

De antwoorden op deze kamervragen geven de feitelijke inhoud weer van de op 16 januari 2006 ondertekende MoU's en lopen niet vooruit op de definitieve besluitvorming over het beheer van de Betuweroute.

Kamervragen gesteld tijdens AO 14 februari 2006 MoU beheer en exploitatie Betuweroute en restant schriftelijke Kamervragen gesteld ter voorbereiding van het AO14 februari 2006 (financiële vragen) .

1. Waarom heeft de minister de inhoud van de brief van ProRail van 12 januari 2006 niet als een alarmsignaal ervaren?

Voorafgaand aan de brief van 12 januari heeft een gesprek met ProRail plaatsgevonden. Naar aanleiding van dit gesprek heb ik een aantal afspraken met ProRail gemaakt. De brief was in mijn ogen bedoeld om deze afspraken te markeren. Ik heb deze afspraken daarna adequaat in de MoU's verwerkt. Dit werd bevestigd door het feit dat ProRail beide MoU's met instemming van de Raad van Commissarissen heeft ondertekend.

2. Hebben zich in de periode dat werd gewerkt aan het consortium, conflicten voorgedaan en, zo ja, welke zijn dat geweest? Geeft ProRail soms de voorkeur aan de terugvaloptie, maar ziet het bedrijf zich door de politiek gedwongen tot iets anders?

In mijn brief van 16 januari 2006 heb ik aangegeven dat de onderhandelingen complex en intensief waren. Dit betekent dat zich in dit proces, zoals in ieder zwaar onderhandelingsproces, regelmatig conflicten hebben voorgedaan. Voor het tweede deel van de vraag verwijs ik naar mijn brief van 16 januari 2006.

3. Hoe kan ProRail afstand nemen van MoU's, terwijl alleen de Kamer het recht heeft zich van goedkeuring te onthouden?

In formele zin heeft ProRail nooit afstand genomen van de MoU's. In de hoorzitting van de Tweede Kamer zijn er wel vraagtekens gezet bij de bereikte overeenstemming.

4. Heeft de Minister er vertrouwen in dat dit consortium de exploitatie van de Betuweroute in de komende jaren tot een goed resultaat kan brengen?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de brief en de bijlagen.

5. Kan de Minister verklaren hoe het mogelijk is dat de partijen die samen een consortium moeten vormen, weinig vertrouwen in elkaar hebben en dat een deel van die partijen ook weinig vertrouwen in de Minister heeft?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de brief en de bijlagen.

6. Ziet de Minister de beoogde consortiumpartijen in de toekomst met elkaar door één deur gaan? Wat moet er gebeuren als dit niet het geval is?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de brief en de bijlagen.

7. Is bij de Betuweroute een constructie mogelijk zonder ProRail, maar waarbij ProRail wel de verantwoordelijkheid voor het net behoudt? Wordt ook onderzoek gedaan naar een concessie waarin niet wordt deelgenomen door ProRail, maar waarbij ProRail er bij contract wel aan wordt gehouden om bepaalde diensten te leveren?

Beheer van de Betuweroute is op dit moment zonder betrokkenheid van ProRail niet mogelijk. Deze optie stuit op aanzienlijke bezwaren van technische en organisatorische aard. Hetzelfde geldt voor een constructie waarbij de beheerder diensten van ProRail contracteert of waarbij de beheerder mensen en systemen inhuurt.

8. Is het HSL model een optie voor het beheer van de Betuweroute?

De HSL maakt onderdeel uit van de HSWI. ProRail is de beheerder voor de HSL, waarbij het onderhoud en de instandhouding voor de duur van 25 jaar via een aanbesteding met InfraSpeed zijn gecontracteerd. Dit model zou op de langere termijn mogelijk ook een optie kunnen zijn voor het beheer van de Betuweroute. Dit zal te zijner tijd meegenomen worden in het onderzoek naar een mogelijke aanbesteding.

