

Vergaderjaar 2005–2006

22 589

Betuweroute

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 258

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 4 januari 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 24 november 2005 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de 18de voortgangsrapportage Betuweroute (22 589, nr. 250);**
- **de 17de voortgangsrapportage HSL-Zuid (22 026, nr. 235);**
- **de procedurele brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 november 2005 inzake MOU Betuweroute (22 589, nr. 255).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) ziet zowel wat de HSL-Zuid als wat de Betuweroute betreft geen aansluiting tussen de cijfers over de risicoreserveringen in de voortgangsrapportages en de andere stukken. Telt hij alle risico's uit de voortgangsrapportages op dan komt hij op 559 mln., maar gaat hij uit van de brief van 23 september dan komt hij op 239 mln. Het bevreemdt hem met name dat er voor de HSL-Zuid nog zo'n groot bedrag wordt vermeld.

Een risico bij de HSL-Zuid was de ontsporingsgeleiding. Het vreemde van de situatie was dat de burgemeesters langs het tracé moesten besluiten of die er moest komen en dat de rijksoverheid vervolgens moest betalen. Ook betaalt het Rijk nog € 750 000 voor hekken over kunstwerken. Dat de STM (Specific Transmission Module), onderdeel van het veiligheidssysteem in de treinen, in plaats van een seconde vijf seconde signalen blijft ontvangen kost 3 mln. De heer Hofstra vraagt of deze post voorlopig niet geparkeerd kan worden bij het veel grotere probleem van de beveiliging van het materieel. Hij vraagt waarom dit punt niet in een veel eerder stadium is gesignaleerd.

De heer Hofstra vindt de infraprovider voor de HSL-Zuid nog steeds een heel mooie constructie, maar ProRail wordt de beheerder. Hij vraagt of dit extra geld kost.

Wat de Betuweroute betreft, vraagt de heer Hofstra of de gebruiksvergoeding van € 3,75 het bedrag na de korting of voor de korting is. In De Gelderlander las hij dat wordt overwogen op het punt van de brandveiligheid een soort gedoogbeleid te voeren. Hij vraagt of daar kosten-

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijkzma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD) en Knops (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aprotroet (VVD) en Ten Hoopen (CDA).

risico's zijn. Het EAT-budget voor de Betuweroute (Engineering, apparaat en toezicht) heeft geleid tot een tegenvaller van 37 mln., die aan de risico-reservering wordt onttrokken. Hij vraagt een toelichting daarop. Hij wijst erop dat over het hele project voor 16% aan dit soort kosten moest worden gemaakt. Ten slotte is hem nog niet duidelijk of er genoeg locomotieven beschikbaar zijn voor de exploitatie van de Betuweroute.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) betreurt het dat thans eigenlijk niet over de exploitatie van de HSL-Zuid of de Betuwelijn kan worden gesproken. De minister heeft eind september alle gegevens over de exploitatie van de Betuwelijn beloofd voor eind oktober, maar ze zijn er nog steeds niet. Ook de beloofde gegevens over de exploitatie van de HSL-Zuid zijn er nog niet. Hij hoopt dat nog voor de kerst over beide onderwerpen kan worden gesproken.

Het is nog onzeker of de SNCF straks wel zestien treinen beschikbaar heeft voor de HSL-Zuid. De heer Duyvendak vraagt hoe straks zo nodig kan worden afgedwongen dat Frankrijk zestien treinen inzet en hoe voorkomen moet worden dat alleen de twee Nederlandse treinen rijden. Het is voor zijn fractie niet voldoende als er straks maar een trein rijdt. De afgesproken aantallen moeten worden gehaald. Voorts vraagt hij of inmiddels tot een overeenkomst met de NMBS is gekomen. Zijn er inmiddels juridische procedures tussen de HSA en de Staat over een lager concessiebedrag, nu de rijtijden wat langer worden? Hoe taxeert de minister de uitkomst daarvan?

De heer Duyvendak kan uit tabel 3 van de 17de voortgangsrapportage HSL-Zuid vrijwel niet opmaken waar de overboekingen uit de risico-reserves heen gaan. Een tijdje is dat beter gegaan, maar nu zijn de gegevens weer zeer cryptisch. Infrasppeed blijkt in 2006 al 44 mln. te krijgen voor de kosten van beheer en onderhoud, hoewel het spoor dan nog helemaal niet klaar is. In 2007 krijgt Infrasppeed meer geld dan de jaren daarna, terwijl in 2007 ook niet het hele jaar gereden zal worden.

