

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
8 april 2005	2 (apart verzonden)
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/05.003451	-
Onderwerp	
business case exploitatie Betuweroute	

Geachte voorzitter,

Zoals eerder met uw Kamer besproken heb ik in februari vorig jaar het Havenbedrijf Rotterdam en ProRail uitgenodigd om samen een business case uit te werken voor een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute. In deze brief geef ik mijn oordeel over de business case en schets ik het vervolgtraject voor de exploitatie van de Betuweroute.

## **Voorgenomen besluit**

Met mijn verzoek aan Havenbedrijf Rotterdam en ProRail heb ik beoogd te komen tot afspraken over een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute.

De exploitatie van de Betuweroute is in de eerste jaren na openstelling omgeven door een aantal serieuze onzekerheden van technische, commerciële en internationale aard. Deze onzekerheden zijn meegenomen en waar mogelijk gemonetariseerd in de referentiecaser van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en in de business case van Havenbedrijf Rotterdam en ProRail. Onzekerheden met betrekking tot de exploitatie vertalen zich in de business case in een forse prijs voor de risico-overdracht naar de concessiehouder en/of het slechts in beperkte mate door de concessiehouder dragen van de (financiële) risico's van de exploitatie van de Betuweroute. Samen met de inzichten uit de referentiecaser en de visie van de externe adviesgroep onder voorzitterschap van de heer H. Benjamins (voorzitter Raad van Bestuur Koninklijke Frans Maas Groep) brengt dit mij tot de conclusie dat de huidige (markt)condities niet gunstig zijn en het nu niet opportuun is om een langjarig commitment aan te gaan. Dit betekent dat de ingediende business case niet kan leiden tot een langjarige beheerconcessie voor de exploitatie van de Betuweroute.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895

De komende jaren wil ik de nadruk leggen op het wegnemen van onzekerheden. Hiermee wil ik de Betuweroute in een zodanige uitgangspositie brengen dat ik op een later tijdstip in staat ben onder gunstigere condities over te gaan tot langjarige gunning van een kostendekkende exploitatie. Bovendien wil ik op korte termijn maximale helderheid kunnen bieden aan de toekomstige gebruikers van de Betuweroute en zekerstellen dat de Betuweroute op 1 januari 2007 in beheer kan worden genomen. Te verwachten valt dat na een aanlooperperiode van drie à vijf jaar de onzekerheden grotendeels zijn weggenomen. Voor die aanlooperperiode wil ik voor de exploitatie van de Betuweroute een opdracht verstrekken aan ProRail. ProRail en Havenbedrijf Rotterdam hebben aangegeven graag te willen samenwerken bij de uitvoering van deze opdracht. Ze kunnen hierbij ook andere marktpartijen betrekken. Vernieuwende en positieve punten uit de business case zullen daarbij als uitgangspunt worden gehanteerd, inclusief het inrichten van de commerciële functies.

Het is mijn voornemen om de exploitatie van de Betuweroute na afloop van deze aanlooperperiode aan te besteden. Op korte termijn zullen gesprekken worden aangegaan met TowRail en eventuele andere geïnteresseerde marktpartijen om ook hun voorstellen te betrekken bij de vormgeving van deze toekomstige aanbesteding.

## **1. Achtergronden**

De door uw Kamer aangenomen motie Hofstra van 20 februari 2003 (Kamerstuk, 22 589 nr. 214, TK) verzoekt de regering afspraken te maken met het verladend en vervoerend en aan de Rotterdamse haven gerelateerde bedrijfsleven, opdat de rijksoverheid gevrijwaard blijft van exploitatieverliezen op de Betuweroute. Ik heb eerder aangegeven deze motie buitengewoon serieus te nemen en actief te willen sturen op kostendekking.

Uit eerdere marktconsultaties is destijds naar voren gekomen dat marktpartijen afwachtend zijn en vooralsnog terughoudend als het gaat om een actieve en risicodragende participatie in de exploitatie van de Betuweroute. Het beeld dat hierin naar voren kwam, is dat de overheid in eerste termijn zelf aan zet is en de verantwoordelijkheid moet nemen om de marktwaarde zichtbaar te maken. Daarna is een risicodragende participatie vanuit het bedrijfsleven denkbaar.

