

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)
9 februari 2006	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGTL/06.005949/SP	
Onderwerp	
Vragen MoU's Betuweroute	

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u aan mijn antwoord op uw vragen (kamerstuk 22589 – 259) betreffende de MoU's over de exploitatie van de Betuweroute.

Graag wil ik hierbij de volgende opmerking plaatsen. In mijn brief van 16 januari 2006 (DGTL/06.005909/SP) berichtte ik u dat de benodigde overheidsbijdrage aan het consortium neerkwam op € 35,6 miljoen in plaats van de € 35 miljoen die in het oorspronkelijke voorstel van de vier partijen stond vermeld. Deze verhoging ontstond doordat in het oorspronkelijke voorstel de kosten voor de inbreng van kapitaal niet waren meegerekend. Bij de herberekening van de netto overheidsbijdrage, met medeneming van de kapitaalskosten, is geen rekening gehouden met de inbreng door ProRail van haar aandeel in het aandelenkapitaal GTRC ad € 3,5 miljoen. Daarentegen is bij de berekening van de terugvloeit wel rekening met de ontvangsten door de Staat via het aandeelhouderschap van ProRail. Hierop is de inbreng van de € 3,5 miljoen aan aandelenkapitaal ten onrechte niet in mindering gebracht. De overheidsbijdrage aan GTRC is € 39,1 miljoen bij een concessieperiode van 5 jaar.

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

Telefoon 070 351 6171
Fax
Internet www.minvenw.nl

De vragen 7, 17, 28, 30, 31, 32, 33, 46, 47, 56, 57 en 58 zal ik beantwoorden na verder overleg met ProRail.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

1. Hoe groot is de kans dat er op 1 april 2007 geen commercieel geëxploiteerde treinen kunnen rijden op de Betuweroute? Wat zou dit de Staat per maand gaan kosten?
2. Hoeveel treinen c.q. locomotieven zullen er beschikbaar zijn voor de Betuweroute op het moment dat deze in gebruik wordt genomen?

De leveranciers van ETCS-locs hebben een planning opgesteld die mogelijk haalbaar is mits partijen op korte termijn contracten met elkaar afsluiten. Op dit moment zijn nog geen contracten afgesloten. Deze planning is dus nog niet zeker. De planning veronderstelt de volgende beschikbaarheid van ETCS locs voor de eerste maanden van 2007:

per 1 januari 07: max. 18
per 1 februari 07: max. 40
per 1 maart 07 : max. 53
per 1 april 07: max. 69

Dit schema betreft het aantal diesellocomotieven met ETCS. Daarbovenop komen de elektrische ETCS locomotieven, die volgens planning van leveranciers vanaf juni 2007 beschikbaar komen voor de Betuweroute. Deze types zijn nieuw voor Nederland en moeten een volledige toelating doorlopen.

Het uiteindelijke aantal locs op de startdatum januari 2007 zal afhangen van het moment waarop marktpartijen contracten hebben afgesloten, de dan beschikbare ombouwcapaciteit en de voortgang van met name de prototyping in 2006. Bij de prototyping zullen mogelijke technische problemen overwonnen moeten worden. Zodra de eerste ETCS locs op de markt komen, verloopt de instroom van ETCS locomotieven vervolgens snel. Ik blijf de voortgang hiervan nauwgezet volgen. Voor de kosten verwijs ik u naar het antwoord op vraag 23.

3. Aangegeven wordt dat de Staat het risico draagt voor het tijdig realiseren van de afgesproken capaciteit in Duitsland. (a) Welke afspraken zijn er nu precies met Duitsland gemaakt en is dit voldoende om de afgesproken capaciteit te realiseren? (b) Welke sancties vinden plaats als de capaciteit in Duitsland niet tijdig wordt gerealiseerd? (c) Welke risico's zijn te identificeren met betrekking tot het tijdig realiseren van de capaciteit in Duitsland?
4. Wat is de maximumcapaciteit op het aansluitende Duitse net? Wanneer vormt capaciteitsgroei op de Betuweroute een probleem met de aansluiting op het Duitse net?

(3a) Met Duitsland is in de "Overeenkomst van Warnemünde (31-08-1992)" afgesproken dat Duitsland de vervoerscapaciteit van de spoorcorridor tussen de grens bij Emmerich en het Ruhrgebied (Oberhausen) gefaseerd vergroot teneinde het toenemende goederenvervoer te kunnen accommoderen. Tot die capaciteitsvergroting behoort een zgn "blokverdichting" (waardoor er meer treinen achter elkaar over hetzelfde spoor kunnen) en de aanleg van een derde spoor, in eerste instantie tussen Wesel en Oberhausen. Later (in 2002) heeft Duitsland besloten om ook tussen de Duits/Nederlandse grens en Wesel een derde spoor aan te leggen. Die plannen zijn - bij

de huidige vervoersverwachtingen - voldoende voor de benodigde capaciteit tot na het jaar 2020.

(3b) Ik bespreek regelmatig de stand van zaken met mijn Duitse ambtgenoot, de laatste keer was dat op 7 november 2005. In dat overleg hebben zowel de Duitse federale Verkeersminister, de Verkeersminister van Nordrhein Westfalen als de bestuursvoorzitter van de Deutsche Bahn bevestigd dat de planvoorbereiding en de plan uitvoering op schema liggen. Het treffen van sancties is in dit soort situaties niet gebruikelijk.

(3c) Te denken valt aan politieke herprioritering, onverhoopte tegenvallers in de planprocedures en dergelijke.

(4) De capaciteit op het aansluitende Duitse net wordt bepaald door het baanvak met de laagste capaciteit in het grensgebied met Duitsland. De feitelijke grensovergang bevindt zich op het baanvak Zevenaar - Emmerich, maar de daarop volgende baanvakken tot Oberhausen (de baanvakken Emmerich - Wesel en Wesel - Oberhausen) kennen een lagere capaciteit en bepalen daarmee de daadwerkelijke capaciteit op de aansluiting met het Duitse net. De totale capaciteit op het baanvak met de laagste capaciteit, Wesel - Oberhausen, is 230 treinen per dag in beide richtingen tezamen. Na blokverdichting in 2008 is de capaciteit op dit baanvak volgens een gezamenlijke studie van ProRail en DB Netz van augustus 2005 met in totaal 20 treinen per dag toegenomen tot 250 treinen per dag in totaal. Na realisatie van het derde spoor is de capaciteit op dit baanvak verder toegenomen tot 300 treinen. Blokverdichting en het derde spoor worden door Deutsche Bahn ook gerealiseerd op de baanvakken Zevenaar - Emmerich en Emmerich - Wesel.

De base case gaat uit van blokverdichting op het baanvak Wesel - Oberhausen per 2009 en realisatie van het derde spoor per 2011. Het risico dat deze maatregelen niet tijdig gerealiseerd zijn is voor de Staat.

5. Wat zijn de overwegingen om in feite drie beheerconcessies (gemengde net, Betuweroute ProRail en Betuweroute GTRC) te verlenen en hoe verhoudt zich dit tot de aanbevelingen van de parlementaire werkgroep ProRail, die aanbeveelt rust te brengen in de structuur van de spoorwegsector?

6. Kan nader worden toegelicht waarom, in tegenstelling tot uw oorspronkelijke voornemen en tegen de wens van ProRail, toch is gekozen voor twee beheerconcessies voor de Betuweroute in plaats van één? Waarom had de beoogde verdeling van taken niet vormgegeven kunnen worden binnen één concessie?

8. In hoeverre brengt de splitsing over meerdere concessiegebieden de veiligheid en de benutting van het net als geheel in gevaar?

16. Kan nader worden toegelicht waarom ProRail aan het consortium GTRC dient deel te nemen? In hoeverre had de relatie tussen ProRail en de exploitant niet beter via normale contracten en uitbesteding tot stand kunnen komen?

De Betuweroute onderscheidt zich als 'dedicated' goederenspoorlijn duidelijk van de overige spoorweginfrastructuur in Nederland. Tevens worden er aan de Betuweroute ten opzichte van het gemengde net afwijkende eisen gesteld, zoals kostendekkendheid (motie Hofstra, 22589 nr. 214). Ook is de kostenstructuur van de Betuweroute anders ten opzichte van het gemengde net, hetgeen van invloed is op de methodiek voor het vaststellen van de gebruiksvergoeding. Dit alles maakt het wenselijk zo niet zelfs noodzakelijk om het beheer van de Betuweroute via een aparte concessie te verlenen, dus los van de concessie voor het gemengde net.

Dit neemt echter niet weg dat de Betuweroute via de aan- en afvoerroutes van en naar het gemengde net en de twee samenloopbaanvakken Kijkhoek - Barendrecht en Zevenaar - grens onderdeel is van de totale Nederlandse spoorweginfrastructuur. Vanuit de verantwoordelijkheid die ProRail heeft voor het optimaal functioneren van het gehele systeem en voor de veiligheid, en in acht nemende dat GTRC nog in oprichting is, is het noodzakelijk dat ProRail, voor de duur van de concessie, ook op bepaalde terreinen formele bevoegdheden heeft over de Betuweroute. Deze formele bevoegdheden, die zien op veiligheid, kunnen alleen op grond van een concessie verleend worden. Via de deelname van ProRail aan GTRC - en daarmee inbreng van kennis en kunde op spoorweggebied - wordt de kwaliteit van het beheer van de Betuweroute geborgd. De afspraken die hierover in de beide MoU's zijn gemaakt borgen tevens een heldere en stabiele structuur voor het beheer van de Betuweroute mede in relatie tot het beheer van het gemengde net.

Verder leidt de gekozen oplossing tot een gelijke positionering van GTRC en ProRail. Ook is de ontvlechting nodig voor een toekomstige aanbesteding.

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?

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

De beantwoording van deze vraag volgt later.

9. Brengt gescheiden concessieverlening extra administratieve lasten met zich mee voor vervoerders, omdat zij bijvoorbeeld tweemaal een netverklaring, toegangsovereenkomsten etc. dienen aan te vragen? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot de kabinetsdoelstelling om de administratieve lastendruk te verminderen? Zijn de vervoerders hierover gehoord? Zo ja, wat waren de resultaten? Zo nee, waarom niet?

Extra administratieve lasten wil ik voorkomen. Dit kan door het hanteren van een 'één loket gedachte' voor het beheer van de Betuweroute. Dit besef leeft ook bij GTRC en ProRail. Ik kan dit als een voorschrift opnemen in de beide concessies, maar vooralsnog vertrouw ik op de bereidheid van beide partijen om dit onderling goed te regelen.

10. Gekozen wordt voor een tijdelijke oplossing van vijf jaar plus een aanloopperiode van maximaal een jaar, terwijl voorheen altijd is gesproken over een tijdelijke concessie van drie jaar om daarmee het probleem op te vangen dat het niet meer mogelijk was een

openbare aanbesteding te doen. Hoe verhoudt de vijf jaar plus aanlooperperiode zich met het aanbestedingsrecht?

Niet anders dan bij een korter durende concessie. In dit licht verzet het aanbestedingsrecht zich hier niet tegen.

11. In hoeverre beïnvloedt het feit dat TowRail in andere handen is overgegaan de positie van TowRail in het consortium Green Tulip Railway Company (GTRC)? Zijn hiervan effecten te verwachten voor het vervoer op de Betuweroute?

Het feit dat TowRail onderdeel is geworden van Babcock & Brown zal geen effect hebben voor het vervoer op de Betuweroute aangezien niet aan TowRail maar aan GTRC de beheerconcessie zal worden verleend. Wel betekent dit dat de robuustheid van TowRail is toegenomen, hetgeen via de aandeelhoudersband ten goede komt aan GTRC. Zoals opgenomen in de MoU's zal ik een onderzoek instellen naar alle partijen die betrokken zijn bij het beheer van de Betuweroute via GTRC.

12. In hoeverre bestaat er gevaar dat vervoerders vanwege de hoge tarieven op de Betuweroute uitwijken naar andere routes? Kunt u dit tegengaan?

De tarieven op de Betuweroute hebben geen weglekeffecten naar andere parallelle routes, bij de tarieven op het gemengde net zoals voorzien na toepassing van de door mij voorgestelde meerjarige overgangsregeling. Dit komt mede doordat de kwaliteit van de Betuweroute beter is (bijvoorbeeld geen non-commerciële stops). Op het gemengde net komen non-commerciële stops door het intensieve gebruik ervan en de voorrang voor personenverkeer regelmatig voor.

Een eventuele forse verdere verlaging van de gebruiksvergoeding op het gemengde net kan mogelijk wel leiden tot verlegging van vervoersstromen van de Betuweroute naar het gemengde net, zeker wanneer deze generiek is, dus voor alle goederentreinen geldt. Dit verlies zou dan aan GTRC moeten worden gecompenseerd. Een eventuele aanvullende maatregel om forse vraaguitval op het gemengde net te voorkomen zou dan ook alleen moeten gelden voor treinpaden van een fors mindere kwaliteit op het gemengde net. Dit om oneigenlijke concurrentie van het gemengde net met de Betuweroute te voorkomen.

13. Er wordt de investeerders een rendement beloofd van 14%, wat erg hoog is vergeleken met rendementen op bijvoorbeeld de effectenbeurs. Waarop is dit rendement gebaseerd? Is dit gebruikelijk in de betreffende sector? Waarom kunnen de investeerders geen risico dragen? Welke alternatieven zouden er zijn voor financiering?

De aandeelhouders dragen wel degelijk risico aangezien opbrengsten en kosten variabel zijn en de overheidsbijdrage vast is. Er is ook geen sprake van een 'belofte' wat betreft het rendement van 14%. Dit rendement wordt gerealiseerd als zich de base case resultaten exact voordoen, maar kan in werkelijkheid zowel hoger als lager liggen. De overheid is gehouden aan de overheidsbijdrage van € 35 miljoen en de eindeconcessiebetaling van € 5.4 miljoen (waarvan een deel terugvloeit naar de Staat), maar als de resultaten tegen vallen, zullen de aandeelhouders lagere dividenden vanuit

de GTRC ontvangen. Ik merk op dat door de korte concessieperiode er bij tegenvallende resultaten in de eerste jaren er slechts beperkte mogelijkheden zijn om dit terug te verdienen in de jaren tot het eind van de concessie.

De risico's voor de aandeelhouders kunnen aanzienlijk zijn. De verplichtingen (kosten) liggen voor vijf jaar vast, terwijl de commerciële risico's aanzienlijk zijn. De Betuweroute is nog niet in gebruik, het product Betuweroute moet zich nog bewijzen; het is de eerste keer in Europa dat privaat kapitaal bij de exploitatie van een goederenlijn wordt betrokken. De gebruiksvergoeding in de business case is daarnaast fors hoger dan de huidige tarieven. De aandeelhouders dragen deze risico's. Spreiding van risico's binnen dit project is niet goed mogelijk: er is geen range van activiteiten met verschillende risicoprofielen, maar een volledige afhankelijkheid van één type activiteit. In dit licht moet het normrendement van 14% worden beschouwd.

Rendementen op de effectenbeurs zijn gemiddeld genomen lager, maar niet relevant: de rendementseis wordt bepaald door de specifieke risico's die verbonden zijn aan dit project. Het risicoprofiel is hoger met betrekking tot deze exploitatie dan met betrekking tot het gemiddelde van fondsen op de beurs, omdat het gemiddelde uitgaat van een range van activiteiten met verschillende risicoprofielen (diversificatie van risico over een gehele portefeuille) en daarnaast sprake is van - soms lange - track records.