9. Waarom kon er geen openbare aanbesteding worden gehouden?

Openbare aanbesteding op dit moment zou, gelet op de onzekerheden die er nog zijn rond wezenlijke aspecten van de exploitatie, resulteren in voor de Staat minder aantrekkelijke biedingen vanuit de markt vergeleken met de situatie waarbij de Betuweroute een aantal jaren in gebruik is. Zoals ik u reeds bij brief van 30 juni 2005 heb medegedeeld geldt bovendien dat het houden van een openbare aanbesteding een tijdrovend proces is en daarom niet in korte termijn gerealiseerd kan worden. Voor verdere details verwijs ik naar deze brief.

10. Waarom is er in januari 2006 een substantieel ander voorstel met betrekking tot de juridische constructie, overheidsbijdrage, risicoverdeling en deelnemende partijen op tafel gekomen dan in september 2005?

In het voorstel van 16 september 2005 'De Betuweroute in bedrijf' waren de overheidsbijdrage en risicoverdeling nog onvoldoende uitgewerkt. De juridische constructie en de wijze waarop de partijen in deze constructie zouden deelnemen was in het voorstel nog niet vormgegeven. Deze punten zijn geconcretiseerd tijdens de onderhandelingen en vastgelegd in de MoU's.

11. Wat is het voordeel voor beide havenbedrijven om deel te nemen aan een consortium. Is dit het rendement van 14% terwijl de overheid een maatstaf van 7% hanteert? Hoe ziet de Minister dit?

Het voordeel voor beide havenbedrijven om deel te nemen aan het consortium is gelegen in het strategisch belang van de Betuweroute voor beide havens.

Beide havenbedrijven hebben toegezegd vreemd vermogen in te brengen in de vorm van een achtergestelde lening en zijn op deze wijze risicodragend bij het beheer betrokken. De rente op de achtergestelde leningen bedraagt ten minste 5% nominaal vanaf het moment dat de leningen worden opgenomen. Het in mijn brief van 16 januari 2006 genoemde percentage van 14% ziet op het rendement van de aandeelhouders in GTRC (te weten Babcock en Brown TowRail en ProRail).

12. Waarom is er afgestapt van één MoU en één concessie?

In de MoU's heeft GTRC het operationeel beheer van de Betuweroute en is daarmee verantwoordelijk voor de commerciële exploitatie. De Betuweroute maakt echter onderdeel uit van de totale Nederlandse spoorweginfrastructuur via de aan- en afvoerroutes van en naar het gemengde net en de twee samenloopbaanvlakken. Vanuit de verantwoordelijkheid die ProRail heeft voor het optimaal functioneren van gehele spoorwegsysteem en voor de veiligheid, en in acht nemende dat GTRC nog niet is opgericht, is het noodzakelijk dat ProRail ook op deze terreinen formele bevoegdheden heeft over de Betuweroute. Deze formele bevoegdheden, die toezien op veiligheid, kunnen alleen op grond van een concessie verleend worden. Derhalve is het noodzakelijk dat zowel aan GTRC als aan ProRail een concessie dient te worden verleend voor het beheer van de Betuweroute.

13. Kan de concessieduur korter dan max. 6 jaar zijn?

Ja, de concessies in de MoU's hebben een duur van minimaal 5 jaar met een eventuele voorlooperperiode van maximaal 1 jaar.

14. Wat is de reden voor de langere concessieduur, 5 tot maximaal 6 jaar in plaats van 3 jaar?

Een resultaat van de onderhandelingen met het consortium was dat een concessieduur van 5 jaar noodzakelijk was met het oog op het door GTRC kunnen dragen van de commerciële risico's.

15. Wat is de betekenis van de voorlooperperiode in relatie tot de concessieduur?

De concessieduur in de MoU's is vastgesteld op minimaal 5 jaar. Om er voor te zorgen dat op 1 januari 2007 gestart kan worden met het commercieel exploiteren van de Betuweroute is in de MoU's afgesproken dat de concessieperiode kan worden verlengd met een voorlooperperiode van maximaal 1 jaar. Daarmee wordt de duur van de concessie formeel bepaald op maximaal 6 jaar. Dit betekent dat ook in het geval er nog onvoldoende vervoerscapaciteit en/of onvoldoende locomotieven beschikbaar mochten zijn waardoor GTRC haar plannen niet kan realiseren commerciële exploitatie mogelijk is.