Om maximaal invulling te geven aan de wens van uw Kamer, zoals verwoord in de motie Hofstra, heb ik in februari 2004 het Havenbedrijf Rotterdam N.V. verzocht om samen met ProRail B.V. een business case uit te werken met als doelstelling om te komen tot een kostendekkende exploitatie en een optimaal gebruik van de Betuweroute. De achtergronden hiervan zijn beschreven in mijn brief van 23 februari 2004 (22 589, nr.228) en met uw Kamer besproken in een algemeen overleg op 7 april 2004. De vraag aan Havenbedrijf Rotterdam en ProRail is nader ingevuld met een informatiedocument en een beoordelingskader. De Spoorwegwet en onderliggende regelgeving geven het kader aan waarbinnen de exploitatie kan plaatsvinden.

## **2. Business case Exploitatie Betuweroute**

Op 30 november 2004 hebben Havenbedrijf Rotterdam en ProRail mij een business case aangeboden voor de exploitatie van de Betuweroute. Havenbedrijf Rotterdam en ProRail hebben op mijn verzoek de business case aangevuld met addenda van 10 januari 2005, 14 januari 2005 en 2 maart 2005. Laatstgenoemd addendum is ingediend ter verduidelijking van de invulling van het beoordelingscriterium "de mate waarin de exploitatie van de Betuweroute kostendekkend is" en ter beantwoording van mijn vraag in hoeverre met hogere tarieven voor de gebruiksvergoeding kan worden gekomen tot een kostendekkende exploitatie. In het addendum van 2 maart 2005 zijn twee scenario's opgenomen met een hogere gebruiksvergoeding.

In bijlage 1 treft u aan de business case op hoofdlijnen. Havenbedrijf Rotterdam en ProRail hechten gezien marktgerelateerde en exploitatiegevoelige gegevens in de business case aan een vertrouwelijke behandeling van de integrale business case.

De business case en addenda zijn vanuit economische en juridische optiek beoordeeld aan de hand van het "Informatiedocument business case exploitatie Betuweroute", een beoordelingskader en een referentiecaser. De twee eerst genoemde documenten zijn u bij brief van 8 december 2004 verstrekt. De referentiecaser die in mijn opdracht is opgesteld heeft een vertrouwelijke status en is niet bekend bij Havenbedrijf Rotterdam en ProRail.

De interne beoordelingsrapportages zijn om de vertrouwelijkheid van de business case te respecteren niet bijgevoegd.

De integrale business case en de interne beoordelingsrapportages van het ministerie van Verkeer en Waterstaat kan ik u desgewenst vertrouwelijk ter inzage geven.

De beoordeling en de totstandkoming van de referentiecaser is begeleid door een (inter)departementale stuurgroep waarin naast het ministerie van Verkeer en Waterstaat ook is deelgenomen door de ministeries van Financiën en van VROM.

Daarnaast heeft een onafhankelijke externe adviesgroep onder voorzitterschap van de heer H. Benjamins (voorzitter Raad van Bestuur Koninklijke Frans Maas Groep) mij geadviseerd over de business case. De andere leden van de externe adviesgroep zijn: de heer ir. P.O. Vermeulen (voorzitter van de Raad van Bestuur van de Bank Nederlandse Gemeenten), de heer mr. M. Dijkstra (Landsadvocaat) en de heer drs. M.L. Blokland RA (adviseur). Als bijlage 2 treft u aan de rapportage van de externe adviesgroep.

## **3. Beoordeling business case**

Met de business case is een vernieuwend concept voor de exploitatie van de Betuweroute neergelegd. Het voorstel bevat interessante elementen, waaronder een opstelling als ketenregisseur, een internetportaal, een systeem van kortingen en

heffingen ten behoeve van een betere benutting van de infrastructuur en een organisatie die de bedrijfsprocessen integreert en corridorgewijs aanstuurt.

Uit de business case van Havenbedrijf Rotterdam en ProRail en de referentiecaser van het ministerie van Verkeer en Waterstaat komt naar voren dat de exploitatie van de Betuweroute in de eerste jaren na openstelling voor een exploitant is omgeven door een aantal serieuze onzekerheden van technische, commerciële en internationale aard. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het risico op kinderziektes in (nieuwe) technologie, een tijdelijke ombouw van materieel door vervoerders, de beschikbaarheid van kwalitatief goede doorgaande paden in Duitsland en de bereidheid van klanten om hogere tarieven te betalen voor een product dat in ontwikkeling is. De risico's en onzekerheden in de eerste jaren van exploitatie zijn van aanvang af onderkend. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de risico's benoemd en waar mogelijk gemonetariseerd in de referentiecaser, die een vertrouwelijke status heeft. Als onderdeel van de business case hebben Havenbedrijf Rotterdam en ProRail de risico's en onzekerheden uitgewerkt in een eigen risicoanalyse.