Er dreigt een tegenvaller van 8 mln. op de geluidsschermen. De minister kondigt een juridische strijd met de aannemers aan, maar de Kamer was nu juist bezworen dat alle risico's voor de aannemers waren. Als de Staat toch aansprakelijk is, kan dat dan worden verhaald op de ingenieursbureaus, die foute berekeningen hebben gemaakt? Er is ook een kwestie van 6 à 8 mln. voor versnellingsmaatregelen voor de boortunnel, waarbij niet duidelijk is hoe de contracten zijn.

Het valt de heer Duyvendak op dat het bij de aanleg van de Betuwelijn nu meevallers regent. Is de risicoreservering erg somber opgesteld? Zijn er effecten van het bouwfraudeonderzoek? Bij Tiel is bewoners die vlak langs de A15 wonen, waarachter de Betuwelijn is aangelegd, beloofd dat er een betere geluidsbescherming zou komen. De nieuwe geluidswal is er, maar de Betuwelijn rijdt nog niet. De mensen hebben veel meer hinder dan in de tijd voordat de geluidswal werd gebouwd. Dat zou niet blijken uit metingen, maar zijns inziens moet worden nagegaan wat er precies aan de hand is. Er zou een probleem kunnen zijn met het gehanteerde rekenmodel. Er ligt geen ZOAB, er zitten kunstwerkgeaten in de wal en de vorm is anders dan volgens het ontwerp. Hij vraagt of de minister bereid is nieuwe metingen te laten verrichten en de maximumsnelheid op de weg te verlagen tot 80 km/h.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vraagt of er nog steeds van mag worden uitgegaan dat de Betuweroute per 1 januari 2007 in gebruik kan worden genomen. Er moet nog het een en ander gebeuren alvorens het veiligheidssysteem in orde is. Er is nu gesuggereerd om locomotieven te leasen. Het is de vraag of er voldoende locomotieven zullen zijn om de vliegende start op 1 januari 2007 te garanderen. De minister verstrekt er een subsidie voor, waarvan voor mevrouw Dijksma nog niet duidelijk is of die uit Brussel kan worden teruggehaald, al gaat zij daar wel van uit.

Er zijn vertragingen bij het aanbrengen van de tunneltechnische installaties. Volgens de minister zijn zodanige maatregelen genomen dat de opleveringsdatum niet in gevaar komt. Het lijkt mevrouw Dijkma dat die installaties zo belangrijk zijn, dat de spoorlijn niet in gebruik kan worden genomen als zij nog niet klaar zijn. Zij heeft begrepen dat op een vergadering in Duitsland overeenstemming is bereikt over de aansluiting op het Duitse net. Zij hoopt dat de Duitsers voldoende geld uittrekken, om te voorkomen dat bij Zevenaar files op het spoor ontstaan.

Strukton is inmiddels met een plan gekomen volgens welk de exploitatie van de Betuweroute goedkoper zou zijn. Mevrouw Dijkma verneemt graag welke invloed dat heeft op de totale plannen. Wellicht kan er gebruik van worden gemaakt bij de onderaanbesteding. Over de gebruiksvergoeding spoor loopt het hoog op tussen de vervoerders en ProRail. In 2006 is de Betuweroute weliswaar nog niet in gebruik, maar zij ziet graag dat de vliegende start doorgaat, zonder vraagtival op het spoor die weglekt naar het wegvervoer. Zij acht het niet in het belang van de overheid dat dit bij de NMa moet worden uitgevochten.

Een van de weinige redenen om nog aan de Betuweroute vast te houden is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen naar het achterland over de Betuweroute kan plaatsvinden en niet noodzakelijkerwijs meer door de Brabantse stedenrij enz. gaat. Mevrouw Dijkma neemt aan dat niet meer toegestaan zal worden dat gevaarlijk vervoer nog door het zuiden des lands gaat als dat niet strikt noodzakelijk is. Het lijkt haar eenvoudig om het vervoer van gevaarlijke stoffen door het zuiden gewoon te verbieden. Ook mevrouw Dijkma verkrijgt graag nadere informatie over de risicoreserveringen voor de HSL-Zuid. De vervoerders lieten van de zomer weten dat zij voornemens waren met een schadeclaim te komen omdat de reistijd door België enkele minuten langer zou duren. Leidt dit tot juridische procedures? Zij vermoedt dat de minister naar Parijs moet om over de V300 te spreken. Zij hoopt dat de minister dan meteen de inzet van voldoende locomotieven door Frankrijk op de HSL-Zuid aan de orde kan stellen. Zij hoopt ook dat de brief die binnenkort komt over het tijdig in gebruik nemen van de HSL haar meer gerust zal stellen dan zij op dit moment verwacht.