16. Hoe lang gaat de voorlooperperiode duren en wat zijn de kosten daarvan voor de Staat? (Hoe groot is de renteloze lening die verschaft wordt in de voorlooperperiode en leidt het voorloopjaar niet feitelijk tot een concessieduur

van zes jaar? Hoe verhouden de voorlooperperiode en de renteloze lening zich tot de berichten dat er waarschijnlijk geen trein gaat rijden in 2007 omdat er geen materieel beschikbaar is?)

De voorlooperperiode kan maximaal 1 jaar duren. De Staat verstrekt in deze periode aan GTRC een lening ter dekking van haar netto-uitgaven. Ik kan slechts globale ramingen geven van de kosten voor de Staat indien de situatie van een voorlooperperiode zich zou voordoen. Bedacht dient te worden dat (een deel) van de renteloze lening zal worden terugbetaald aan de Staat aan het einde van de concessieperiode indien er in de laatste twee jaren van de concessie sprake is van betere resultaten ten opzichte van de base case in het voorstel van 16 september 2005, met dien verstande dat het terugbetalen van de lening aan de Staat is achtergesteld aan het terugbetalen van de leningen aan de havens. De Horvat audit schat de kosten van een voorlooperperiode op € 6,9 miljoen.

17. Wanneer weet de Minister precies wanneer er echt gereden kan worden?

Volgens de huidige inzichten zal er vanaf 1 januari 2007 gereden worden op de Betuweroute.

18. In hoeverre zijn de kosten, zoals bijvoorbeeld van vernieuwing, 'weggemasseerd' in het voorstel van GTRC voor de exploitatie?

In het kader van de gewenste kostendekkendheid op termijn van de exploitatie van de Betuweroute zijn de kosten van vernieuwing altijd buiten beschouwing gelaten.

19. Kan de Minister aangeven hoeveel de overheidsbijdrage maximaal zal bedragen, inclusief de risico's die de Staat op zich neemt?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de Horvat audit. Horvat heeft voor beheer op basis van de MoU's en voor de variant 'ProRail bestaande opzet' de overheidsbijdrage in kaart gebracht. Voor één van de risico's die bij de Staat liggen, te weten de zettingen, heeft Horvat een bedrag geraamd.

20. Het lijkt erop dat het exploitatietekort de laatste tijd met een miljoen euro per week stijgt. Hoeveel exploitatietekort vindt de Minister acceptabel? Is de rijksbijdrage uit politieke overwegingen te optimistisch geraamd?

De Horvat audit geeft de kosten weer van het beheer van de Betuweroute op basis van de MoU's en door 'ProRail bestaande opzet'. In een bijlage bij mijn brief heb ik aangegeven hoe deze bedragen zich verhouden tot de eerder door mij aan uw Kamer aangegeven bedragen.

21. Is het wel logisch om ook het risico van stremmingen op de toeleidende baanvlakken op het gemengde net neer te leggen bij de Staat?

Het risico van stremmingen op het gemengde net is een risico waarop GTRC vrijwel geen invloed kan uitoefenen. Gezien de relatief korte looptijd van de

concessie, de omvang van de cash flow van GTRC en het beperkte weerstandsvermogen, kan GTRC dit risico niet dragen. Het risico is om deze reden dan ook – onder voorwaarden - bij de Staat neergelegd.

22. Waarom ligt het risico van een kortingsregeling op het gemengde net bij de Staat?

Dit risico is bij de Staat belegd omdat de Staat in overleg met ProRail bepaalt of een kortingsregeling wordt toegepast. Een kortingsregeling kan een wezenlijke invloed hebben op het gebruik en inkomsten van de Betuweroute.