Onzekerheden met betrekking tot de exploitatie vertalen zich in de business case in een forse prijs voor de risico-overdracht naar de concessiehouder en/of het niet door de concessiehouder (volledig) dragen van de (financiële) risico's van de exploitatie van de Betuweroute. In het voorstel van Havenbedrijf Rotterdam en ProRail worden de financiële risico's slechts in beperkte mate gedragen door de concessiehouder. In de business case wordt voorgesteld om met de Staat te komen tot een gezamenlijk alliantiefonds, waarin een deel van de risico's worden ondergebracht. De business case is niet geheel duidelijk over de totale financiële omvang van de risico's voor de Staat. Uit de beoordeling komt naar voren dat een belangrijk deel van de risico's wordt belegd bij de Staat. Daaronder is een deel van de commerciële risico's. In de business case wordt daarnaast voorgesteld om de Betuweroute in het eerste jaar na openstelling te exploiteren voor rekening en risico van de Staat en daarna na vijf jaar een evaluatiemoment in te bouwen.

De beoogde overheidsbijdrage in de business case is significant hoger dan in de referentiecaser van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het jaarlijkse exploitatieresultaat, het saldo van exploitatieopbrengsten en exploitatiekosten exclusief de vernieuwing, van de voorkeursvariant in de business case van Havenbedrijf Rotterdam en ProRail is negatief gedurende de gehele concessieperiode. Dit wordt met name veroorzaakt door de strategie van Havenbedrijf Rotterdam en ProRail om te kiezen voor een relatief lage gebruiksvergoeding die gericht is op volumemaximalisatie. De twee scenario's met een hogere gebruiksvergoeding dan in de voorkeursvariant van Havenbedrijf Rotterdam en ProRail kennen net als de referentiecaser op langere termijn wel een positief jaarlijks exploitatieresultaat en kennen tegelijkertijd relatief weinig uitval van vervoervraag. In deze scenario's worden extra condities gesteld, waaruit blijkt dat de bereidheid van de concessiehouder om risico's te dragen kleiner is. Het financieel risico voor de Staat wordt daardoor groter.

Een samenvatting van de kwantitatieve verschillen tussen de referentiecaser van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de business case van Havenbedrijf Rotterdam

en ProRail is weergegeven in tabel 1. Om u inzicht te verschaffen in de onderbouwing van de beoordeling worden deze geaggregeerde gegevens uit de referentiecassus openbaar gemaakt. Bij een toekomstige aanbesteding zal de referentiecassus worden geactualiseerd.

	referentiecasu s V&W <sup>1)</sup>	bandbreedte voorkeursvariant en scenario's
cumulatief aantal tonnen (miljoen)	425	441 tot 427
gemiddelde gebruiksvergoeding per treinkm over concessieduur (prijspeil 2003)	€ 3,55	€ 1,90 tot € 2,97
netto contante waarde 2003 onrendabele top <sup>2)</sup> (4,27% nominaal)	- € 28 mln	- € 133 mln tot - € 50 mln
<p>1) De referentiecasu van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&amp;W) is gecorrigeerd voor 'technische' aannamen in de business case van Havenbedrijf Rotterdam/ProRail: basisjaar 2003, 16 jarige concessieduur, lengte Betuweroute, inclusief emplacementen Feijenoord en IJsselmonde. Niet gecorrigeerd voor de risicoverdeling. Exclusief inleg van de Staat in business case voorgestelde alliantiefonds.</p> <p>2) exclusief vernieuwing</p>		

Tabel 1: Vergelijking op hoofdlijnen van de referentiecasu en de business case

Uit de beoordeling komt verder naar voren dat de business case en addenda niet op alle punten voldoen aan gestelde eisen en/of onvoldoende inzicht bieden ten aanzien van sommige eisen. De samenhang en onderbouwing van (onderdelen) van het commercieel plan schieten op een aantal punten tekort.