Omdat het de eerste keer betreft dat in de Europese context privaat kapitaal risicodragend wordt ingezet in de exploitatie van een goederenspoorlijn, kan niet worden aangegeven wat een gebruikelijke rendementseis is in deze sector. Wel kan met betrekking tot de vervoersconcessie van de HSL Zuid worden aangegeven dat de rendementseis 15% bedraagt; voor het project Nottingham Light Rail geldt een rendementseis van 18%. Daarnaast is het mogelijk rendementseisen van andere PPS projecten te analyseren, met name in het buitenland. Goed gestructureerde nieuwe PPS constructies hebben rendementseisen tussen 12% en 18%, waarbij voor de projecten aan de lage kant van dit rendementsspectrum geldt dat het commerciële risico ten dele niet bij de private partijen ligt. Rendementseisen voor reeds enige tijd bestaande infrastructurele PPS projecten die hun verdien capaciteit hebben bewezen liggen tussen de 8% en 12%.

Bovenstaande analyses leren dat het bereikte onderhandelingsresultaat van 14% met betrekking tot de rendementseis niet hoog is in vergelijking met de risico's die door de aandeelhouders worden gedragen, de korte terugverdienperiode en in vergelijking met andere PPS projecten.

In de voorgestelde structuur zijn er geen alternatieven voor de financieringsstructuur.

14. Is er reeds een subsidieregeling tot stand gebracht voor de ombouw van locomotieven met het beveiligingssysteem ETCS?

Er zijn twee regelingen, die de eigenaren van locs financiële ondersteuning geven bij de inbouw van ETCS in locomotieven ten behoeve van de Betuweroute: voor prototyping en voor seriematige inbouw.

De prototype regeling is vanaf juni 2005 van kracht en SENTER NOVEM heeft inmiddels voor 5 types de subsidie aanvraag gehonoreerd. De serieregeling ligt nu ter goedkeuring bij de Europese Commissie en zal naar verwachting in maart 2006 gepubliceerd worden. In september 2005 heb ik in een Letter of Intent de marktpartijen reeds steun voor de seriematige ombouw toegezegd, waarbij uiteraard wel het voorbehoud geldt van goedkeuring door Brussel. Beide regelingen vergoeden 50 % van de kosten en expireren per 1 januari 2007.

15. In de brief wordt aangegeven dat de relatie tussen de indieners van het voorstel moeizaam verliep. Acht de regering de nu bestaande verhoudingen goed genoeg om de nadere uitwerking van, en samenwerking bij, het MoU's goed te doen verlopen? Zo ja, waarom? Zo nee, wat zijn hiervan de consequenties?

Het verlenen van twee functioneel gescheiden concessies voor een 'dedicated' goederenspoorlijn inclusief de betrokkenheid van een private partij is iets geheel nieuws. Dat dit proces moeizaam verliep komt doordat veel knelpunten voor het toekomstige beheer op tafel zijn gekomen, waarover vervolgens naar mijn stellige overtuiging goede afspraken zijn gemaakt. Het ondertekenen van beide MoU's geeft mij vertrouwen in de toekomst.

18. Op welke wijze is de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa) betrokken bij het vaststellen van de tarieven voor de Betuweroute?

19. Wanneer valt een uitspraak van de NMa te verwachten met betrekking tot de kostensystematiek van de Betuweroute? Op welke wijze kan het uitblijven van een dergelijke uitspraak invloed hebben op de gemaakte afspraken?

Op grond van de Spoorwegwet heeft de NMa ex-post toezicht op de tarieven en de systematiek waarmee zij worden berekend. De NMa toetst ex-post de door de beheerder vastgestelde tarieven en systematiek aan de Spoorwegwet en de EU-richtlijn 2001/14 EG. Dat laat onverlet dat de beheerder voorafgaand aan de vaststelling de visie van de NMa kan vragen. De beoogde beheerder heeft dat (nog) niet gedaan.

20. Welke criteria worden gehanteerd om te bepalen of er sprake is van een werkend of bruikbaar vervoersysteem op de Betuweroute?

Van een werkend vervoersysteem is sprake indien er voor verhuurders van tractie of vervoerders tenminste vijftig ETCS-locomotieven beschikbaar zijn voor goederentreinen over de Betuweroute en er zicht is op voldoende groei van dat aantal locomotieven. Tevens dient de Betuweroute voldoende capaciteit en betrouwbaarheid te hebben om de base case voor het eerste jaar te kunnen laten realiseren en zicht is op tijdige en voldoende capaciteit en betrouwbaarheid in de daarop volgende jaren van de concessieperiode.

De vaststelling of sprake is van een werkend vervoersysteem, vindt plaats met inachtneming van objectieve maatstaven. Deze worden binnenkort in overleg tussen de Staat en GTRC bepaald.

21. Aangegeven wordt dat het later starten van de vijfjaarsperiode wellicht kan leiden tot een beter resultaat voor GTRC, omdat de meeste commerciële en technische aanloopproblemen dan zullen zijn opgelost. Betekent dit dat de Staat in de aanlooperperiode dan de commerciële risico's op zich neemt? Zo ja, waarom is hiervoor gekozen.

In de voorlooperperiode verstrekt de Staat aan GTRC een renteloze lening ter vergoeding van de netto uitgaven behorende bij de uitvoering van haar beheertaken. Tegenover de uitgaven staan inkomsten uit de gebruiksvergoeding. De Staat draagt daarmee de commerciële risico's in de voorlooperperiode. De Staat zal nauw toezien op de uitgaven van GTRC in de voorlooperperiode. GTRC zal hiertoe een afzonderlijke administratie en (financiële) boekhouding voeren. De uitgaven voor vergoeding van ingebracht vermogen en/of risicoverdeling worden in de voorlooperperiode in ieder geval niet vergoed door de Staat. Voor de mogelijkheid van een voorlooperperiode is gekozen om de mogelijkheid tot gebruik van de Betuweroute vanaf

1 januari 2007 zeker te stellen in het geval de Betuweroute naar het oordeel van GTRC op basis van nog vast te stellen objectieve maatstaven niet optimaal functioneert en/of wanneer te weinig ETCS locs beschikbaar zijn, met als gevolg dat GTRC de capaciteitsprognoses uit de base case uit haar voorstel van 16 september 2005 niet kan realiseren. Als er sprake is van betere resultaten aan het eind van de concessieperiode wordt de renteloze lening aan de Staat (deels) terugbetaald.

22. Waarom is de aanlooperperiode op maximaal 1 jaar gesteld? Kan op 1 januari 2008 een werkend systeem worden gegarandeerd?

De verwachting van alle partijen is dat binnen één jaar een werkend vervoersysteem kan worden gerealiseerd. Een garantie hierop is echter niet te geven. Investerings in ETCS locs worden uiteindelijk door de markt bepaald en blijven daarmee een onzekere factor. Bovendien kunnen kinderziekten in de baan hardnekkig blijken te zijn.

23. Welke nieuwe risico's loopt het rijk in de aanlooperperiode van een jaar en tot welke extra kosten kan dit maximaal leiden indien deze risico's zich manifesteren?

Indien de voorlooperperiode van maximaal een jaar zich voordoet behoren GTRC en ProRail de Betuweroute. De Staat verstrekt een lening aan GTRC ter dekking van haar netto-uitgaven in dat verband. Ten opzichte van de tweede fase van de concessieperiode loopt de Staat hiermee een extra risico doordat de Staat afhankelijk wordt van de wijze waarop GTRC de Betuweroute exploiteert, onder andere tot uiting komend in de opbrengsten uit de gebruiksvergoeding. Ten opzichte van de situatie waarin ProRail het beheer zou verrichten zijn dit overigens geen extra risico's.

Ik kan vooruitlopend op deze mogelijke situatie slechts globale ramingen geven van de kosten voor de Staat indien de situatie van een voorlooperperiode zich zou voordoen. Bij

de hieronder genoemde bedragen dient tevens bedacht te worden dat (een deel van) de renteloze lening terug zal worden betaald aan het einde van de concessieperiode, indien er in de laatste twee jaar van de concessie sprake is van betere resultaten ten opzichte van de base case in het voorstel van 16 september 2005 van GTRC.

Kosten voor de Staat bij een voorlooperperiode van:

3 maanden: 3 - 4 miljoen €

6 maanden: 6 - 7 miljoen €

9 maanden: 9 - 10 miljoen €.

24. Welke prikkels heeft GTRC om actief bij te dragen aan een werkend systeem? Is het voor deze partij niet veel voordeliger om de aanlooperperiode zo lang mogelijk te laten duren om de gevolgen van kinderziektes zo veel mogelijk bij de Staat neer te leggen?

