

# 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)
18 april 2006	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U 0600693	-
Onderwerp	
Exploitatie Betuweroute	

Geachte voorzitter,

Tijdens het algemeen overleg van 4 april jl. over de exploitatie van de Betuweroute, heeft de Kamer mij gevraagd na te gaan hoe het Havenbedrijf Rotterdam alsnog kan worden betrokken bij de exploitatie van de Betuweroute.

Ik heb een dringend beroep gedaan op het Havenbedrijf en Prorail om alsnog risicodragend deel te nemen in de BR exploitatie. Ruimhartig hebben de Havenbedrijven en Prorail gehoor gegeven aan die oproep. Zij hebben een voorstel gemaakt voor de exploitatie gebaseerd op de "gestage groei-variant" voor de gebruiksvergoeding en de audit van Horvath. Op termijn zullen de Havenbedrijven en Prorail actief op zoek gaan naar commerciële partners.

Ik stuur u het voorstel van de Havenbedrijven en Prorail onverkort toe. Ik hoop dat wij vanavond hiertoe kunnen besluiten, zodat de partijen aan de slag kunnen. In de bijlage vindt u tevens de antwoorden op de vragen die tijdens het AO op 4 april jl. zijn gesteld.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

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

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

## **BIJLAGE bij DGP/SPO/U 0600693**

**Antwoord op nog open staande vragen welke zijn gesteld tijdens het Algemeen Overleg van 4 april 2006.**

### **1) Wat heeft het departement uitgezocht voordat Maljers/Horvat op pad werden gestuurd ?**

Op verzoek van de Kamer heb ik de mogelijkheden van commercieel beheer van de Betuweroute onderzocht. Het nieuwe initiatief van ProRail en Havenbedrijf Rotterdam van juni 2005, waarbij ze ook TowRail en Havenbedrijf Amsterdam betrokken hadden, heb ik verwelkomd. Op 16 september 2005 heb ik van deze partijen een concreet voorstel ontvangen. Ik heb dit voorstel beoordeeld en ben, nadat de partijen hun voorstel op enkele cruciale punten hadden verduidelijkt, met de indieners in onderhandeling getreden. De resultaten van deze onderhandelingen zijn in twee MoU's vastgelegd. Met de ondertekening van deze MoU's had ik het vertrouwen dat alle knelpunten waren opgelost en dat het consortium voortvarend aan de slag zou gaan. Tot dat moment had ik geen signaal dat mij had moeten laten twijfelen aan de kwaliteit van de vier betrokken partijen van het consortium. Ook had ik het vertrouwen dat de kosten die op dat moment slechts kwalitatief benoemd konden worden, van beperkte omvang zouden zijn.

### **2) Heeft de Minister wel laten onderzoeken of Babcock & Brown TowRail B.V. een serieuze partner was ?**

TowRail is op verzoek van HbR en ProRail toegetreden tot het consortium. Later heeft Babcock & Brown een meerderheidsbelang genomen in TowRail. Er hebben mij tot de hoorzitting en het rapport Maljers geen signalen bereikt die mij zouden moeten laten twijfelen aan de kwaliteit van en inbreng in het proces door welke van de vier partijen dan ook. Ik heb er dan ook op vertrouwd dat de partijen tezamen een werkbaar voorstel zouden indienen. Overigens is in de MoU met GTRC een bepaling opgenomen over het uitvoeren van onderzoek naar de degelijkheid van GTRC en haar vier consortiumpartners.

### **3) Waardoor wordt de kostenstijging binnen een jaar van € 65 mln. naar € 76 mln. veroorzaakt ?**

In mijn brief van 23 september 2005 staat een bedrag van € 63 mln. vermeld. Dit bedrag vloeit voort uit het mogelijk maken van een vergelijking van de oorspronkelijke businesscase van ProRail en HbR met een looptijd van 15 jaar en het nadere voorstel van de 4 partijen van 16 september 2005, met een looptijd van 3 tot 5 jaar. Om de vergelijking mogelijk te maken is de oorspronkelijke businesscase van 15 jaar teruggerekend naar een exploitatieperiode van 3 tot 5 jaar. De overheidsbijdrage in de eerste 5 jaar van de businesscase zou cumulatief € 63 mln. bedragen. De € 76 mln. betreft de overheidsbijdrage voor 5 jaar plus de door Horvat voorziene aanlooperperiode. Tevens zijn in dit bedrag extra kosten voor Transmissie opgenomen.

Indien het bedrag voor deze twee kostenposten wordt gecorrigeerd komt de overheidsbijdrage op € 63 mln. voor 5 jaar.