#### Externe adviesgroep

De adviesgroep is van oordeel dat de onderhavige markt in een zodanig pril stadium verkeert en met zodanige exploitatierisico's is omgeven dat uitgifte van een concessie voor de commerciële exploitatie – dus voor rekening en risico van een marktpartij – thans prematuur is. De adviesgroep doet dan ook de aanbeveling voorshands te kiezen voor een kortdurende concessie met een looptijd van drie à vijf jaar.

De adviesgroep is van oordeel dat de gepresenteerde business case onvoldoende basis biedt voor onderhandelingen gericht op een gunningbesluit dat tot een optimale kostendekkingsgraad kan leiden. De slagingskans van een commercieel succesvolle exploitatie is onvoldoende verzekerd, de prijs die van de Staat wordt gevraagd is te hoog en de bereidheid risico's te dragen is te klein. De adviesgroep doet dan ook de aanbeveling om onderhandelingen gericht op uitgifte van een vijftienjarige concessie aan Havenbedrijf Rotterdam en ProRail achterwege te laten.

#### 4. Vervolgtraject

Gegeven de onzekerheden die aan de beginjaren van de exploitatie zijn verbonden en de uitkomsten van de business case is het thans niet het moment om een langjarig commitment aan te gaan. Het advies van de Externe Adviesgroep ondersteunt deze conclusie. Dit betekent dat de ingediende business case niet kan leiden tot een langjarige beheerconcessie voor de exploitatie van de Betuweroute.

De komende jaren wil ik de nadruk leggen op het verder ontwikkelen van de spoorgoederenmarkt en het wegnemen van onzekerheden. Hiermee wil ik de Betuweroute in een zodanige uitgangspositie brengen dat ik op een later tijdstip in staat ben onder gunstigere condities over te gaan tot langjarige gunning van een kostendekkende exploitatie. Te verwachten valt dat na drie à vijf jaar de onzekerheden grotendeels zullen zijn weggenomen. Voor die aanlooperperiode wil ik voor de exploitatie van de Betuweroute een opdracht verstrekken aan ProRail. ProRail en Havenbedrijf Rotterdam hebben aangegeven graag te willen samenwerken bij de uitvoering van deze opdracht. Ze kunnen hierbij ook andere marktpartijen betrekken. Vernieuwende en positieve punten uit de business case zullen hierbij als uitgangspunt worden gehanteerd, inclusief het inrichten van de commerciële functies. Op deze wijze wordt een goede uitgangspositie gecreëerd voor het vervolgtraject.

Hierbij komt dat ik op korte termijn maximale helderheid wil kunnen bieden aan de toekomstige gebruikers van de Betuweroute en zekerstellen dat de Betuweroute op 1 januari 2007 in beheer kan worden genomen. In het najaar van 2005 dient een netverklaring bekend te worden gemaakt om de Betuweroute in de dienstregeling voor 2007 te kunnen opnemen.

Mijn beleid is erop gericht om de exploitatie van de Betuweroute na afloop van deze aanlooperperiode aan te besteden. De voorbereidingen hiertoe zullen tijdig worden opgestart, waarbij de exacte vormgeving zal worden gespecificeerd. In dit verband is het relevant te constateren dat de private exploitatie van een goederenspoorlijn een voor Europa uniek gegeven is

Ik zal afspraken maken over een kostenbesparend beheer van onderhoud en vernieuwing, een innovatieve contracteringsstrategie en een efficiënte procesintegratie, mede gelet op hetgeen is voorgesteld in de business case. Daarnaast zal ik ook afspraken maken over een efficiënt interfacemanagement tussen de Betuweroute, het gemengde spoornet en het Duitse spoornet. Teneinde een efficiënt en kosteneffectief beheer van de Betuweroute te realiseren, dient de Betuweroute vanaf de ingebruikname met een gescheiden boekhouding te worden beheerd. De beheerfunctie dient zodanig te worden ingericht dat na drie à vijf jaar een eventuele overdracht naar andere partijen mogelijk is.

Met betrekking tot de gebruiksvergoeding zet ik in op afspraken die leiden tot een optimale kostendekking, ook in de eerste jaren na openstelling.

