe op een doelmatige en doeltreffende wijze wordt samengewerkt met beheerder van het gemengde net (i.e. ProRail). Specifieke aandacht dient daarbij te worden besteed aan de technische mogelijkheden om de Betuweroute op de samenloopbaanvakken af te splitsen van de rest van de hoofdspoorweginfrastructuur. Daarnaast dient beschreven te worden hoe op een doelmatige en doeltreffende wijze vervoerders en andere stakeholders kunnen worden bediend.

3.3.6 Voorzieningen bij het einde van de concessie

Bij het eindigen van de concessie dient de Betuweroute te worden overgedragen aan de Minister en in goede staat te zijn. Tot het eindigen van de concessie is er de verplichting als een goed beheerder te - blijven – opereren ten aanzien van de Betuweroute. Dit omvat het voorkomen van:

- Vermindering van de economische waarde;
- Het ontstaan van achterstallig onderhoud;
- Het ontstaan van schade en onveilige situaties.

In de basisvariant vindt aan het einde van de concessie geen vergoeding plaats van uitgevoerde, maar nog niet afgeschreven, vernieuwingsinvesteringen. Het daarbij behorende kwaliteitsniveau en de minimaal resterende levensduur van de Betuweroute dienen in de business case te worden gedefinieerd. De business case dient inzicht te geven in de wijze waarop wordt gewaarborgd dat dit ook daadwerkelijk bij het einde van de concessie wordt gerealiseerd.

ProRail en Havenbedrijf Rotterdam (de concessiehouder) zullen bij einde concessie verplicht worden:

- mee te werken aan een level playing field tijdens een eventuele aanbesteding voor na de periode van de concessie;
- samen te werken met winnaar van eventuele aanbesteding onder meer vanwege de aansluiting tussen de spoorwegnetten, de overdracht van het beheer en relaties met de havenactiviteiten;
- zich volledig in te zetten om elke vorm van discontinuïteit van het beheer van de Betuweroute te voorkomen.

3.3.7 Risicoverdeling

De business case dient een specificatie te bevatten van de risicoverdeling tussen concessiehouder en de Staat.

In de basisvariant draagt de concessiehouder het volledige financiële risico voor de exploitatie van de Betuweroute.

In een aanvullende variant kunnen alternatieve vormen van risicoverdeling worden uitgewerkt en onderbouwd, waarbij moet worden aangegeven wat de financiële impact daarvan is en op welke wijze deze risico's worden belegd.

3.3.8 Commercieel plan

De business case dient een commercieel plan te bevatten voor de gehele concessieperiode.

De volgende aspecten moeten concreet worden uitgewerkt:

- Beschrijving van de markt:
 - o huidige markt en marktontwikkeling:
 - treinbewegingen naar product markt combinatie
 - treinpaden
 - tonnen naar marktsegment
 - o marktsegmenten en marktomvang:
Segmentatie naar ten minste:
 - verschijningsvormen: zware droge bulk, natte bulk, overige droge bulk, stukgoed/neo-bulk, maritieme containers, continentale containers
 - herkomsten en bestemmingen van het vervoer: mainport Rotterdam, overige Nederlandse zeehavens, overig Nederland, Duitsland, België, Frankrijk en verder, Oost-Europa, Scandinavië, Alpenlanden en Italië
 - o levenscyclus product
 - o SWOT (sterkten, zwakten, kansen, bedreigingen)
 - o verwacht marktaandeel ten opzichte van het gemengde net, het wegvervoer, de short sea en de binnenvaart
- Beschrijving producten en diensten:
 - o te leveren producten en diensten
 - o leveringsvoorwaarden
- Beschrijving van de prijs:
 - o gedetailleerde uitwerking van de systematiek van het gebruiksvergoedingssysteem en de bijbehorende tarieven
 - o andere prijzen
 - o verwachte vraaguitval a.g.v. de gebruiksvergoeding
- Beschrijving van de verkoop:
 - o marketingplan
 - o inrichting verkooporganisatie
 - o distributiekanaal
 - o vestigingsplaats
 - o rol E-commerce
 - o betalingscondities voor klanten (op hoofdlijnen)
 - o gebruik van lange-termijncontracten met vervoerders (kaderovereenkomsten conform artikel 60 van de Spoorwegwet)
 - o verkoopschattingen per product/dienst.
- Beschrijving van partnerships met toeleveranciers, afnemers en andere relevante partijen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat behoudt de mogelijkheid om op basis van het voorgestelde tariefbeleid in de beheerconcessie één of meerdere *price caps* in te stellen. Te denken valt hierbij aan *price caps* voor vervoer van gevaarlijke stoffen of intermodaal vervoer. Een *price cap* is een bovengrens voor de gebruiksvergoeding. Doel hiervan is de

concessiehouder tijdens de concessie te committeren aan hun inschatting van de gebruiksvergoeding tijdens de bieding. De price cap kan worden gekoppeld aan een zogenaamde wegvalclausule in verband met gerealiseerde vervoersvolumes tijdens de exploitatie. Een wegvalclausule houdt in dat de price cap enkel geldt tot een bepaald vervoervolume is bereikt. Zolang het vooraf vastgestelde vervoersvolume wordt overschreden, vervallen de price caps.