Hoe korter de voorlooperperiode, hoe lager de lening van de Staat aan GTRC, hoe minder geld GTRC moet terugbetalen aan de Staat na afloop van de concessieperiode. De resultaten die in de laatste twee jaar van de concessie boven de base case worden geboekt komen, na terugbetaling van de lening aan de havens en aan de Staat, volledig ten goede aan GTRC. Ook dit is een prikkel. Tevens dient bedacht te worden dat kinderziektes of voor rekening van de Staat komen of voor derden, ongeacht de fase van de concessie. Een andere belangrijke prikkel is dat een lange voorlooperperiode, gepaard gaande met bijvoorbeeld een hele beperkte dienstregeling dan wel storingen in de dienstregeling, niet goed is voor het imago van GTRC. Dit kan GTRC schaden tijdens de rest van de concessieduur. GTRC zal dit risico niet willen lopen en zal zich ook vanuit dit aspect inspannen om zo snel mogelijk over te kunnen stappen naar de tweede fase van de concessie. Ik heb hier alle vertrouwen in.

Los van het bovenstaande kan er ook nog voor worden gekozen om, wanneer het aantal ETCS locs de kritische factor is, tijdelijk gebruik te maken van vervoer met conventionele tractie, te weten diesellocs voorzien van ATB. Wanneer voor dit scenario wordt gekozen zullen de effecten hiervan op de voorlooperperiode met GTRC worden besproken.

Tot slot dient bedacht te worden dat de vaststelling of sprake is van een werkend vervoersysteem, plaats vindt met inachtneming van objectieve maatstaven. Deze worden binnenkort in overleg tussen de Staat en GTRC bepaald.

25. *ProRail krijgt in de afgesproken constructie drie rollen. Hoe wordt geborgd dat deze rollen uit elkaar worden gehouden? In hoeverre is ProRail goed in staat om deze drie rollen gelijktijdig te vervullen? Verhoogt de gekozen constructie de onduidelijkheid rond de Betuweroute niet?*

ProRail is de beheerder van het gemengde net, maakt onderdeel uit van GTRC en heeft een separaat MoU met de Staat afgesproken inzake de Betuweroute. Er zijn goede afspraken gemaakt tussen alle betrokkenen. In het separate MoU worden de taken en plichten van ProRail helder omschreven evenals in de beheerconcessie voor het gemengde net. Ik verwacht dat ProRail aan de hand van de beheerconcessie en de

duidelijke taakverdeling die is afgesproken goed in staat zal zijn om al haar taken naar tevredenheid uit te voeren.

26. Kan worden gekwantificeerd op welke wijze de kosten voor de Staat en/of ProRail kunnen oplopen, indien de aanlooperperiode een volledig jaar duurt en de kilometerprijs op het gemengde net achterblijft bij de prijs op de Betuweroute? Zijn er nog meerdere redenen waardoor de kosten voor de Staat kunnen oplopen?

Ik verwijs u naar het antwoord op vraag 23. Ik voorzie op dit moment geen andere redenen waardoor de kosten voor de Staat kunnen oplopen in de voorlooperperiode. Voor de hoogte van de tarieven op het gemengde net merk ik op dat ik er voor heb gekozen de tarieven van het gemengde net aan te laten sluiten bij die van de Betuweroute.

27. Aangegeven wordt dat een wijziging van het MoU waarschijnlijk zal leiden tot een nieuw en langdurig onderhandelingstraject. Zal in dat geval de Betuweroute in ieder geval vertraging oplopen, tenzij ProRail alleen de lijn gaat exploiteren?

Ja, nieuwe onderhandelingen zullen zeker leiden tot een latere start van de Betuweroute tenzij ProRail de Betuweroute gaat beheren binnen de bestaande concessie voor de HSWI. Zolang ik aan het onderhandelen ben is niet bekend wie de beheerder van de Betuweroute vanaf

1 januari 2007 zal zijn en onder welke voorwaarden deze beheerder aan de slag zal gaan. Dit kunnen wij ons niet veroorloven; de markt moet nu duidelijkheid hebben. Bovendien zal een nieuwe beheerder voorafgaand aan 1 januari 2007 voorbereidingen moeten treffen. Ook hier dringt, de tijd zodat we het ons niet kunnen veroorloven tijd te verliezen.

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?

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

De beantwoording van deze vraag volgt later.

29. Wat is voor u de meest waarschijnlijke bandbreedte waarin de kosten zich zullen bewegen? Met welke best case en worst case qua kosten wordt binnen de MoU's rekening gehouden? Wat zijn de verschillen en welke extra kosten worden nog verwacht, indien de base case niet wordt uitgevoerd?

Een wezenlijk onderdeel van de afspraken tussen Staat en GTRC betreft het dragen van de commerciële risico's door GTRC. Indien zich commerciële risico's zouden voordoen waardoor de base case niet wordt gehaald heeft dat geen consequenties voor de overheidsbijdrage van de Staat, behalve indien zich een voorlooperperiode voordoet. In dit geval zijn de resultaten in de laatste twee jaar van de concessie bepalend voor de mate waarin de lening van de Staat, verstrekt in de voorlooperperiode, wordt terugbetaald.

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 beantwoording van deze vraag volgt later.

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

De beantwoording van deze vraag volgt later.

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?

De beantwoording van deze vraag volgt later.

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 werkpakker iv?

De beantwoording van deze vraag volgt later.

34. De Raad van Commissarissen van ProRail schrijft in zijn brief van 12 januari 2006 dat de Raad overeengekomen is dat : 'een negatief oordeel van een externe deskundige een ontbindende voorwaarde zal zijn'. Wie gaat dat oordeel geven en wanneer gebeurt dat? Kan de gehele exploitatie dan weer ter discussie komen te staan? Welke vertraging zou dat voor de ingebruikname van de Betuweroute betekenen?

In beide MoU's is vastgelegd in hoeverre de uitkomsten van een onderzoek door een onafhankelijke derde naar de degelijkheid van GTRC en haar vier beoogd consortiumpartners een ontbindende voorwaarde kunnen zijn. Dit onderzoek vindt zijn basis in de wet BIBOB, de Spoorwegwet en het gewenste inzicht in de financiële robuustheid van de partijen. De ontbindende voorwaarde doet zich voor indien de uitkomsten aantonen dat niet aan de gestelde eisen wordt voldaan, ook niet nadat de betrokken partij of partijen de mogelijkheid heeft of hebben gehad aan de tekortkomingen tegemoet te komen. De Staat zal dat oordeel geven en zal dat zo spoedig mogelijk afronden. Mocht de ontbindende voorwaarde in werking treden dan komt de terugvaloptie in beeld, namelijk beheer door ProRail. De ingebruikname van de Betuweroute hoeft hierdoor geen vertraging op te lopen.

35. In hoeverre komen de MoU's overeen met de eisen van de Raad van Commissarissen van ProRail, zoals verwoord in hun brief van 12 januari 2006? Welke gevolgen verbindt ProRail aan de eis dat het gegeven dat niet de meerderheid, maar 50% in handen van publieke partijen is?

36. In de brief van de Raad van Commissarissen van ProRail staat dat het oordeel van de raad afhangt van de beoordeling van nog een aantal documenten. Betekent dit dat de raad zich nog niet aan de ondertekening bindt? Wat betekent het als er geen akkoord komt over één van de betreffende documenten? Wat zijn op dit moment de nog resterende meningsverschillen? Welk risico op vertraging van de exploitatie bestaat er indien er geen overeenstemming bereikt wordt?