Met de gemeente Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam zal ik tijdig afspraken maken over de gebruiksrechten van de Rotterdamse Havenspoorlijn. Momenteel beschikt ProRail over deze rechten op basis van een overeenkomst tussen de gemeente Rotterdam en ProRail. Om alsdan een andere partij dan ProRail de exploitatie van de Betuweroute en dus ook van de Havenspoorlijn te laten uitvoeren, zal ik met het Havenbedrijf Rotterdam nadere afspraken maken. Ik ben hierover met het Havenbedrijf in gesprek en heb vertrouwen in de uitkomst.

## 5. Derde partijen

Tijdens de beoordeling van de business case is er marktinteresse ontstaan. Zo heeft TowRail B.V. schriftelijk aangegeven belangstelling te hebben voor de exploitatie van de Betuweroute. Ik ben verheugd over deze belangstelling van marktpartijen. Om de zorgvuldigheid van de beoordelingsprocedure te borgen, heb ik in december 2004 TowRail per brief laten weten pas na afronding van de lopende procedure te bezien of er een mogelijkheid bestaat voor marktpartijen om mee te dingen naar een beheerconcessie voor de Betuweroute. Inmiddels zullen op korte termijn informatieve gesprekken worden aangaan met mogelijk geïnteresseerde marktpartijen ten behoeve van mijn voornemen om de exploitatie van de Betuweroute aan te besteden na afloop van de aanlooperperiode. Informatie die het ministerie van Verkeer en Waterstaat in deze gesprekken verstrekt, zal in het kader van de toekomstige aanbesteding ook aan andere geïnteresseerde partijen beschikbaar worden gesteld.

## 6. Ondersteunend beleid

Uw Kamer heeft gevraagd om inzicht te verschaffen in de relatie met het gemengde net en hierbij in te gaan op de mogelijkheden voor routing en beprijzing.

### Gebruiksvergoeding

In mijn brief van 30 september 2004 (DGP/SPO/U.04.03581) heb ik aangegeven dat de gebruiksvergoeding dient aan te sluiten bij de artikelen 62 en 63 van de Spoorwegwet die mede zorgen voor de implementatie van Richtlijn 2001/14/EG en die sinds 1 januari 2005 van kracht is. Hiermee is ook de beheerder van de infrastructuur verantwoordelijk voor het vaststellen en innen van de gebruiksvergoeding. In dezelfde brief heb ik aangegeven dat vanaf 2007 de nieuwe systematiek van gebruiksvergoeding integraal van kracht zal zijn.

Ik heb ProRail gevraagd om inzicht te geven in de beoogde tarieven en de systematiek van de gebruiksvergoeding voor het goederenvervoer op het gemengde spoorwegnet. Het beeld dat hieruit naar voren komt is in lijn met het beeld dat in mijn brief van september 2004 is geschetst. De tarieven voor het goederenvervoer op het gemengde spoornet zullen stapsgewijs toenemen tot 2007. Ten opzichte van het huidige niveau van € 0,86 per treinkilometer betekent dit een substantiële verhoging van de gebruiksvergoeding. Ter illustratie: conform het ProRail voorstel zou het basistarief voor de gebruiksvergoeding op het gemengde net voor een goederentrein van 1500 ton treingewicht - een gangbare containershuttle - in 2007 ongeveer € 3,3 per gereden treinkilometer gaan bedragen.<sup>1</sup>

Deze substantiële verhoging van de basistarieven op het gemengde net geeft in mijn ogen ruimte voor een prijsstrategie die toewerkt naar een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute.

---

<sup>1</sup> Dit basistarief is exclusief differentiaties en andere kosten (zoals rangeren en ondersteunenden diensten).



### **Capaciteit gemengde spoornet**

Momenteel wordt gewerkt aan de voorbereiding van een wijzigings-AMvB ter wijziging van de vigerende AMvB Capaciteit (onder de Spoorwegwet). In deze AMvB Capaciteit worden onder andere de veranderingen verwerkt die samenhangen met het beschikbaar komen van de Betuweroute en de HSL-Zuid. De AMvB moet van kracht zijn voor de dienstregeling vanaf 1 januari 2007. Hiertoe zal de concept-AMvB volgens de huidige planning deze zomer worden voorgehangen bij uw Kamer, opdat deze in januari 2006 kan worden gepubliceerd.