De heer **Mastwijk** (CDA) stelt vast dat het risicoprofiel van de HSL-Zuid aanzienlijk is afgenomen. Het ziet er naar uit dat een behoorlijk bedrag, 193 mln., voor andere dingen kan worden ingezet. Wat de fractie van het CDA betreft, kan dat ook naar de vaarwegen gaan. Het lijkt hem wat voorbarig dat Infrasppeed in 2006 een bedrag van 44 mln. zou krijgen voor onder andere een tijdige vervanging van infrastructuur. Hij gaat ervan uit dat de risico's van ProRail en Infrasppeed voldoende duidelijk worden vastgelegd, want er mag geen zwartepietenspel ontstaan. Hij gaat ervan uit dat in de begroting van Verkeer en Waterstaat volstrekt duidelijk wordt hoe de beheersvoering door Infrasppeed, de beheerskosten van ProRail en de daarvan af te trekken opbrengsten van het vervoer zich ontwikkelen. Het stemt de heer Mastwijk niet tot grote vreugde dat HSA en NMBS hun samenwerkingsovereenkomst nog niet hebben afgerond. In de voortgangsrapportage staat dat HSA voorlopig geen beroep doet op bemiddeling door de minister in het geschil met Frankrijk over het aantal treinen dat in het begin tot Parijs zal rijden. Hij vraagt of de minister zelf initiatieven wil ontplooiën.

De heer Mastwijk vraagt of er al resultaten te melden zijn over het proeftraject Sliedrecht-Gorinchem, onderdeel van de Betuweroute. Het risicoprofiel van de Betuweroute is afgenomen met 61 mln., omdat minder geluidsschermen geplaatst zouden moeten worden, in verband met het geringere verwachte vervoer over de Betuweroute. Elders leest hij dat een definitieve beslissing over het plaatsen van schermen nog niet is genomen. Ook hier kunnen meevallers naar de mening van het CDA worden ingezet voor zowel spoor- als vaarwegen.

In 2002 werd het risico van het EAT-budget gewaardeerd op 34 mln., maar is er sprake van dat er 37 mln. extra nodig is. De heer Mastwijk gaat ervan uit dat dit bedrag niet bovenop de 34 mln. komt. Vervolgens vraagt hij of er al een deal is over de lease van locomotieven, hoeveel locomotieven er straks over de Betuweroute zullen rijden en of de subsidieregeling geheel kostendekkend zal zijn. De problemen rond de gebruiksvergoeding beïnvloeden de discussie in hoge mate negatief. Hij verzoekt de minister de Kamer hierover op korte termijn in te lichten, zodat er aan de hand van de juiste cijfers over gesproken kan worden.

Het antwoord van de minister

De **minister** deelt mede dat de bedragen voor de risicoreserveringen in de voortgangsrapportages respectievelijk de brief van 23 september betrekking hebben op verschillende data. In de brief is het totale bedrag van de 90%-waarde voor beide projecten 239 mln. en van de 50%-waarde 175 mln. Het nog mogelijke beroep op de risicoreservering voor de HSL-Zuid is met 202 mln. gedaald. Het dalen van het risicoprofiel levert 11 mln. op, 97 mln. komt uit de in april 2005 geaccordeerde overheveling uit de risicoreservering, 52 mln. uit de motie-Slob over de dekking indexeringskosten en 17 mln. uit extra EU-ontvangsten. Van de 484 mln. op pagina 17 gaat 384 mln. af, door overhevelingen uit risicoreserveringen, die eerder al uit het fonds zijn gehaald.

Tabel 3 van de zeventiende voortgangsrapportage HSL-Zuid is een tabel die vanaf het allereerste begin is opgenomen om iedere financiële stap te laten zien. Er is dus een overzicht vanaf 1995. De minister zegt toe dat schriftelijk duidelijk zal worden gemaakt hoe de tabel is bedoeld.