De concessiehouder blijft beneden de grens van de price cap alle vrijheid houden inzake tariefstructuur, prijsdifferentiatie en yield management.

3.3.9 Financieel plan

De business case dient een financieel plan te bevatten voor de gehele concessieperiode. Het financieel plan dient ten minste helder en concreet inzicht te bieden in de volgende aspecten:

- de beginbalans
- de investeringsbegroting
- het financieringsplan:
financieringsbehoefte, startkapitaal, eigen vermogen, vreemd vermogen, overige financieringsvormen, een uitwerking van de aflossingen en andere kapitaalvergoedingen aan kapitaalverschaffers
- de jaarlijkse kasstromen per hoofdactiviteit van de exploitatie (inclusief belastingen) en de netto contante waarde ervan. De voorwaarden, de risicoverdeling, de rendementseisen en inflatie dienen hierbij helder en volledig te zijn beschreven;
- de jaarlijkse betalingen aan het Rijk, respectievelijk de omvang van de onrendabele top, dat wil zeggen dat gedeelte van de vaste kosten van beheer, onderhoud en vernieuwing van de Betuweroute dat niet door de opbrengsten wordt gedekt, zowel op jaarbasis als in netto contante waarde.
De voorwaarden, de risicoverdeling, de rendementseisen en inflatie dienen hierbij helder en volledig te zijn beschreven;
- de jaarlijkse rendementen, Return on Sales en Return on Investment en de netto contante waarde ervan. De voorwaarden, de risicoverdeling, de rendementseisen en inflatie dienen hierbij helder en volledig te zijn beschreven;
- financiële kansen- en bedreigingenanalyse
- scenarioanalyses voor verschillende vervoersvolumes en verschillende gebruiksvergoedingen en de gevolgen hiervan voor de rendementseis en de onrendabele top
- gevoeligheidsanalyses voor de gehanteerde rendementseis en onrendabele top.

Indien voldoende onderbouwd door Havenbedrijf Rotterdam/ProRail, kan de rijksoverheid een deel van de vaste kosten (de onrendabele top) van het beheer, onderhoud en vernieuwing van de Betuweroute subsidiëren. Met het oog daarop moet in de business case worden

aangeven van welke omvang van de onrendabele top wordt uitgegaan en hoe dit over de jaren verdeeld wordt.

De eventuele onrendabele top voor de gehele concessieperiode wordt in de basisvariant voorafgaand aan het verlenen van de concessie aangegeven, waarna deze wordt vastgelegd in een bevoegdheidsovereenkomst. Daarnaast mogen Havenbedrijf Rotterdam/ProRail een aanvullende variant inzake de onrendabele top voorstellen. De afwijking van de basisvariant moet worden onderbouwd en er moet inzicht worden gegeven in de financiële impact ten opzichte van de basisvariant.

De overheid behoudt de mogelijkheid *benefit sharing* op te leggen, waarbij de *benefit* voor de overheid afhankelijk kan worden gesteld van grenswaarden voor de ROI of inkomsten. Uitgangspunt is dat de overheid niet meebetaalt aan de dekking van verliezen (geen 'loss sharing') en dat *benefit sharing* pas wordt toegepast op het moment dat de gecumuleerde aanloopverliezen zijn gedekt. Zowel bij de loss sharing als de *benefit sharing* wordt rekening gehouden met het eventuele financiële arrangement aangaande de onrendabele top dat kan worden overeengekomen met de rijksoverheid.

Havenbedrijf Rotterdam/ProRail moeten in de business case een systeem van *benefit sharing* voorstellen.