23. In hoeverre is het thans voorliggende voorstel van GTRC aanbestedingsproof?

Het aanbestedingsrecht verzet zich niet tegen de MoU's. De mogelijkheden van het aanbesteden van diverse andere constructies zal in de komende jaren nader worden onderzocht.

24. Is het door de Minister voorgestelde model met twee concessies geschikt voor aanbesteding over vijf tot zes jaar?

In het onderzoek naar een mogelijke aanbesteding wordt ook dit model nader beschouwd.

25. Is er sprake van een balans tussen personenvervoer en goederenvervoer in de totale opbrengst uit de gebruiksvergoeding?

De richtlijn 2001/14/EC stelt dat de gebruiksvergoeding de kosten moet omvatten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst. De uitwerking van de richtlijn tot een systematiek voor de gebruiksvergoeding moet leiden tot tarieven die een afspiegeling zijn van de door de gebruiker veroorzaakte kosten en daarmee tot een balans tussen de opbrengsten uit gebruiksvergoedingen van het personen- en goederenvervoer. De NMa heeft in april 2005 op basis van een onderzoek van de Erasmus Universiteit Rotterdam geconcludeerd dat de systematiek van ProRail voldoet aan de richtlijn. Een kanttekening hierbij is dat de richtlijn ruimte biedt voor meerdere invullingen van een systematiek.

26. Hoe komen we op een geleidelijke manier naar een acceptabele hoogte van de gebruiksvergoeding?

Later deze week zal ik u nader berichten omtrent de gebruiksvergoeding voor de periode 2007 tot en met 2011.

27. Door Railion is aangegeven dat de veiligheidssystemen op zijn vroegst pas begin 2008 beschikbaar zijn op de locomotieven. Dat zijn bovendien nog maar diesellocomotieven. Wat gebeurt er in het tussenliggende jaar?

Over het aantal beschikbare ETCS locomotieven vanaf 1 januari 2007 zal in de komende periode meer duidelijkheid gaan ontstaan. Overigens heb ik zoals

u weet op de Betuweroute de mogelijkheid terug te vallen een alternatief veiligheidssysteem.

28. Hoe denkt de Minister over routedwang?

Bij het ontwerp van de Betuweroute is er vanaf het begin rekening mee gehouden dat tussen goederen die over de Betuweroute vervoerd worden ook gevaarlijke stoffen zitten. Mede daarom is in alle betreffende bestemmingsplannen vastgelegd dat zones van 30 meter ter weerszijden van de Betuweroute blijvend vrij van "kwetsbare bestemmingen" moeten blijven. Volgens de meest recente beleidsvrije marktprognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen (VGS) per spoor zal, vanaf het moment dat de Betuweroute beschikbaar komt, een groot deel van het VGS in west-oost-richting via de Betuweroute afgewikkeld worden (ProRail, 05-12-2003; zie ook Niet-dossierstuk 2003-2004, vw04000320, Tweede Kamer). Routedwang is daarvoor niet nodig: de kwaliteit van treinpaden over de Betuweroute is hoger dan de kwaliteit van de resterende goederentreinpaden over de parallelle spoorroutes waardoor vervoerders geen dwang nodig hebben om de Betuweroute te gebruiken.

In het geval dat veel spoorvervoerders tóch over de huidige routes via Brabant en/of via Utrecht naar Duitsland zouden willen rijden, met treinen waarin natuurlijk ook gevaarlijke stoffen zitten, is er goede kans dat die spoorlijnen "overbelast" verklaard moeten worden. In dát geval krijgen goederentreinen op die twee spoorroutes de allerlaagste prioriteit volgens de regels van de nieuwe AMvB Capaciteit die we kort geleden in deze Kamer hebben besproken. Ze komen pas als laatste aan de beurt.

Dit alles geldt voor alle soorten goederenvervoer, dus óók voor het vervoer van gevaarlijke stoffen: die zullen dus voor een groot deel via de Betuweroute vervoerd gaan worden, en nog maar weinig via de Brabantroute en de Utrechtroute.

Daarnaast bereid ik op dit moment de regeling voor het vervoer gevaarlijke stoffen op het spoor (RVGS) voor. De RVGS geeft mij de mogelijkheid om specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen plafonds te bepalen die het mogelijk maken over bepaalde routes (zoals de Betuweroute) veel en over andere weinig dan wel vrijwel geen gevaarlijke stoffen op bepaalde routes toe te laten. Aangezien een eerste concept voor deze regeling veel stof heeft doen opwaaien heb ik in het AO over de nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen van 30 januari conform de wens van de VCK de RVGS toegezegd de RVGS te bezien als onderdeel van het 'basisnet' spoor. Dit betekent dat hij niet eerder dan 1 januari 2008 in werking kan treden. Gezien de natuurlijke zuigkracht van de Betuweroute en de AMvB capaciteit, verwacht ik de RVGS ook niet voor die datum nodig te hebben.

29. Wil de Minister nadenken over een nieuwe aanbidding?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de brief en de bijlagen.

30. Hoe groot is de volgens de Minister te verwachten "significante" vraaguitval als gevolg van de infraheffing? Wil de Minister de Kamer informeren over de

onderzoeken en voorwaarden die ten grondslag liggen aan de in haar brief genoemde cijfers en bedragen?

Later deze week zal ik u nader berichten omtrent de gebruiksvergoeding voor de periode 2007 tot en met 2011.

31. Is de Minister bereid om onafhankelijk inzichtelijk te maken wat de baten op het gemengde net zijn?

Later deze week zal ik u nader berichten omtrent de gebruiksvergoeding voor de periode 2007 tot en met 2011.

32. Als gevolg van de uit te voeren audit zullen ongetwijfeld nieuwe onderhandelingen worden geopend. Het is zaak dat die nieuwe onderhandelingen niet eindeloos worden getraineed. Is de Minister bereid om ambtenaren aan tafel te zetten om het proces te volgen en zo nodig in te grijpen?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar mijn brief en de bijlagen.

Nog openstaande schriftelijke kamervragen ingediend door de Kamer ter voorbereiding van het AO van 14 februari 2006.

7. Brengt het verlenen van twee concessies voor de Betuweroute extra kosten met zich mee voor ProRail of de Staat? Zo ja, welke kosten zijn dit en hoe hoog zijn deze kosten?

Doordat in de MoU's het beheer van de Betuweroute separaat van het gemengde net zal worden uitgevoerd ontstaan snijverliezen. Volgens de Horvat audit bedragen deze snijverliezen € 13,5 miljoen. Overigens merkt Horvat op dat de berekende snijverliezen deels bestaan uit kosten die ook gemaakt zouden moeten worden wanneer de Betuweroute op termijn zou worden aanbesteed.

17. Hoeveel geld bespaart de Staat doordat beheertaken overgaan naar GTRC? Om welke beheertaken gaat het hier precies?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de brief en de bijlagen.

28. Hoe verhouden de kosten voor de totale spoorsector (V&W, ProRail, GTRC en vervoerders) zich in de MoU's tot de kosten die waren verbonden aan de oorspronkelijke Business case en de beheerconcessie van ProRail? Met welke vervoervolumes en gemiddelde treinkilometerprijs wordt hierbij rekening gehouden?

De kosten voor de totale spoorsector zijn de bruto kosten van de beide varianten zoals door Horvat bepaald. Immers de gebruiksvergoeding is voor de Staat een bate maar voor de vervoerders een kostenpost. Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de brief en de bijlagen. Een

vergelijking met de kosten van de businesscase van ProRail en HbR is als gevolg van de verschillende looptijden niet gemaakt.

30. Aangegeven wordt dat ProRail informatie moet overdragen aan GTRC. Zijn er veel kosten gemoeid met deze informatieoverdracht en hoe ingewikkeld is dit aangezien ProRail deze informatie nog nooit eerder heeft hoeven overdragen?

De Horvat audit begroot de kosten voor de overdracht van beheer en beheerinformatie op € 1,5 miljoen.