In een aantal gevallen wil de minister het spoorwegennet als één geheel beschouwen, dus inclusief de HSL-Zuid, bijvoorbeeld voor verkeersbegeleiding. Dat is een kwestie van veiligheid en efficiency. Dit komt ongedeeld in handen van ProRail en gaat 3 mln. extra kosten. De kosten van het beheer moeten worden opgenomen in het beheerplan voor 2006.

Volgende week zal ProRail een heel precies bedrag doorgeven, dat door de minister aan de Kamer zal worden doorgegeven.

Er moet 6,5 mln. worden betaald voor versnellingsmaatregelen voor de boortunnel, vanwege het oude probleem van de brandwerende laag. Bij het aanbrengen daarvan is een achterstand opgelopen. De Staat is daar niet uitgekomen met de aannemer. Infrasppeed brengt nu de laag aan, maar moet 3½ maand vertraging inlopen. Er kan niet gezegd worden dat de aannemer een fout heeft gemaakt, omdat alsnog werd besloten dat er een andere laag op de muur van de tunnel moest komen dan in het contract was voorzien. De overheid leert van dergelijke contractproblemen, die hopelijk in de toekomst kunnen worden voorkomen. Andere problemen konden op basis van het contract voor rekening van de aannemer worden gebracht. Als er tijd was geweest om over het probleem van de brandwerende laag te procederen, was het misschien nog anders gelopen, maar die tijd was er niet, dus de minister heeft het verlies genomen.

De betalingen aan Infrasppeed verlopen conform het contract, dat voorziet in aanleg en onderhoud van de bovenbouw van de HSL over een periode van 24 jaar. De jaarlijkse betaling gaat in 2006 in met een vast jaarlijks bedrag. Dat geld is bestemd voor aanleg en onderhoud.

Er is nog geen samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS. NMBS moet nog een trein bestellen ten behoeve van de verbinding met Breda. NMBS kampt met zeer grote schulden, die zij probeert af te lossen. Zij kan geen nieuwe trein kopen, maar zij kan wel de lease betalen. Op de laatste dag dat de heer Vande Lanotte minister was, heeft hij beloofd dat hij daarvoor toestemming zou geven. Er wordt al goed samengewerkt. Men houdt bijvoorbeeld al gezamenlijk kantoor te Roosendaal. Op

28 november komt er een brief over de exploitatie door de HSA, waarin meer over dit probleem.

Sinds april loopt er een procedure over de reistijden over de HSL-Zuid, conform de wijzigingsprocedure in het contract. De claim is in handen van een college van bindende adviseurs. De minister verwacht een uitspraak in januari. Eerst wordt alles op alles gezet om te zorgen dat de nodige treinen er komen. Lukt dat niet, dan leidt dat tot procedures. Er is geen uitspraak over een lagere gebruiksvergoeding.

De HSA is nog steeds in overleg met de SNCF over aantallen treinen. De SNCF wil maximaal tien treinen inzetten, maar de minister wil dat er zestien treinen worden ingezet, want dat staat in het contract met HSA. Op dit moment is haar zorg overigens niet dat er zestien treinen komen, maar dat er überhaupt treinen komen. Zij wil dat probleem, dat nog van een andere orde is dan tien of zestien treinen, in een goede volgorde aanpakken. De treinen van de SNCF worden een voor een omgebouwd. De Fransen willen voorrang geven aan hun lijn naar Straatsburg. Zij gaat echter niet zelf treinen bestellen. Zij heeft een goed contract met de HSA, een volwassen marktpartij. Zij gaat niet buiten die partner om naar Frankrijk. Als HSA hulp vraagt, schiet zij te hulp. Dan zal zij bij haar Franse collega en de SNCF op de stoep staan.

Er is een arbitragezaak over de geluidsschermen aangespannen met de aannemers van de projecten Brabant-Noord en Brabant-Zuid. In de contracten waren richtlijnen opgenomen. In de drie overige contracten waren krachtnormen opgegeven aan de aannemers. In die gevallen is inmiddels overeenstemming bereikt over de bijdragen van de aannemers. De opgegeven krachten waren te laag. Zij zal nog schriftelijk meedelen of er ingenieurbureaus aansprakelijk kunnen worden gesteld.