Financieel model

Havenbedrijf Rotterdam/ProRail dienen een financieel model te overleggen, dat gevraagde kosten-, opbrengsten- en financieringsinformatie structureert. Bij de constructie van het financieel model dient aan de volgende vereisten te zijn voldaan:

- Het financieel model dient toepasbaar te zijn in Microsoft Excel 2000;
- Als startdatum van het financieel model wordt 1 januari 2007 gehanteerd;
- Prijspeil waarin de resultaten dienen te worden uitgedrukt is 2004;
- De projecties dienen op kwartaalniveau te worden weergegeven;
- De projecties dienen in nominale bedragen te zijn uitgedrukt
- De projecties dienen te worden getoond tot twee jaar na afloop van de looptijd van het de concessie;
- Het financieel model dient balans, resultatenrekening en kasstroomoverzicht weer te geven en in overeenstemming te zijn met *generally accepted accounting principles* – hiervoor staat vrij om gebruik te maken van de Nederlandse standaard (Burgelijk Wetboek, Boek 2, Titel 9) of standaarden van FASB of IAS;
- Netto contante waarden dienen te worden verdisconteerd tot 2004, waarbij de disconteringsvoet dient te worden getoond.

Havenbedrijf Rotterdam/ProRail dienen in het financieel model een uitputtend overzicht te verschaffen van de veronderstellingen die ten grondslag aan de berekeningen liggen. Alle relevante veronderstellingen dienen in overeenstemming te zijn met de business case en indien van toepassing met de *generally accepted accounting*

principles. Daarnaast dienen Havenbedrijf Rotterdam/ProRail te voorzien in een samenvattend overzicht met de meest relevante veronderstellingen, met daarin de volgende punten:

- Inzicht in afschrijvingsmethodiek per actief;
- Inzicht in levenscyclus per actief;
- Fiscale behandeling van activa;
- Inzicht in gebruikte inflatie- en prijsindices;
- Inzicht in vermogensverschaffing (marges, fees);
- Inzicht in (looptijd) eventuele leningen;
- Inzicht in andere financiële stromen tussen de concessiehouder en de overheid;
- Niveau van vennootschapsbelasting, B.T.W., aftrekbaarheid investeringen en andere relevante belastingen;
- Rentepercentage.

De vertrouwelijkheid van het opgeleverde model wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat richting derde partijen gewaarborgd.

3.3.10 Monitoringsysteem

Van Havenbedrijf Rotterdam/ProRail wordt in de business case een voorstel voor een systeem van monitoring verwacht. Dit systeem dient aan te sluiten bij de voorgestelde prestatie-indicatoren en grenswaarden waarbij het ambitieniveau van Havenbedrijf Rotterdam/ProRail (de concessiehouder) duidelijk naar voren wordt gebracht. Tevens dient de financiële verslaglegging te worden gespecificeerd.

3.3.11 Bedrijfsmodel

De business case dient een beschrijving te geven van het bedrijfsmodel.

Special Purpose Vehicle

In de basisvariant dient als uitgangspunt te worden opgenomen dat de Minister aan een door het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail tezamen op te richten Special Purpose Vehicle (SPV) de concessie voor de Betuweroute verleent. Deze SPV dient een rechtspersoon naar Nederlands recht te zijn met de statutaire zetel in Nederland. Havenbedrijf Rotterdam en ProRail dienen jegens de Minister te garanderen dat zij geen aandelen in de SPV vervreemden zonder voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de Staat.

De Special Purpose Vehicle (SPV) heeft als enige taak de exploitatie van de Betuweroute. Vanzelfsprekend omvat dit mede de uitvoering van de beheerconcessie voor de Betuweroute.

De SPV moet de volgende garanties bieden:

- Het garanderen van een scheiding tussen de exploitatie van de Betuweroute en de exploitatie van het gemengde spoornet;

-
- Het garanderen van een gescheiden boekhouding. Dit ter voorkoming kruissubsidiëring vanuit en naar gemengd spoornet en enige andere activiteiten. En ter voorkoming van vermenging van resultaten met andere activiteiten, mede in verband met de mogelijkheid van *benefit sharing*;
 - Het garanderen dat ProRail en Havenbedrijf Rotterdam enkel als onderaannemer van SPV kunnen werken tegen doorrekening van de integrale kostprijs (met uitzondering waar de wet anders voorschrijft) en zonder verschuiving van risico.

De overheid zal eisen stellen met betrekking tot de aandeel- en machtsverhouding in de SPV:

- De risico-, aandeel- en kapitaalverhouding van aandeelhouders dient een evenwichtige afspiegeling te zijn van de activiteiten die de partijen gaan uitvoeren. De risico-, aandeel- en kapitaalverhouding dient in de business case te worden beargumenteerd;
- In de overeenkomst tussen de aandeelhouders dienen de volgende regelingen te worden opgenomen:
 - *Conflict of interest* regeling: bepaalde beslissingen vereisen een bepaalde stemverhouding (bijvoorbeeld beslissingen die duidelijk in het voordeel zijn van één van beide aandeelhouders vereisen een unaniem besluit). De business case dient een uiteenzetting te geven van type beslissingen en de daarbij behorende stemverhouding te bevatten, zoals deze zullen worden verwoord in de statuten van de SPV;
 - 'Voortijdige uittreding' regeling: de aandeelhouders dienen te garanderen dat ze vertegenwoordigd blijven totdat bepaalde *key milestones* zijn bereikt. In de business case dienen deze *key milestones* te worden gedefinieerd.

Aan de Staat dienen ten minste de volgende statutaire zeggenschapsrechten over de SPV toe te komen bij wijze van prioriteitsaandeel:

- goedkeuring ten aanzien van de toetreding en uittreding van aandeelhouders in het kapitaal van de SPV;
- invloed ten aanzien van een voorgenomen wijziging van zeggenschap over de activiteiten van de SPV (change of control);
- goedkeuring ten aanzien van het verrichten van andere activiteiten door de SPV dan de activiteiten waarover in deze gunningprocedure afspraken worden gemaakt.

Financiële weerbaarheid en zekerheden

De Minister wil de volgende garanties hebben met betrekking tot de financiële weerbaarheid en zekerheden van de SPV:

- Havenbedrijf Rotterdam/ProRail dienen een voorstel te doen voor de kapitaalbreng in de SPV. Havenbedrijf Rotterdam/ProRail moeten aantonen dat de SPV voldoende gekapitaliseerd is bij de opstart en gedurende de gehele concessieduur;

-
- Een bank moet de financiële weerbaarheid van de SPV bekrachtigen met een bankgarantie. Uitgangspunt hierbij is dat banken bereid moeten zijn om op commerciële basis geld te lenen aan de SPV en dat de SPV zelf in staat is de risico's te dekken die voortkomen uit normale bedrijfsvoering;
 - Havenbedrijf Rotterdam en ProRail mogen als aandeelhouder van de SPV niet aansprakelijk worden gesteld voor risico's die voortkomen uit normale bedrijfsvoering (kosten beheer, onderhoud, vernieuwing, capaciteitsmanagement en -verkoop versus opbrengsten uit gebruiksvergoeding);

Belang eventuele derden in de SPV

De Minister onderkent de mogelijkheid dat eventuele derden een belang in de SPV wensen te nemen. Havenbedrijf Rotterdam/ProRail kunnen in de business case voorstellen doen voor het opnemen van derde partijen bij het beheer van de Betuweroute en deze te laten deelnemen in de SPV. Dit dient te zijn onderbouwd. Dit deelnemen kan geen afbreuk doen aan de rechten die de Staat in de SPV verkrijgt.

Andere bedrijfsmodellen

Havenbedrijf Rotterdam/ProRail kunnen in aanvullende varianten andere bedrijfsmodellen voorstellen, mits er is voldaan aan de eisen van een gescheiden boekhouding zoals eerder in deze paragraaf gedefinieerd.

3.3.12 Samenwerkingsverbanden

De business case moet inzicht bieden in de samenwerking met in ieder geval:

- ProRail, als beheerder van het gemengde net
- RailNetEurope
- buitenlandse spoorinfrastructuurbeheerders, waaronder DB Netz
- zeehavens
- goederenvervoerders
- verladers en ketenregisseurs
- terminalexploitanten
- beheerders van bedrijfsaansluitingen

Hieruit moet naar voren komen op welke wijze deze samenwerkingsverbanden bijdragen aan een succesvolle exploitatie van de Betuweroute.

3.3.13 Formele opleveringseisen

Havenbedrijf Rotterdam/ProRail wordt gevraagd de op te leveren business case elektronisch aan te leveren, inclusief elektronisch beschikbare modellen en gegevens. De vertrouwelijkheid van de opgeleverde modellen wordt gewaarborgd.

Inleverdatum:

- 1 augustus 2004: inhoudsopgave business case en format van het financieel rekenmodel (als onderdeel van het technisch overleg, zoals in paragraaf 2.3 vermeld);
- 1 september 2004: de definitieve business case met financieel rekenmodel.

3.4 Beoordelingscriteria

De business case wordt beoordeeld op grond van de volgende beoordelingscriteria:

- **(1A)** De mate waarin de exploitatie van de Betuweroute kostendekkend is.
- **(1B)** De mate waarin de concessiehouder bereid zijn de risico's voor de exploitatie van de Betuweroute te dragen.
- **(2)** De mate waarin uit de voorgestelde plannen (beheerplan, commercieel plan, financieel plan) en de daarin opgenomen resultaat- en inspanningsverplichtingen blijkt dat:
 - de concessiehouder wordt aangespoord tot een goed beheer van de infrastructuur;
 - dit leidt tot een maatschappelijk zinvol gebruik van de Betuweroute;
 - de business case voorziet in het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- **(3)** De mate waarin het voorgestelde systeem van monitoring uitvoering van het bovengenoemde beheerplan waarborgt.