**4) Wat is omvang van de financiële risico's die in het huidige voorstel van Minister bij de Staat liggen ?**

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik naar de antwoorden op de vragen 49 en 50 uit mijn brief van 9 februari 2006. Hierbij wil ik het volgende opmerken: De aard van de financiële risico's verandert bij beheer door ProRail niet wezenlijk ten opzichte van beheer door GTRC. Over de hoogte van deze financiële risico's valt moeilijk een uitspraak te doen. Ten aanzien van de verborgen gebreken heeft Horvat de te verwachten zettingen gekwantificeerd op € 20 miljoen voor de periode 2007 – 2011.

**5) Wat houden de snijverliezen precies in ?**

In de rapportage van bureau Horvat zijn een aantal kostenposten geheel of gedeeltelijk gekwalificeerd als snijverliezen. Snijverliezen treden op in het geval de Betuweroute separaat van de rest van het spoorwegnet beheerd gaat worden. Deze snijverliezen bestaan enerzijds uit eenmalige kosten die gemaakt moeten worden om de Betuweroute te ontvlechten van het bestaande spoorwegnet om zodoende de Betuweroute separaat te kunnen beheren, en anderzijds uit blijvende kosten die voortkomen uit organisatorische interfaces tussen het beheer van de Betuweroute en het bestaande spoorwegnet.

**6) Is het Ministerie van Financiën betrokken geweest ? Dit Ministerie heeft toch een PPS-expertisecentrum ?**

Het Ministerie van Financiën is steeds betrokken geweest bij het vormgeven van de exploitatie van de Betuweroute. Het kenniscentrum PPS van het Ministerie van Financiën is niet specifiek om nadere ondersteuning gevraagd aangezien het hier niet om een typische PPS constructie gaat. Vooral van belang was om zicht te krijgen op de ambities en interesse van marktpartijen ten aanzien van het beheer van de Betuweroute. Daartoe zijn de afgelopen jaren diverse marktconsultaties gehouden.

**7) Is de vervoersprognose van 65 mln. ton wel reëel ?**

De vervoersprognose NEA EC TIB uit 1998 kent een vervoervolume in 2015 van circa 65 miljoen ton. Dit betreft het totale spoorgoederenvervoer in Nederland. Dit volume is gelijk aan het marktpotentieel uit de 'Economic Impact Studie Railgoederenvervoer' (EISR) die uw Kamer op 17 juni 2002 heeft ontvangen.

Voor wat betreft de Betuweroute heeft mijn voorganger uw Kamer op 17 februari 2003 per brief gemeld dat de NEA EC TIB prognose circa 30 miljoen ton in 2015 verwacht aan grensoverschrijdend spoorgoederenvervoer tussen Nederland en Duitsland en dat dit vervoervolume in lijn is met de PKB prognoses. In de brief van 23 februari 2004 is aangegeven dat dit vervoer zich in lijn met NEA EC TIB ontwikkelt. Het CPB schrijft op 24 september 2004 in de notitie 'Vooruitzichten voor spoorvervoer over de Betuweroute' aan de TCI dat de scenario's NEA EC TIB en NVVP EC Referentie volgens de meest recente inzichten een plausibele bandbreedte voor de ontwikkeling van het spoorvervoer bieden. Mijn conclusie is dat de genoemde 65 mln. ton een plausibele prognose is voor het totale spoorgoederenvervoer in Nederland.

**8) Wat is het budget voor exploitatie van de Betuweroute in de lopende begroting ?**

Het beschikbare bedrag binnen de begroting tot 2011 voor de Betuweroute bedraagt € 95,8 miljoen.

**9) Wat is de reactie van de Minister op de suggestie van een agentschap ?**

In het kader van de herbezinning op het spoordossier heb ik heb er bewust voor gekozen om de structuur van ProRail constant te houden vanuit het oogpunt van rust en stabiliteit. De keuze voor een vennootschap is een toekomstvaste keuze. Beheerder en vervoerders hebben zo een gelijkwaardige positie doordat ProRail geen eenzijdige publiekrechtelijke bevoegdheden heeft. Iedere vervoerder sluit nu jaarlijks een overeenkomst met de beheerder.

In het kader van de motie Wolfson onderzoek ik alternatieve beheervormen, waarbij ik de mogelijkheid van ProRail als agentschap zal meenemen. In 2008 zal ik tevens de Spoorwegwet evalueren. Indien hieruit blijkt dat ProRail moet worden omgevormd tot een agentschap, dan biedt de spoorwegwet de ruimte om deze verandering door te voeren.