De Raad van Commissarissen van ProRail heeft instemming verleend aan de inhoud van beide MoU's, waarna ondertekening kon plaatsvinden. De in de brief van 12 januari 2006 genoemde kwesties zijn verwerkt in de op 16 januari 2006 ondertekende MoU's. Zo is in artikel 36.3 van de MOU Staat met ProRail, Babcock & Brown TowRail B.V., Havenbedrijf

Rotterdam N.V en Gemeente Amsterdam bepaald dat de controlerende zeggenschap in publieke handen zal zijn. Dit zal nader worden uitgewerkt bij de oprichting van GTRC. Verder is een ontbindende voorwaarde in de MoU's opgenomen in verband met het onderzoek naar de degelijkheid van alle consortiumpartners (zie vraag 34). Een volgende fase betreft het opstellen van nieuwe concessies en het aanpassen van de bestaande concessie voor de HSWI, waarover overleg zal plaatsvinden met alle partijen.

37. Welk effect zou het hebben op de vraaguitval en daarmee de inkomsten als de gebruiksvergoeding minder snel stijgend zou worden ingevoerd? Graag een overzicht met drie scenario's?

Een eerste scenario is dat de ingroei geleidelijker gaat. De tonnagegrens waarboven de korting wordt gegeven, wordt teruggebracht naar 500 ton (is in de door mij voorgestelde overgangsregeling 750 ton) én de jaarlijkse opschuiving van de tonnagegrens waarboven korting geldt, vindt met kleinere stappen (100 ton per jaar) plaats. Dit scenario resulteert in een vraaguitval van 23% in 2007 (is 29% in de door mij voorgestelde overgangsregeling) en structureel van 13% (is 17% in de overgangsregeling). De inkomsten uit gebruiksvergoeding van het goederenvervoer op het gemengde net zouden in dit scenario met ongeveer met

€ 1 miljoen per jaar dalen ten opzichte van de door mij voorgestelde overgangsregeling. Daarbovenop komt een fors lagere inkomst uit de gebruiksvergoeding van het reizigersvervoer. Gegeven het betere product dat de Betuweroute biedt, de kortere reisafstand via de Betuweroute én een lagere gebruiksvergoeding voor het in- en uittakkend verkeer van de Betuweroute op het gemengde net, is het effect op de exploitatieresultaten van GTRC in het eerste jaar naar alle waarschijnlijkheid niet erg groot. Vanaf 2008 zijn wel negatieve effecten voor GTRC te verwachten omdat de tarieven op de Betuweroute fors sneller zouden stijgen dan die op het gemengde net in dit scenario. Het kannibalisatierisico van de Betuweroute markt is bij dit scenario daarom groot. Gegeven de grote financiële risico's acht ik dit scenario niet wenselijk.

Een scenario, dat de vervoerders wensen, start met een vaste heffing van € 1,2 per treinkm in 2007 die jaarlijks 20% stijgt totdat rond 2012 de huidige Duitse tarieven zijn bereikt. Dit dringt de vraaguitval grotendeels terug, maar zal tot grote financiële claims van GTRC leiden.

Een containertrein op de Betuweroute zou in een dergelijk scenario in 2007 € 2 aan gebruiksvergoeding betalen en in 2010 € 2,9. Op het gemengde net zou dezelfde trein dan

€ 1,2 (43% lager dan Betuweroute) respectievelijk € 2,1 (28% lager dan Betuweroute) betalen. Hiermee wordt oneigenlijke concurrentie tussen het gemengde net en de Betuweroute gecreëerd. Dezelfde intermodale trein betaalt in Duitsland op dit moment reeds

€ 2 tot € 3,1 per treinkilometer.

Door de vrijwel afwezige vraaguitval in dit scenario zijn de inkomsten op het gemengde net op korte termijn enkele miljoenen per jaar hoger in 2008 en 2009. Vanaf 2009 zijn ze echter enkele miljoenen per jaar lager. Juridisch gezien is het op korte termijn implementeren van een dergelijke regeling zeer risicovol omdat er op korte termijn geen

wettelijke grondslag geïmplementeerd kan zijn die hiervoor wel noodzakelijk is. Nadeel van dit scenario is ook dat zware goederentreinen die meer slijtage aan het Nederlandse spoornet veroorzaken dan lichtere (goederen)treinen hetzelfde tarief aan gebruiksvergoeding betalen. Dit is niet in de geest van de Europese Richtlijn 2001/14. Gezien de juridische risico's en de miljoenenclaims die van GTRC te verwachten zijn, acht ik ook dit scenario niet wenselijk.

De door mij voorgestelde overgangsregeling daarentegen borgt dat GTRC geen schade ondervindt en dat de Betuweroute ook prijstechnisch in staat is goederenvervoer van het gemengde net weg te zuigen. Door een aanvullende maatregel zoals de tijdelijke kwaliteitsrabat zullen - indien deze maatregel haalbaar blijkt - de goederenvervoerders gedeeltelijk worden gecompenseerd voor daadwerkelijk geleden bedrijfseconomische schade als gevolg van het gebruik van kwalitatief slechte treinpaden. Hiermee wordt voor het goederenvervoer de prijs van het rijden over het gemengde net feitelijk gekoppeld aan de kwaliteit van het treinpad. Voor gebruik van goede paden betaalt het goederenvervoer een tarief dat in lijn is met de Betuweroute, voor gebruik van kwalitatief mindere treinpaden wordt per saldo minder betaald. Hierdoor wordt voorkomen dat het gemengde net oneigenlijk concurreert met de Betuweroute én wordt de vraaguitval op het gemengde net fors teruggedrongen daar waar het geen vervoer betreft dat ook via de Betuweroute zou kunnen worden afgewikkeld. De overgangsregeling kost in totaal € 12 miljoen over de periode 2007-2011, de kwaliteitsrabat maximaal € 2 tot 3 miljoen jaarlijks. De combinatie van deze twee maatregelen kan de vraaguitval op het gemengde net fors terugdringen, namelijk naar ongeveer 16% in 2007 en 11% daarna, én tegelijkertijd wordt de Betuweroute exploitatie niet negatief beïnvloed.

38. Welk effect zou het hebben op de vraaguitval, als de adviezen van de Commissie Hermans zouden worden gevolgd en er op de weg een heffing zou komen voor vrachtverkeer als flankerende maatregel?

Als er sprake zal zijn van vraaguitval op het gemengde net, doet zich dat volgens de berekening van Policy Research Corporation met name voor in het vervoer van natte en droge bulkgoederen. In het intermodaal vervoer vindt ook beperkt vraaguitval plaats. Voor het vervoer van droge bulkgoederen - vooral steenkool en ijzererts - is de vrachtwagen niet tot nauwelijks geschikt. Een prijsverhoging van het wegvervoer heeft voor het zware vervoer dan ook nauwelijks effect. Als dit soort lading weglekt van het spoor gaat dat naar de binnenvaart of via buitenlandse zeehavens naar Duitsland. Hierbij merk ik wel op dat de keuze om goederen per spoor te vervoeren niet alleen afhankelijk is van de prijszetting op het spoor. Verladers kijken ook naar de prijszetting in de havens en in de zeevaart én naar de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van alternatieven. Lang niet alle bestemmingen zijn per binnenschip te bereiken en verladers zullen bijvoorbeeld bij hoog- en laagwater altijd een alternatieve aanvoer per spoor achter de hand moeten hebben. De vrachtwagen is volgens de berekening van Policy Research Corporation en eerder TransCare wel voor een deel van het natte bulkvervoer en het containervervoer een alternatief, vooral in het vervoer tot circa 350 kilometer. In totaal zou hierdoor grofweg éénderde van de vraaguitval op het gemengde net kunnen verschuiven naar het wegvervoer. Dit zou leiden tot een marginale toename - 1 procent - van het goederenvervoer over de weg. Ik acht het niet zinnig om gezien deze marginale toename het gehele vrachtvervoer over de weg op te zadelen met een extra heffing.

39. Aangegeven wordt dat de vraaguitval op de Betuweroute de eerste jaren significant zal zijn. Daarnaast wordt aangegeven dat vraaguitval "een bijzondere gebeurtenis" is die gecompenseerd wordt. Kan aangegeven worden hoeveel geld hier de eerste jaren mee is gemoeid?