3.5 Status van de business case

De business case dient te worden ingediend als een bindend bod ten aanzien van de exploitatie van de Betuweroute. Dit betekent dat voor zover (delen van) de business case als een bindend bod worden aangemerkt, deze als concessievoorschrift kunnen worden opgenomen. Deze voorschriften worden reeds geacht te zijn aanvaard met het indienen van de business case.

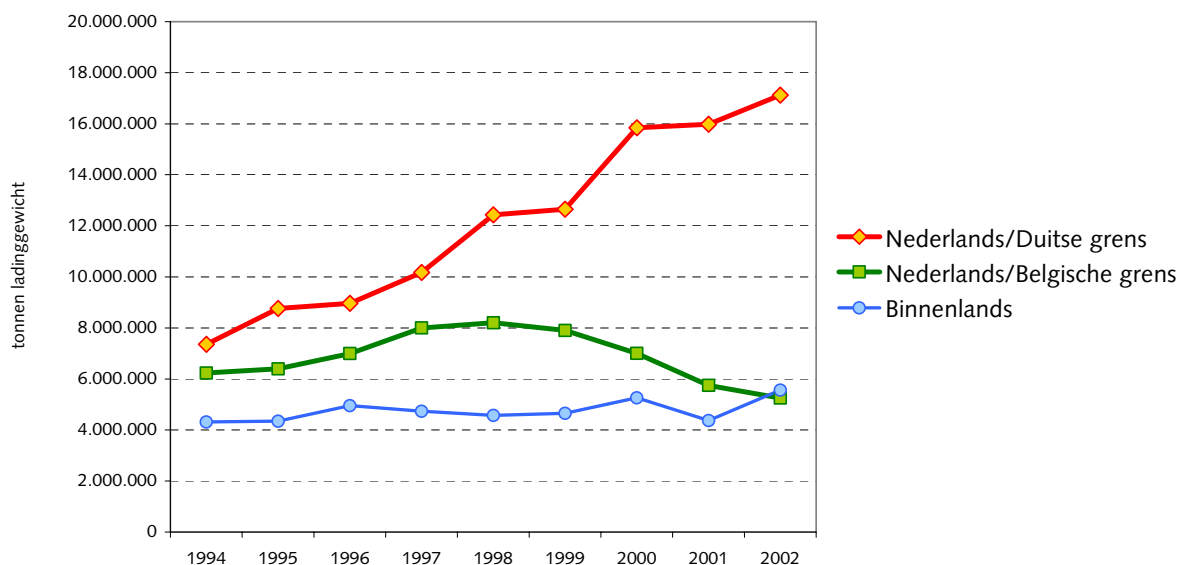
Partijen dienen eventuele voorbehouden ten aanzien van dit bod expliciet te vermelden. Na acceptatie van de business case zal het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail niet zijn toegestaan om terug te komen op de business case, met uitzondering van die voorbehouden die bij de beoordeling van de business case door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als zodanig zijn geaccepteerd.

Bijlage 1: De markt van de Betuweroute

Deze bijlage geeft een indicatieve beschrijving van de markt en het spoorbeleid. Deze informatie is bedoeld als achtergrondgegevens waaraan geen rechten kunnen worden ontleend.

Sinds 1993 is het totale volume spoorgoederenvervoer in Nederland met 177% gegroeid. Het grensoverschrijdende spoorgoederenvervoer tussen Nederland en Duitsland neemt deze groei bijna geheel voor zijn rekening. De omvang van het binnenlands vervoer is redelijk stabiel. Het vervoer richting België en verder loopt de laatste jaren terug. Ruim 80% van het spoorvervoervolume is internationaal vervoer. Het vervoer op de Belgisch-Nederlandse grensovergangen is in balans, dit in tegenstelling tot het vervoer op de Duits-Nederlandse grensovergangen. De afvoer naar Duitsland (en verder) is drie keer zo groot als de aanvoer uit/via Duitsland.

Historische ontwikkeling volume spoorgoederenvervoer in Nederland



Bron: V&W, DGG TR, op basis van:
- 1994 t/m 2001: CBS/AVV
- 2002: CBS/AVV, goederenvervoerders

HWV, versie 1 maart 2004

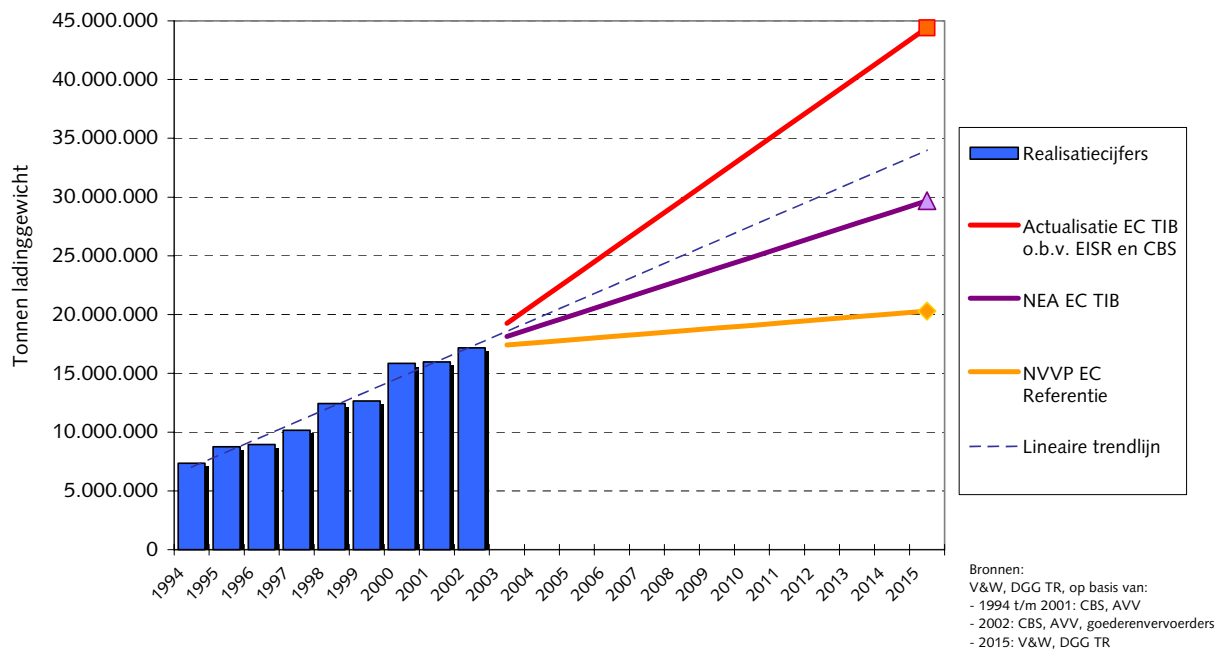
Het aandeel van spoor in de totale aanvoer (binnenvaart, weg, spoor) naar mainport Rotterdam is 11 procent⁹. In de afvoer is dat ruim 10%. Spoor is vooral sterk in de aanvoer van 'overige goederen en

⁹ Gemeten in tonnen. Modal split bevat wegvervoer, binnenvaart en spoorvervoer. Cijferbron: Port of Rotterdam, 2001.

fabrikaten' (marktaandeel 17%) en de afvoer van vaste minerale brandstoffen (marktaandeel 10%), ertsen en metaalresiduen (marktaandeel 13%), metalen en metalen halffabrikaten (marktaandeel 14%) en de afvoer van 'overige goederen en fabrikaten' (marktaandeel 21%). Uit de CBS en AVV statistieken blijkt dat spoor vooral groeit in het vervoer van ertsen en kolen en van maritieme en continentale containers. Het segment stukgoed/neo-bulk groeit gematigd. Overige droge bulk en natte bulk blijven stabiel.

De spoorgoederenvervoermarkt ontwikkelt daarmee zich conform verwachting van het vervoersscenario NEA EC TIB uit 1998¹⁰.

Ontwikkeling spoorgoederenvervoer op de grensovergangen Nederland-Duitsland



HWV, versie 1 maart 2004

De meest recente inzichten in de exploitatiemogelijkheden van de Betuweroute staan vermeld in de bijlage bij de brief aan de Tweede Kamer, studie Exploitatieopbrengsten Betuweroute(2003)¹¹. Er zijn uitgebreide analyses van de spoormarkt beschikbaar, waaronder de *Economische Impact Studie Railgoederenvervoer* (2002)¹² en de *Goederenreferentie vervoerconcessie* (2003)¹³. Belangrijkste conclusie

¹⁰ Actualisering prognoses goederenvervoer, NEA, april 1998, in opdracht van Railned.

¹¹ Meer met spoor op maat, exploitatieopbrengsten Betuweroute, Ecorys in samenwerking met Districon, 24 december 2003, in opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

¹² Economic Impact Studie Railgoederenvervoer (EISR), ontwikkeling railgoederenvervoer in een integraal perspectief, Policy Research Corporation, juni 2002, in opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

¹³ Goederenreferentie vervoersconcessie, Policy Research Corporation, augustus 2003, in opdracht van Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Gebruikersplatform Railgoederenvervoer.

uit beide onderzoeken is dat de sterkte van spoorgoederenvervoer ligt in:

- het shuttlevervoer van maritieme containers en continentale containers/ladingdraggers
- het vervoer van grote volumes goederen over middellange en lange afstanden (vanaf 250 kilometer)
- het vervoer van zware lading
- het vervoer van chemie

Spoor biedt daarnaast overloopcapaciteit voor de binnenvaart. Dit in verband met waterstanden op de rivieren, capaciteitsbeperkingen op binnenvaartterminals en het aanscherpen van de prijszetting van de binnenvaart. Spoorgoederenvervoer is van wezenlijk belang voor de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie en zeehavens. De Nederlandse havengebieden zijn ontegensprekelijk de belangrijkste knooppunten voor het spoorgoederenvervoer. Ongeveer 85 procent van het spoorvolume is gerelateerd aan de zeehavens. Het spoorvervoer concentreert zich hierdoor grotendeels op enkele hoofdassen. De Betuweroute accommodeert vanaf 2007 de stromen van en naar Duitsland (en verder). De Betuweroute accommodeert daarnaast de verwachte (overigens relatief kleine) goederenstromen richting Valburg. Verder kan een deel van het binnenlandse spoorgoederenvervoer tussen mainport Rotterdam en Oost-Nederland (via de aftakking Elst/IJsselroute)¹⁴ over de Betuweroute worden afgewikkeld. De Havenspoorlijn - onderdeel van de Betuweroute - accommodeert daarnaast alle andere stromen tussen mainport Rotterdam en België (en verder) en de rest van Nederland.

Uit voorgaande blijkt dat de markt voor goederenvervoer per spoor op de Betuweroute grotendeels een internationale markt is. Samenwerking met buitenlandse partijen zal daarom van groot belang zijn.

¹⁴ Bij eventuele restruimte op de IJsselroute mogelijk ook een deel van het vervoer tussen mainport Rotterdam en Noord-Nederland.

In deze bijlage wordt een samenvatting (maar niet uitputtend) gegeven van vigerend beleid en wet- en regelgeving voor goederenvervoer per spoor dat relevant is voor de business case. Deze bijlage voorziet niet in nieuwe verplichtingen voor het beheer van de Betuweroute. Deze informatie is bedoeld als achtergrondgegevens waaraan geen rechten kunnen worden ontleend.

B2.1 Europees beleid

Inmiddels is een groot aantal stappen gezet op weg naar een daadwerkelijke openstelling van de Europese markt voor goederenvervoer per spoor. In het eerste spoorpakket, dat in Nederland wordt geïmplementeerd met de nieuwe Spoorwegwet, is besloten tot liberalisatie van het internationale spoorgoederenvervoer en een kader gegeven voor capaciteit en gebruiksvergoeding. Richtlijn 2001/16/EG¹⁵ legt een basis voor het opstellen van eisen aan de interoperabiliteit. Momenteel worden op basis van deze richtlijn eisen Technische Specificaties voor Interoperabiliteit uitgewerkt. Het tweede spoorpakket voorziet in richtlijnen voor harmonisatie van veiligheidseisen, uitbreiding interoperabiliteit en in een (versnelde) openstelling van nationale spoorgoederenmarkten. Op 22 april 2004 is besluitvorming over tweede spoorpakket positief afgerond. Onder andere is besloten de nationale spoorgoederenmarkten per 1 januari 2007 open te stellen.

B2.2 Aansluiting Duitsland op de Betuweroute

De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Duitse Minister van Verkeer hebben 6 oktober 2003 een verklaring ondertekend over de optimalisering van de Duitse aansluiting op de Betuweroute.¹⁶

“ ... Ausgehend von der Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der DB AG und dem Land Nordrhein-Westfalen über die ABS Emmerich – Oberhausen, im Jahr 2004 Optionen für die gleichzeitige Optimierung des Anschlusses an die Betuweroute auf niederländischem Gebiet vorzulegen. ...“

Daarnaast investeert Duitsland in de ontvlechting van spoorinfrastructuur voor personenvervoer en spoorinfrastructuur voor goederenvervoer. Ook in Zwitserland wordt geanticipeerd op een groei

¹⁵ Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001, betreffende de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem.

¹⁶ Gemeinsame Erklärung des Bundesministers für Verkehr, Bau und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland, Dr. Manfred Stolpe und die Ministerin für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, Karla Peijs, anlässlich der Deutsch-Niederländischen Ministerkonferenz “die sich ändernde Welt des Gütertransports – Herausforderungen für die deutsche und niederländische Verkehrspolitik am 6. Oktober 2003 in Amsterdam

van het spoorgoederenvervoer. De Zwitsers zetten actief in op een verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar het spoor. De aanleg van de (NEAT) Alpen spoortunnels moet het mogelijk maken deze groei faciliteren.