31. GTRC wordt gevrijwaard van de opstalaansprakelijkheid. Hoeveel kosten bespaart GTRC hiermee aan verzekeringspremie en overige kosten?

De Horvat audit geeft aan dat voor ProRail de kosten van de opstalaansprakelijkheid € 3,0 miljoen bedragen. Horvat neemt als kosten voor de Staat verbonden aan de vrijwaring van GTRC eenzelfde bedrag op.

32. Welke kosten dan wel vergoedingen worden er verwacht ten gevolge van stremmingen op het gemengde net? Is het juist dat gezien de goederenontsporing bij Utrecht en Vught dit jaar, hier kosten gemaakt zouden zijn voor compensatie? Zo ja, hoe hoog zouden die kosten zijn?

Alleen indien er sprake zou zijn van structureel volumeverlies als gevolg van een stremming op het gemengde net kan er sprake zijn van een schadevergoeding door de Staat aan GTRC. Het is dan ook bijzonder moeilijk in te schatten wat de omvang van dit risico voor de Staat zal zijn. Voor de specifieke stremmingen bij Utrecht en Vught kan niet geraamd worden of er sprake zou zijn geweest van structureel volumeverlies op de Betuweroute.

33. Hoeveel gaat Transmissie, zoals genoemd in artikel 7.3 van de MoU Staat - GTRC, extra kosten ten opzichte van de begrote 22,2 miljoen euro, gezien de extra werkzaamheden van GTRC in werkpakket i en de extra werkzaamheden van ProRail in werkpakket iv?

De Horvat audit vermeldt € 7,0 miljoen aan extra Transmissiekosten in de GTRC variant.

46. Zijn de 35,6 miljoen euro de enige kosten die de Staat maakt voor de exploitatie van de Betuweroute of komen er nog bijvoorbeeld voorbereidingskosten en eindeconcessiekosten bij? Zo ja, om welke kostensoorten gaat dit en hoe hoog zijn die?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de brief en de bijlagen.

47. Hoe verhouden de kosten voor de Staat van de exploitatie berekend op €35,6 mln. zich tot de business case van ProRail en HbR en de kosten uit het beheerplan ProRail?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de brief en de bijlagen. Een vergelijking met de kosten van de businesscase van ProRail en HbR is als gevolg van de verschillende looptijden niet gemaakt.

56. Bent u er zeker van dat na afloop van de voorgestelde periode van zes jaar kostendekkende exploitatie van de Betuweroute mogelijk is? Zijn derhalve de in de brief genoemde bedragen de laatste bijdrage van de Staat aan de Betuweroute?

Kostendekkende exploitatie is mede afhankelijk van de marktontwikkelingen in de komende jaren. De bijdrage van de Staat hangt ook af van de keuze van de tarieven voor de gebruiksvergoeding.

57. In uw brief schrijft u "Commerciële risico's liggen bij GTRC, met uitzondering van de risicoaansprakelijkheid die ik uit commerciële overwegingen niet bij GTRC kan neerleggen. Overige risico's, waarop GTRC geen invloed kan uitoefenen, liggen veelal bij de Staat". Wat wordt bedoeld met de opmerking dat de "risicoaansprakelijkheid" bij de Staat ligt? Hoe hoog kunnen de daarmee gemoeide kosten oplopen? Wat is de kans dat dergelijke risico's optreden?

In de MoU's is vastgelegd dat de opstalaansprakelijkheid tegenover derden volledig op GTRC en ProRail rust overeenkomstig het bepaalde in de Spoorwegwet. GTRC en ProRail zijn evenwel door de Staat gevrijwaard voor de financiële gevolgen van deze risicoaansprakelijkheid. De kans een dergelijk risico optreedt is op voorhand niet goed in te schatten. De Horvat audit geeft hiervoor € 3 miljoen weer.

58. Wat is bedoeld met 'lening voorlooperperiode'? Hoe hoog kunnen de kosten voor de Staat daarvan bedragen? Hoe groot is het risico dat dit optreedt?

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar het antwoord op vraag 16 zoals gesteld tijdens het AO.