Omdat de overgangsregeling rechtstreeks is gekoppeld aan de tarieven op de Betuweroute, veroorzaakt deze geen vraaguitval op de Betuweroute ten opzichte van de prognoses van GTRC waarop de kosten en opbrengsten van de Betuweroute exploitatie zijn gebaseerd. Hiermee is er ook geen effect op de overheidsbijdrage aan GTRC. Er is dan ook geen "bijzondere gebeurtenis" die compensatie behoeft. GTRC gaat uit van een gemiddelde jaarlijkse groei van het vervoer over de Betuweroute van 12,6%. Deze groeicijfers zijn zoals bekend in lijn met de prognoses van V&W.

Volgens de modelberekeningen van Policy Research Corporation is er op het gemengde net, ondanks de meerjarige overgangsregeling, wél sprake van vraaguitval. In 2007 29% in tonkilometers ten opzichte van de marktprognose die is gebaseerd op een vast tarief van

€ 1,20 per treinkilometer. Een tarief dat Europees gezien overigens laag is. Na 2007 wordt er een herstel voorzien van het vervoervolume op het gemengde net, waarna stabilisatie wordt geprognoseerd. Door de sterke groei van spoorgoederenvervoer op de Betuweroute komt het totale volume van het spoorgoederenvervoer in Nederland in 2009 weer op het niveau van 2005.

40. Kan aangegeven worden hoe de vervoersprognose van het huidige en het vorige voorstel voor de exploitatie van de Betuweroute verschillen? Bestaan er nog andere

redenen voor mogelijke verschillen buiten de kilometerprijs? Zo ja, welke zijn dit en in welke mate dragen zij bij aan de verschillende vervoersvraag?

In de businesscase van ProRail en HbR van november 2004 werd voor 2010 uitgegaan van een bandbreedte in de vervoersvolumes van 20,6 tot 24,8 miljoen ton. In het voorstel van GTRC wordt uitgegaan van een volume van 23,98 miljoen ton voor 2010, in de bovenkant van de bandbreedte dus. In de business case van ProRail en HbR wordt ca. 13% meer treinkilometers geraamd dan in het GTRC voorstel van 16 september 2005. Daar staat tegenover dat in het voorstel van GTRC wordt uitgegaan van hogere tarieven voor de gebruiksvergoeding dan in de business case van ProRail en HbR, waardoor de exploitatieresultaten uiteraard positief worden beïnvloed.

41. Hoe hard zijn de berekeningen over de vraaguitval? Hoe groot is de kans dat het goederenvervoer per spoor sterker daalt dan u verwacht, bijvoorbeeld zoals de sector zegt tot minus 25 procent?

42. In hoeverre komen uw inschattingen van het gebruik van de Betuweroute en de vraaguitval als gevolg van de stijgende gebruiksvergoeding overeen met de inschattingen van GTRC?

44. Hoe groot is het risico dat er ook na 2009 minder vrachtvervoer op het spoor zal zijn dan nu? Hoe verhouden deze nieuwe inzichten zich tot verwachtingen en beloften uit de planologische kernbeslissing Betuweroute en gerelateerde beleidsdocumenten?

De berekeningen en de daaraan ten grondslag liggende aannames zijn getoetst in de markt en met GTRC. Ik zie dan ook geen reden om van een grotere vraaguitval uit te gaan. Er is altijd een kans dat de vraaguitval in de praktijk hoger of lager zal uitvallen. Berekeningen van het CPB genereren een lagere vraaguitval dan die van Policy Research Corporation. Een aantal marktpartijen geeft aan dat de vraaguitval hoger zal zijn.

Wat betreft de Betuweroute constateer ik dat GTRC met tarieven van € 1,5 tot € 3 per treinkilometer een gemiddelde jaarlijkse groei van 12,6 procent voorziet. GTRC is mét deze tarieven bereid het ondernemersrisico op de inkomsten uit gebruiksvergoeding te lopen. Dat geeft aan dat GTRC er vertrouwen in heeft dat de markt bereid is deze gebruiksvergoedingen te betalen.

Door de forse stijging van de tarieven van de gebruiksvergoeding op het gemengde net wordt er een eenmalige terugval in 2007 voorzien door Policy Research Corporation. In de jaren daarna is er in 2008 herstel en daarna een stabiel vervoervolume op het gemengde net én dankzij de vervoergroei op de Betuweroute groeit het totale volume spoorgoederenvervoer in Nederland (= gemengde net en Betuweroute) na 2007 weer. In 2009 zal naar verwachting het totaalvolume daardoor weer gelijk zijn aan 2005. Dit houdt in dat a.g.v. de nieuwe gebruiksvergoeding op het gemengde net de in het recente verleden geprognosticeerde volumes voor het totale spoorgoederenvervoer naar verwachting ongeveer 4 jaar later zullen worden bereikt. Specifiek wat betreft het Betuweroute vervoervolume: in de PKB Betuweroute is uitgegaan van een bandbreedte tussen de 23 en 37 miljoen ton in 2015. Per brief heeft mijn voorganger De Boer in februari 2003 (TK/22589 n 204) uw Kamer geïnformeerd over de geactualiseerde vervoerprognoses voor de Betuweroute: 20,3 tot 29,7 miljoen ton in 2015. GTRC heeft de

base case gebaseerd op gemiddeld 26,52 miljoen ton in 2011. Dit volume is ruimschoots in lijn met deze prognosebandbreedte.

43. Hoeveel vracht verplaatst zich bij voorziene vraaguitval van spoorvervoer naar vervoer over de weg? Hoeveel meer luchtvervuiling -fijn stof, NOx en CO2- is daarvan het gevolg?

Naar verwachting verschuift ongeveer een derde deel van de vraaguitval van spoorgoederenvervoer op het gemengde zich naar de weg. Dit komt overeen met ongeveer 0,4 miljard tonkilometers. Dit zou betekenen dat het eenmalige effect op het volume van het wegvervoer op de middellange termijn van 1% stijging is.

De luchtvervuiling is sterk afhankelijk van de techniek van het wegvervoer die wordt verondersteld en het soort tractie op het spoor (diesel geeft meer luchtvervuiling dan elektrische tractie). Uitgaande van een belangrijk aandeel dieseltractie op het gemengde neten het meest voorkomende type wegvervoer, betekent een verschuiving van spoor naar weg de uitstoot van meer CO2, minder NOx en ongeveer evenveel fijn stof.

45. Hoe verhoudt zich de voorziene afname van het vervoer per spoor tot de voornemens om het goederenvervoer per spoor juist te stimuleren? Hoe verantwoordt u deze ontwikkeling bij de Europese Commissie die, ook namens de Lidstaten, bevordering van het goederenvervoer per spoor hoog op de agenda heeft staan?

De openstelling van de Betuweroute zal een enorme toename betekenen van hoogwaardige vervoerscapaciteit voor het spoorgoederenvervoer. De opening van de Betuweroute draagt daarmee in belangrijke mate bij aan het Europese én Nederlandse beleid om het spoorgoederenvervoer te bevorderen. Europese richtlijnen schrijven daarnaast voor dat ten minste de marginale kosten van het gebruik van het spoor door de vervoerders wordt vergoed aan de beheerder. Ik ontkom er dan ook niet aan om de tarievenstructuur aan deze richtlijnen aan te passen. Hiermee komen de Nederlandse tarieven op een West-Europees niveau. Voor 2006 heb ik reeds een regeling getroffen, om te grote schokeffecten te voorkomen. Voor 2007 en volgende jaren, heb ik een meerjarige overgangsregeling voorgesteld, aangevuld met - indien haalbaar – de in het antwoord op vraag 37 en in mijn brief genoemde te onderzoeken kwaliteitsrabat.

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?

De beantwoording van deze vraag volgt later.

48. Welke verschillen in hoogte van de gebruiksvergoeding zitten er tussen het voorstel van GTRC en het ProRail-tarief voor het gemengde net? Hoe groot is de vraaguitval als gevolg van deze verschillen?

GTRC heeft de tarieven voor de Betuweroute autonoom bepaald onder de aanname dat de tarieven op het gemengde net niet fors lager zullen liggen. Bij de formulering van de meerjarige overgangsregeling gebruiksvergoeding gemengde net, is zoveel mogelijk rekening gehouden met dit uitgangspunt. Tweede uitgangspunt van GTRC is dat de tariefstelling op de Betuweroute concurrerend is met die in Duitsland. Onderstaande tabellen geven de tarieven per gereden kilometer per treinsoort weer op het gemengde net met overgangsregeling en de tarieven op de Betuweroute voor de periode 2007 tot en met 2011. Voor de effecten op de vraaguitval verwijs ik u naar het antwoord op vraag 12. gemengde net

	Overgangsregeling gemengde net 2007-2011				
	2007	2008	2009	2010	2011
100 ton	€ 0,75	€ 0,75	€ 0,75	€ 0,75	€ 0,75
700 ton	€ 1,77	€ 1,77	€ 1,77	€ 1,77	€ 1,77
1000 ton	€ 1,99	€ 2,29	€ 2,29	€ 2,29	€ 2,29
1500 ton (containershuttle)	€ 2,24	€ 2,66	€ 2,90	€ 3,14	€ 3,14
3000 ton (kolentrein)	€ 3,01	€ 3,43	€ 3,67	€ 3,91	€ 4,03

Betuweroute

	Betuweroute (A15 tracé) 2007-2011				
	2007	2008	2009	2010	2011
100 ton	€ 0,94	€ 1,27	€ 1,52	€ 1,72	€ 1,82
700 ton	€ 1,67	€ 2,05	€ 2,30	€ 2,50	€ 2,60
1000 ton	€ 1,90	€ 2,30	€ 2,55	€ 2,75	€ 2,85
1500 ton (containershuttle)	€ 2,21	€ 2,64	€ 2,89	€ 3,09	€ 3,19
3000 ton (kolentrein)	€ 2,92	€ 3,40	€ 3,65	€ 3,85	€ 3,95

49. Kan een volledig overzicht worden gegeven van de risicoverdeling tussen rijk, ProRail en GTRC zowel kwantitatief als kwalitatief?

50. Zijn er voor de Staat meer risico's verbonden aan de exploitatie van de Betuweroute dan de reeds in de MoU's vastgelegde risico's (spoor niet op tijd af, overgangsregeling voor gewone net, verborgen gebreken, Duitse deel van de lijn niet op tijd af, kosten kwaliteitsrabat)? Kunt u van zowel de in de MoU vastgelegde risico's als de overige risico's aangeven wat de kans is dat dit risico optreedt en wat de ermee gemoeide kosten zijn voor de Staat?

De onderstaande tabel geeft een zo volledig mogelijk overzicht van de risicoverdeling tussen Staat, ProRail en GTRC. Voor zover mogelijk is een duiding gegeven van de mogelijke budgettaire gevolgen voor de Staat.

Duiding risico	Nadere omschrijving	Wie draagt het risico	Omvang budgettair effect voor Staat
Verborgen gebreken	De MOU bepaalt onder welke voorwaarden een verborgen gebrek kan leiden tot een mogelijke schadevergoeding van de Staat aan GTRC.	De Staat, onder voorwaarden.	Op voorhand niet te ramen. De schade die GTRC zal leiden dient namelijk berekend te worden aan de hand van de feitelijke situatie op het moment van het zich voordoen van een verborgen gebrek.
Discriminerende wet- en regelgeving	Indien GTRC schade zou leiden door in de MOU nader omschreven wijzigingen in wet- en regelgeving en/of uitvoeringspraktijk kan er sprake zijn van een schadevergoeding van de Staat aan GTRC.	De Staat, onder voorwaarden.	Op voorhand niet te ramen. Kans op het zich voordoen is evenwel klein.
Capaciteit Emmerich-Oberhausen	Indien de tussen de Nederlandse en Duitse overheid overeengekomen blokverdichting en/of realisatie van het derde spoor vertraging oploopt kan er onder voorwaarden sprake zijn van een schadevergoeding van de Staat aan GTRC.	De Staat, onder voorwaarden.	Op voorhand niet te ramen. Omvang schadevergoeding mede afhankelijk van vervoervolumes die gerealiseerd worden in de praktijk.
Schade veroorzaakt door derden	Hier valt te denken aan 'kwajongenswerk', dat evenwel steeds ernstiger vormen aanneemt.	De Staat, onder voorwaarden.	Op voorhand niet te ramen.
Stremmingen op het gemengde net	Stremmingen langer dan twee uur op bepaalde routes op het gemengde net kunnen aanleiding geven tot een mogelijke schadevergoeding van de Staat aan GTRC.	De Staat, onder voorwaarden.	Op voorhand niet te ramen. Afhankelijk van het vervoersvolume op het moment van het zich voordoen van de stremming en de aard en duur van de

			streaming.
--	--	--	------------

Kortingsysteem gebruiksvergoedi ng gemengde net	Indien de overgangsregeling zou leiden tot lagere tarieven op het gemengd net ten opzichte van een bepaald tarief op de Betuweroute, kan schade ontstaan voor GTRC (weglek van Betuweroute naar gemengd net). In dat geval kan er sprake zijn van een schadevergoeding van de Staat aan GTRC.	De Staat.	Afhankelijk van politieke besluitvorming over tarieven op gemengd net in relatie tot die op de Betuweroute.
Overmacht	Indien een overmachtsituatie leidt tot de feitelijkheid dat de Betuweroute niet langer als werkend vervoersysteem kan worden aangemerkt, zal de Staat GTRC niet onverkort houden aan al haar verplichtingen als beheerder, afhankelijk van de specifieke situatie.	De Staat, die de extra kosten van GTRC voor het beperken van de gevolgen van de overmachtsituatie zal vergoeden en de kosten van het (eventuele) herstel van de infrastructuur (bijv. in het geval van een overstroming).	Op voorhand niet te ramen.
Betuweroute wordt niet vrijgegeven voor gebruik per 1 januari 2007 a.s.	Dit risico zou zich voordoen indien de veiligheid van het gebruik niet voldoende kan worden aangetoond.	De Staat. Indien de baan niet wordt vrijgegeven loopt Transmissieperiode langer door dan gepland hetgeen extra budget vereist. Dit is onafhankelijk overigens van wie het beheer gaat doen.	Omdat er niet gereden kan worden zijn er geen inkomsten uit gebruiksvergoeding. Onderhoudskosten vallen echter lager uit. Daartegenover staan kosten voor Transmissie en PoBR. Het saldo van deze posten kan niet voldoende robuust geraamd worden.
Overschrijding Transmissie budget	ProRail zal een nieuwe aanvraag indienen op grond van het te wijzigen programma. Partijen gaan uit van het in de begroting opgenomen bedrag van 22.2	De Staat.	De beantwoording op dit punt volgt later.

	mln €		
--	-------	--	--

<p>Geen werkend vervoersysteem per 1 januari 2007 a.s.</p>	<p>In deze situatie is wel de Betuweroute vrijgegeven voor gebruik maar zijn er voor verhuurders van tractie of vervoerders minder dan vijftig ETCS-locomotieven beschikbaar voor goederentreinen over de Betuweroute en is er geen zicht op voldoende groei van dat aantal locomotieven. Tevens heeft de Betuweroute onvoldoende capaciteit en betrouwbaarheid om de base case voor het eerste jaar te kunnen laten realiseren en is er onvoldoende zicht op tijdige en voldoende capaciteit en betrouwbaarheid in de daarop volgende jaren van de concessieperiode.</p>	<p>De Staat, via de afspraak over het financieren van de netto-uitgaven van GTRC via het verstrekken van een lening, die onder voorwaarden (deels) terugbetaald zal worden aan het einde van de concessie.</p>	<p>Financiële gevolgen zonder rekening te houden met mogelijke terugbetaling:</p> <ul style="list-style-type: none"> - indien per 1 april werkend vervoersysteem: 3-4 mln € - indien per 1 juli werkend vervoersysteem: 6-7 mln € - indien per 1 oktober werkend vervoersysteem: 9-10 mln €.
<p>Risico-aansprakelijkheid (opstal, art 16 lid 5 Spoorwegwet)</p>	<p>De beheerder is voor derden (dus anderen dan vervoerders) aansprakelijk indien die derde schade zou ondervinden op welke wijze dan ook die verbonden is aan de opstal Betuweroute (denk aan een knappende bovenleiding die een slachtoffer maakt met de bijbehorende schadeclaim)</p>	<p>De beheerder die conform de taakverdeling verantwoordelijk is voor het beheer van dat deel van de opstal dat aanleiding heeft gegeven tot het optreden van de schade voor een derde.</p>	<p>De beantwoording van deze vraag volgt later.</p>
<p>Financiële gevolgen risico-aansprakelijkheid</p>	<p>De beheerder kan zich of verzekeren tegen de financiële gevolgen van een claim op grond van de risico-aansprakelijkheid dan wel besluiten de gevolgen zelf te dragen.</p>	<p>De Staat, via een extra kostenpost bij ProRail en via het vrijwaren van GTRC voor de financiële gevolgen (zoals afgesproken in de MOU).</p>	<p>De beantwoording van dit punt volgt later.</p>

