

# 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)
30 juni 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/05.005129/SP/FvH	2040517190
Onderwerp	
kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen gesteld door het lid Dijkma over de onderhouds- en beheerskosten van de Betuweroute.

1. Kent u het bericht "Ook onderhoud Betuweroute gaat overheid voorlopig geld kosten"? <sup>1</sup>
1. Ja.
2. Deelt u de mening van ProRail-directeur Klerk dat de kosten voor beheer, onderhoud en vernieuwing van de Betuwelijn de eerste jaren nog niet terug te verdienen zijn?
2. Ja.
3. Kunt u ingaan op de aannahme van ProRail dat de kosten van onderhoud, beheer en vernieuwing pas tussen de jaren 2010 en 2012 uit de opbrengst kunnen worden betaald en kunt u uw visie hierop geven?
3. Die aannahme van ProRail heeft mij niet verrast, omdat die in lijn is met hetgeen ik in mijn brief van 23 februari 2004 aan de Tweede Kamer<sup>2</sup> heb geschreven, namelijk:

---

<sup>1</sup> Trouw, 22 juni jl., 'Ook onderhoud Betuweroute gaat overheid voorlopig geld kosten'

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2003 - 2004, 22 589, nr. 228.

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

Telefoon 070 351 6171  
Fax  
Internet [www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl)

“Wanneer de nieuwe kosteninzichten worden afgezet tegen het opbrengspotentieel zoals geschetst in de rentabiliteitsbrief uit februari 2003, valt te verwachten dat het voor de Betuweroute van aanvang af mogelijk is de variabele kosten van beheer en onderhoud te dekken. [...] Dekking van de totale kosten van beheer en onderhoud uit de gebruiksvergoeding kan conform de onderzoeksresultaten pas op lange termijn in beeld komen (exclusief de instandhoudingskosten voor vernieuwing). Dit is niet zondermeer te bereiken. Er is een aantal rigoureuze randvoorwaarden. Het gaat hierbij in elk geval om een wezenlijk andere invulling van de exploitatie met een substantiële verhoging van de gebruiksvergoeding, vrijheden voor prijsdifferentiatie, een effectieve marketing en sales en een verdere verbetering van het Europese spoorproduct.”

4. Bent u door de vervoerder Raillion onder druk gezet om alle kosten voor de Betuwelijn niet direct terug te willen verdienen door de tarieven niet direct kostendekkend te maken? Zo ja, op welke wijze is dit gebeurd?
4. Neen, ik ben niet onder druk gezet. Railion heeft, net als andere spoorvervoerders en diverse verladers en dienstverleners (ketenregisseurs), zijn zorg geuit, ook in de media en richting uw Kamer, dat een hoog tarief voor het rijden over de Betuweroute leidt tot minder gebruik van de Betuweroute dan een laag tarief.
5. Komt u tegemoet aan de wens van de meerderheid van de Kamer dat de Betuwelijn vanaf het begin kostendekkend moet zijn en dat er dus geen extra overheidsgeld naar de Betuwelijn mag gaan?
5. Voor het antwoord hierop moge ik u korthedshalve verwijzen naar het antwoord op vraag 3 hierboven, alsmede mijn brief van 8 april 2005 aan de Tweede Kamer<sup>3</sup>.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

---

<sup>3</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 2004 - 2005, 22 589, nr. 245.