B2.3 Corridorstudies

Om de Europese liberalisering en harmonisering te versnellen zet Nederland in op de zogenaamde internationale corridoraanpak. Doel is de spoorverbinding in de gehele internationale corridor beter en efficiënter te benutten door publieke en marktpartijen bij elkaar te brengen. Hierbij komen zaken aan de orde als de wederzijdse erkenning van personeel en materieel, problemen rondom douaneafwikkeling en interoperabiliteit. De eerste corridor die in samenwerking met Duitsland, Zwitserland en Italië wordt gestroomlijnd, is de corridor Rotterdam-Milaan. In de *Internationale Qualitätsverbesserung des Schienengüterverkehrs auf Nord-Süd Corridor* (IQC) werken marktpartijen samen aan verbetering kwaliteit van de corridor. Een eerste voortgangsverslag van de activiteiten op deze corridor is bijgesloten¹⁷.

Momenteel wordt ook gewerkt aan het starten van de corridor Nederland-Polen en de corridor Nederland-Frankrijk.

B2.4 Voldoende kwalitatieve goederenpaden

Het beschikbaar zijn van voldoende aan- en afvoermogelijkheden om de Betuweroute op en af te kunnen zal ook in de toekomst capaciteit op het gemengde net en het internationale spoornetwerk vergen. De beschikbaarheid van capaciteit voor het spoorgoederenvervoer op deze delen van het Nederlandse spoornetwerk is belangrijk voor de exploitatie van de Betuweroute.

B2.5 Stimuleren marktontwikkeling

De markt zal uiteindelijk het succes van de Betuweroute bepalen. Diverse marktpartijen zijn actief bezig met het ontwikkelen van initiatieven. In het kader van de beheerconcessie moet duidelijk worden welke rol ProRail de komende jaren kan en wil vervullen om de markt vraag naar spoorgoederenvervoer te faciliteren. Het sinds januari 2004 operationele *Rail Cargo Information Netherlands*¹⁸ moet de marketing en voorlichting krachtig ondersteunen. Verladers kunnen hier informatie krijgen over de mogelijkheden van het spoorvervoer. Met deze 'wegwijsfunctie' wordt ook een belangrijke barrière voor markttoetreding weggenomen.

B2.6 Prijsbeleid

Thans is er binnen de Europese Unie een ontwikkeling in de richting van prijsbeleid voor het vrachtvervoer over de weg. Vanaf 1 januari 2004 is er een tolheffing voor het vrachtverkeer in Oostenrijk van kracht en in Duitsland zal naar verwachting vanaf 1 januari 2005 toch de Maut-heffing voor vrachtwagens worden ingevoerd. In de Europese Raad is er niet tot een akkoord met Oostenrijk gekomen zodat er de

¹⁷ cf. Progress report IQC May 2004.

¹⁸ Zie website <http://www.railcargo.nl>

facto geen eco-puntensysteem in Oostenrijk vanaf 1 januari 2004 van kracht is. Gelet op de verschillende initiatieven van de afzonderlijke EU-landen probeert de huidige Commissie nog voor de zomer de richtlijn voor een aanpassing van het Eurovignet en een richtlijn voor de interoperabiliteit van de heffingssystemen rond te krijgen.

Spoorvervoer wordt door de implementatie van Richtlijn 2001/14 EG geconfronteerd met een gebruiksvergoeding die minimaal de gebruiksafhankelijke kosten van beheer, onderhoud en vernieuwing moet dekken. De spoorinfrastructuurbeheerders dienen binnen de kaders van de Europese en nationale wetgeving de gebruiksvergoedingsystematiek vast te stellen en tarieven overeen te komen met de vervoerders.

Op de Rijnwateren¹⁹ zijn gebruiksvergoedingen uitgesloten conform artikel 3 van de Akte van Mannheim, met uitzondering van de kunstwerken. Buiten de Rijnwateren kunnen wel gebruiksvergoedingen worden geheven. Vooralsnog zijn er echter geen concrete beleidsvoornemens.

Het regeerakkoord van het kabinet Balkenende II voorziet in een onderzoek naar beprijzen in de transportsector. Momenteel vindt een interdepartementaal beleidsonderzoek (IBO) gebruiksvergoeding plaats.

¹⁹ Voor het Nederlands grondgebied omvat dit gebied de Rijn, de Waal, de Lek en de vaarwegen die deze rivieren verbinden met de Nieuwe Waterweg en de Haringvliet.