Commerciële risico's	Het betreft hier risico's voor zover niet toegedeeld aan de Staat. Te denken valt aan macro-economische ontwikkelingen, het niet kunnen realiseren van geraamde kostenbesparingen, verschuivingen in handelsstromen etc.	GTRC	Niet in te schatten.
Afstemming tussen beide beheerders loopt niet goed	GTRC en ProRail dienen de gemaakte afspraken nader in te vullen en te concretiseren, bijvoorbeeld voor de samenloop van treinen van/naar het gemengde net naar/vanaf de Betuweroute.	GTRC en ProRail	N.v.t.
Uitkomsten onderzoek degelijkheid GTRC en oprichtende partijen	De Staat zal de partijen die betrokken zijn bij de oprichting en/of financiering van GTRC onderzoeken op het voldoen aan de vereisten van de Spoorwegwet, wet BIBOB en financiële robuustheid. Een naar het oordeel van de Staat negatieve uitkomst, na mogelijkheid van herstel van knelpunten, kan leiden tot ontbinding MoU's.	Alle partijen inclusief de Staat	Niet te ramen.
GTRC zegt MOU op	GTRC kan MOU opzeggen indien de komende maanden mocht blijken dat nieuwe inzichten een wezenlijke negatieve invloed hebben op de exploitatieverwachtingen.	De Staat, omdat de Staat dan meer risico's gaat lopen ten aanzien van het beheer (commerciële risico's komen dan voor rekening van de Staat bij een andere dan in de MoU's afgesproken wijze van beheer).	Niet op voorhand te ramen.

51. Onderkent de Minister dat de thans voorgestelde tarieven voor het vrachtvervoer per spoor ten koste zullen gaan van de Nederlandse werkgelegenheid, omdat deze immers leiden tot afname van de vraag naar goederenvervoer per spoor? Kunt u de cijfers FNV bondgenoten over die werkgelegenheidseffecten bevestigen? Zo nee, wat is uw inschatting?

De thans voorgestelde tarieven voor het spoorgoederenvervoer voor het gemengde net en daarmee samenhangende geraamde vraaguitval in 2007 kunnen natuurlijk tot een tijdelijk verlies van werkgelegenheid in het spoorgoederenvervoer leiden. Ik constateer daarentegen ook dat door forse groei van het vervoer op de Betuweroute werkgelegenheid behouden blijft, en na enkele jaren wellicht zelfs arbeidsplaatsen creëert. Onderzoek geeft immers aan dat totale goederenvervoervolumes per spoor rond 2009 weer op het niveau van 2005 kunnen liggen en daarna verder kunnen groeien. Ook constateer ik dat onderzoek en markt aangeven dat vraaguitval vooral verwacht wordt in zwaardere segmenten, zoals kolen en erts. Juist in deze segmenten is de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid per ton of tonkilometer, onder andere volgens het CPB, relatief laag. Daarnaast leidt verschuiving van lading van spoor naar binnenvaart en wegvervoer tot verschuiving en niet perse tot verlies van werkgelegenheid. Uiteraard is het wel zo dat, indien Nederlandse havens grote ladingpakketten verliezen aan buitenland, dit werkgelegenheid bij bepaalde bedrijven kan kosten. De aanvankelijke verwachte weglek van lading uit de havens naar het buitenland bedraagt slechts 1,8% van de totale overslag. De verwachting is dat deze teruggang op weg naar 2009 weer ongedaan wordt gemaakt. Daarnaast is het tariefbeleid per spoor slechts één van de motieven om logistieke ketens te verplaatsen. Bovendien zijn de Havens Amsterdam en Rotterdam betrokken bij de exploitatie Betuweroute. Gegeven het totaal aantal werknemers in de spoorgoederensector, rond de 1500 fte, kan ik het door FNV genoemde werkgelegenheidsverlies van enkele duizenden banen absoluut niet plaatsen.

52. In hoeverre is de beoogde verdeling van taken en rollen tussen de partijen 'robuust', in die zin dat ook bij een aanbesteding over vijf jaar hierop kan worden voortgeborduurd?

Er staan nu heldere afspraken over de taken en rollen van de diverse partijen. GTRC en ProRail zullen deze verdeling nog verder bekrachtigen in een werk- en uitvoeringsprotocol. Ik acht deze afspraken voldoende robuust voor de komende concessieperiode. Ik zal uiteraard deze nieuwe situatie waarbij 2 beheerders actief zijn voor de Betuweroute monitoren en evalueren. De uitkomsten van deze evaluatie zullen worden meegenomen in de komende aanbestedingsprocedure.

53. Bent u bereid om het voorstel van spoorgoederenvervoerders om de tariefsverhoging te spreiden over een langere periode (2006-2014) over te nemen en in te brengen in uw overleg met GTRC en ProRail?

Voor de effecten van andere tariefscenario's verwijs ik naar het antwoord op vraag 37. De tarieven die GTRC hanteert zijn erop gericht zo spoedig mogelijk tot een kostendekkende exploitatie van de Betuweroute te komen. Dit is ook conform de wens van uw Kamer, zoals verwoord in de motie Hofstra (22589, nr. 214). De consequentie van dit

uitgangspunt is dat de mogelijkheden voor een verdere korting op de gebruiksvergoeding op het gemengde net worden beperkt. Thans onderzoek ik de mogelijkheden tot een aanvullende maatregel die spoorvervoerders het recht geeft op een compensatie voor gebruik van kwalitatief mindere treinpaden uit de dienstregeling op het gemengde net. Tezamen met de meerjarige overgangsregeling doe ik hiermee hetgeen mogelijk is om de vraaguitval te beperken.

54. Op basis van welke gegevens bent u van mening dat de markt de voorgestelde tariefsverhoging voor het goederenvervoer kan dragen?

Op de Betuweroute ontstaat een kwaliteitsproduct (minder/geen non-commerciële stops, voldoende capaciteit) waardoor volgens GTRC de markt de tarieven kan dragen. Voor wat betreft het gemengde net lijkt de markt de tariefsverhoging niet volledig te kunnen dragen gelet op de door Policy Research Corporation voorziene vraaguitval. Op basis van deze voorziene vraaguitval heb ik een meerjarige overgangsregeling voorgesteld die deze gevolgen in belangrijke mate vermindert.

55. In welke mate is de toename van de gebruiksvergoeding op het gemengde net "onvermijdelijk" in het licht van de Europese verplichting om meer kostendekkende tarieven te gaan heffen? In hoeverre is derhalve handhaving van de huidige tarieven in strijd met Europese regelgeving?

Handhaving van de tarieven op het niveau van 2005 is in strijd met de Richtlijn. Toename van de gebruiksvergoeding is onvermijdelijk. In 2005 en de jaren daarvoor was de Nederlandse gebruiksvergoeding Europees gezien laag. Conform Richtlijn 2001/14/EG moeten de infrabeheerders een systematiek ontwerpen die in ieder geval de marginale kosten van het gebruik doorberekent aan de vervoerders. De richtlijn biedt daarbij de infrabeheerders veel ruimte een systematiek te ontwerpen.

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?

De beantwoording van deze vraag volgt later.

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?

De beantwoording van deze vraag volgt later.

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?

De beantwoording van deze vraag volgt later.