Dat de STM vijf seconden lang signalen kan blijven ontvangen is een resultaat van nieuwe technische ontwikkelingen. Oorspronkelijk werd een seconde voldoende geacht. Het veiligheidssysteem zou daarna enkele seconden niet werken, waardoor de trein gaat afremmen. Daarom is gekozen voor een overlapping van vijf seconden. Toen met de HSL-Zuid werd begonnen wist niemand dat. De minister is niet bereid om de besparing hierover aan te houden, omdat het systeem tijdig moet kunnen functioneren om geheel veilig te zijn. Zij beschouwt de uitgave als onvermijdelijk en volstrekt terecht uit de risicoreservering te betalen. Er zal altijd een overgang nodig zijn van het Europese systeem naar bijvoorbeeld ATBNG. Bij die overgangen is een grotere overlapping nodig dan was verwacht. Infraspied legt over 50% van de lijn ontsporingsgeleiding aan. Daarover is overeenstemming in de Stuurgroep publieke veiligheid. De bouwvergunningen moeten nog worden aangepast. Als de Staat om een of andere reden meer dan 50% zou eisen, waren de kosten voor zijn rekening. De minister verklaart het grote aantal meevallers bij de aanleg van de Betuweroute uit een combinatie van het economische klimaat, de werkhonger bij de aannemers en de effecten van de enquête bouwnijverheid. Er is een groot verschil tussen de resultaten van het geluidsonderzoek bij Tiel, die naar de Kamer zullen worden gezonden, en wat de bewoners zeggen te horen. Nu metingen doen lijken niet erg zinvol. Er is wel voorzien in het aanbrengen van ZOAB waar dat er nog niet ligt. De minister wil de situatie even aanzien. Als de trein eenmaal rijdt moet nog eens worden gemeten of er overlast is.

De minister merkt op dat voor de marktpartijen een aantal condities is geschapen waardoor het mogelijk is dat bij de start van de Betuweroute voldoende locomotieven met ETCS beschikbaar zijn. Er is een memorandum of understanding (MOU) met drie grote leasemaatschappijen voor 40 tot 60 locomotieven. Er is een tijdelijke subsidieregeling, vooruitlopend op EU-steun. Zij heeft goede hoop dat die steun er komt. Brussel is akkoord met de prototyping. De serieombouw ligt op het ogenblik ter besluitvorming voor in Brussel. De vervoerders, de leasemaatschappijen en ProRail hebben een overlegplatform. Met de IWW (Inspectie Verkeer en

Waterstaat) is overlegd om de vrijgave van omgebouwde locomotieven efficiënt en zo snel mogelijk te organiseren. De marktpartijen moeten de locomotieven bestellen; de minister gaat ze niet kopen. Op het eind van het jaar hoopt zij een redelijk inzicht te hebben in de stand van zaken. Er is voor de Betuweroute nog een terugvaloptie, dus er kan altijd gereden worden met locomotieven die ATB-signalen kunnen ontvangen. De opleveringsdatum komt niet in gevaar door de vertraging in het aanbrengen van de tunneltechnische installaties. De vertraging zal worden ingelopen door versterking van de engineering en door in dubbele ploegen te werken.

De minister bevestigt dat zij alle partijen die betrokken zijn bij de aansluiting naar Duitsland bij elkaar heeft kunnen halen. Afgesproken is dat nog dit jaar wordt begonnen met de planuitwerking voor het derde spoor. De financiering van de planstudie is tripartiet over de Duitse deelnemers verdeeld. Dat bedrag is in de krant genoemd, maar daarbij werd ten onrechte vermeld dat het voor de aanleg bestemd was. Ook voor de aanleg is financiering beschikbaar. Er is een oplossing voor de geluidsschermen bij Emmerich.

De Duitsers dachten dat de overgang bij Venlo helemaal dicht was voor vervoer van gevaarlijke stoffen, maar dat is niet zo. Met Venlo is afgesproken dat vanaf 2007 binnen alle bestaande normen gebleven wordt. Venlo is tevreden met de afspraken. Welk vervoer nog langs Venlo gaat is afhankelijk van vertrekpunt en bestemming. Gevaarlijk vervoer zal niet door heel Nederland worden geloodst alleen maar om het via de Betuweroute te kunnen laten gaan. Er zijn straks een basisnet voor gevaarlijke stoffen en een conceptvoorstel vervoer gevaarlijke stoffen, met plafonds. Die worden straks over elkaar heen gelegd. Voorts zullen de prijzen op zowel het gemengde net als de Betuweroute worden bekeken. Zij verwacht dat de trek naar de Betuweroute groot zal zijn, maar kan niet beloven dat het 100% zal zijn. Vervoer van gevaarlijke stoffen die pal over de grens bij Venlo moeten zijn, zal, als het binnen de risiconormen valt, door het zuiden gaan. Duitsland zou het ook niet accepteren als zulk vervoer over de Betuweroute ging.

Strukton is volgens de minister gewoon te laat met zijn studie. Er moesten al knopen worden doorgehakt. Het aanbod lijkt ook niet in de buurt te komen van wat de drie partijen die al lang aan de onderhandelingen meedoen inmiddels aanbieden. Zij laat Strukton op dit moment niet toe tot de onderhandelingen, want dat zou zij onbehoorlijk vinden. Zij kan niet midden in de onderhandelingen met iets nieuws komen. Zij probeert zich zo dicht mogelijk te houden bij de moties die in de Kamer zijn aangenomen. Zij wil ook zo langzamerhand resultaat zien. Strukton moet zijn zaak maar bij de nieuw concessiehouder gaan bepleiten, maar zij wil niet op de stoel van de nieuwe concessiehouder gaan zitten.

Het bericht dat de minister voor 2006 een korting van 30% op de gebruiksvergoeding zou hebben vastgesteld is onjuist. Zij heeft, uitgaande van wat ProRail op tafel legde, een korting gegeven van 70%. ProRail zelf voerde 30% korting op op de tarieven zoals opgenomen in de conceptnetverklaring voor 2006. ProRail had voor een unit cargo € 1,10 voorgesteld, hetgeen € 0,93 wordt. Voor natte bulk geldt hetzelfde. Voor een gemiddelde container en een gemiddelde lege ertstrein was de prijs die ProRail voorstelde € 2,31 en die van de minister € 1,33. Voor een gemiddelde volle ertstrein was de ProRail-prijs € 7,26 en die van de minister € 3,23. Voor de gemiddelde goederentrein was de prijs van ProRail € 1,69 en die van de minister € 1,09. De huidige prijs is in alle gevallen € 0,86, maar de nieuwe prijzen zijn nog steeds de allerlaagste, vergeleken met de prijzen in België, Duitsland, Frankrijk en Engeland. Zij zal een staatje toevoegen aan de andere schriftelijke mededelingen die zij de Kamer zal doen.

Met de brandweer is overeenstemming bereikt over alle knelpunten op de Betuweroute. De brandveiligheid zal voldoen aan alle wet- en regelgeving.

Of er voldoende brandweermaterieel is, is een zaak van Binnenlandse Zaken en de gemeenten. De minister zal met Binnenlandse Zaken in overleg treden.

Het EAT-budget is nodig voor het langer in stand houden van een projectorganisatie voor doorlopende werkzaamheden in 2007 (9 mln.), een extra inspanning voor claimmanagement, zodat claims van aannemers minder kans hebben (4 mln.), maatregelen risicobeheersing beveiligingssysteem (6 mln.), de overdracht van infrastructuur aan de beheerder en het aanleveren van informatie voor vrijgave door veiligheidsautoriteiten (8 mln.). Een extra inspanning voor het testen en integreren van systemen en het opknippen van bovenbouwcontracten heeft geresulteerd in meevallers bij aanbesteding, maar ook in raakvlakken die heel goed gemanaged moeten worden. Dat kost 10 mln. Ook dit staatje komt in de brief die de Kamer nog krijgt. Het budget is voldoende.

Het oordeel dat minder geluidsschermen dan aanvankelijk voorzien langs de Betuweroute moeten worden geplaatst is gebaseerd op het advies van de commissie-Laan van vorig jaar, het oordeel van de minister dat de conclusie van de commissie afgewogen en redelijk is en de uitslag van een juridische toets daarvan die heeft plaatsgevonden. Er wordt nog nagegaan of de gemeenten de redenering van de minister volgen.

De **voorzitter** stelt vast dat de minister een brief heeft toegezegd, waarin zij over de Betuweroute onder meer zal weergeven:

- aspecten van brandveiligheid;
- een staatje met gebruiksvergoedingen;
- het rapport over de geluidsoverlast bij Tiel.

Ten aanzien van de HSL-Zuid zal zij schriftelijk mededeling doen over:

- de afwikkeling van de arbitragezaak over geluidsschermen;
- tabel 3 van de zeventiende voortgangsrapportage.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Kool