Het Nederlandse spoorwegnet is op grond van de Spoorwegwet en Europese regelgeving in beginsel vrij toegankelijk voor goederenvervoerders. In de nieuwe AMvB wil ik evenwel de randvoorwaarden creëren die er toe leiden dat zoveel mogelijk west-oost gericht goederenvervoer via de Betuweroute kan worden geleid en zo min mogelijk via de parallelle Brabantroute (Kijfhoek - Tilburg - Venlo grens) en Utrechtroute (Kijfhoek - Utrecht - Arnhem - Zevenaar grens). Het beeld is tot nu toe dat de Spoorwegwet en de betreffende EU-richtlijnen hiertoe alleen ruimte bieden in geval van overbelaste situaties. De hierboven bedoelde maatregelen in de AMvB kunnen dan ook pas werken ingeval op de bestaande spoorroutes sprake is van een "overbelaste situatie", want in een dergelijk geval kan via prioriteringsregels worden bereikt dat goederentreinen op de Utrechtroute en Brabantroute relatief lage prioriteit krijgen, terwijl zij wel terecht kunnen op de Betuweroute.

### **Vervoer gevaarlijke stoffen**

Momenteel wordt gewerkt aan de Regulering Vervoer Gevaarlijke Stoffen per spoor (RVGS-spoor) die per 1 januari 2007 vigerend moet zijn. Volgens de huidige planning moet de RVGS-spoor eind 2005 in concept gereed zijn voor finale besluitvorming. In die regulering wordt aan het vervoer van gevaarlijke stoffen (VGS) over de Betuweroute geen enkele beperking opgelegd (de Betuweroute is daar immers op ingericht), terwijl op de andere spoorroutes in Nederland wel beperkingen aan de hoeveelheid te vervoeren gevaarlijke stoffen worden opgelegd, in relatie tot het risicodraagvlak van de bebouwde omgeving. De regulering zal er dus toe leiden dat spoorvervoerders die in west-oost richting zonder beperkingen gevaarlijke stoffen willen vervoeren dat bij voorkeur via de Betuweroute zullen doen.

### **Ombouw materieel**

Om op de Betuweroute te kunnen rijden moeten de locomotieven met het nieuwe Europese beveiligingssysteem (ETCS) zijn uitgerust. In augustus 2003 is na een heroverweging in overleg met de Kamer opnieuw het eerdere besluit bevestigd om op de Betuweroute dit moderne systeem te realiseren. Het grensoverschrijdende treinverkeer in Europa is gebaat bij uniformiteit in beveiligingssystemen. De overgang naar 25 kV en ETCS biedt de vervoerders op termijn mogelijkheden tot kostenbesparingen en efficiëntere bedrijfsvoering. Deze operationele voordelen treden echter voor de spoorvervoerders pas in voldoende mate op nadat de belangrijkste Europese spoorassen zijn voorzien van ETCS.

De Europese Commissie werkt aan een pakket van maatregelen in de periode 2007-2013 ter ondersteuning van de aanleg van ETCS in Europa, waarin ook een subsidie aan

de spoorvervoerders is voorzien voor de installatie van ETCS in de locomotieven. Het Europese beleid is nog niet definitief en zal pas in werking treden vanaf 2007, wat te laat is voor de Nederlandse spoorvervoerders, die zich nu al voorbereiden op de start van de Betuweroute in 2007.

De spoorvervoerders zijn zelf verantwoordelijk voor de ombouw van locomotieven naar ETCS. Ik begrijp dat de kosten voor ETCS een extra last betekenen voor de spoorvervoerders die vooruitlopend op Europese maatregelen nu een investeringsbeslissing moeten nemen. Dit leidt er mogelijk toe dat het aantal met ETCS uitgeruste locomotieven bij opening van de Betuweroute ontoereikend is om het verwachte goederenvolume over de Betuweroute af te wikkelen. Deze situatie zou een negatief effect hebben op het gebruik en dus de bedrijfseconomische rentabiliteit van de Betuweroute en op de beoogde ontlasting van het gemengde net tussen Rotterdam/Amsterdam en de Duitse grens.

Daarom ben ik bereid de spoorvervoerders tegemoet te komen met een tijdelijke, financiële regeling voor de ombouw van materieel, zodat niet alle ombouwkosten ten laste van de vervoerders komen. Daarbij zal aansluiting worden gezocht bij de voorziene EU subsidieregeling. Met de brancheorganisatie van spoorvervoerders ben ik hierover in gesprek.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs