

Vergaderjaar 2006–2007

22 589

Betuweroute

Nr. 284

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2007

Zoals toegezegd in het algemeen overleg van 20 december 2006 (Kamerstuk 22 589/22 026, nr. 282) informeer ik u bij deze nader over de indienststelling van de Betuweroute. Achtereenvolgens ga ik in op de tunneltechnische installaties, uw vragen over berichtgeving in het RTL nieuws, publieke veiligheid, het ingroei-jaar 2007, de ETCS-locomotieven, de infrastructuur, de exploitatie, de aansluiting met Duitsland, en de kosten.

1) Tunneltechnische installaties

In het vragenuur van 5 december 2006 (Handelingen der Kamer II, vergaderjaar 2006–2007, nr. 22, blz. 1539–1542) heb ik gemeld dat door vertraging van de tunneltechnische installaties (TTI's) de geplande opening van de Betuweroute op 2 januari 2007 geen doorgang kan vinden. In het algemeen overleg met uw Kamer van 20 december 2006 heb ik de vertraging nader toegelicht en aangegeven dat begin april 2007 naar verwachting een reëel moment zou zijn voor de indienststelling van de Betuweroute. Ik heb daarbij ook aangegeven, dat ProRail in januari nog overleg met de aannemer van de TTI's zou voeren over de nog uit te voeren werkzaamheden en de daarbij behorende planning.

De gesprekken die ProRail en de aannemer TTI's sinds januari voeren, verlopen zeer moeizaam. Vorige week heeft wederom overleg plaatsgevonden. De aannemer stelt op basis van een inventarisatie van de resterende werkzaamheden een planning op voor de nog uit te voeren werkzaamheden van de TTI's. Deze planning is medio februari beschikbaar. Om er zeker van te kunnen zijn dat de planning realistisch is, zal ProRail een onafhankelijke derde de status van het werk en de afgegeven planning laten beoordelen. Deze toets moet in februari zijn afgerond. Ik heb momenteel derhalve niet meer zekerheid over de planning.

2) Berichtgeving RTL nieuws

Op 9 januari 2007 heeft u mij aanvullende vragen gesteld over de berichtgeving in het RTL nieuws van 22 december 2006. In die uitzending is naar aanleiding van berichten van vervoerder Railion gesuggereerd dat er tot eind 2007 alleen getest zou worden op de Betuweroute en dat daarom de opening van deze spoorlijn tot het einde van dit jaar zou zijn vertraagd. Deze berichtgeving in het RTL nieuws was onjuist. Ook na de start van de Betuweroute zullen er nog testen plaatsvinden, maar deze staan de openstelling niet in de weg. Railion betreurt de onjuiste berichtgeving in het RTL nieuws. Railion heeft voor de uitzending gezegd enige tijd nodig te hebben om het volledige aantal locomotieven van ETCS te voorzien waarmee deze vervoerder over de Betuweroute wil gaan rijden. Railion heeft mijn ministerie gemeld er alles aan te doen om hiermee zo snel mogelijk klaar te zijn.

3) Publieke veiligheid

a) Bestuurlijk akkoord

Op 15 december 2006 heb ik een bestuurlijke akkoord ondertekend met (op 3 na) alle bij de Betuweroute betrokken burgemeesters. Met dit akkoord zijn de afspraken bekrachtigd over bluswater, geluidsschermen en het afschakelen van de spanning op de bovenleiding bij calamiteiten. Daarmee zijn deze punten weggenomen als mogelijke belemmering voor de ingebruikname van de Betuweroute. In het akkoord onderschrijven de burgemeesters dat de Betuweroute een veilige spoorlijn is. Ik kan u melden dat ook de 3 resterende burgemeesters inmiddels het bestuurlijk akkoord hebben ondertekend. Belangrijk is nu dat de activiteiten die voortvloeien uit het bestuurlijk akkoord in 2007 op tijd worden uitgevoerd. De planning van ProRail voorziet daarin. De Brabantse steden hebben mij verzocht de maatregelen uit het bestuurlijk akkoord zo snel mogelijk uit te voeren die nodig zijn om ook in periodes van vorst en langdurige droogte te voldoen aan de afgesproken hoeveelheid bluswater langs de Betuweroute. Ik ga dat ook doen. We moeten daarbij de realiteit wel in ogenschouw nemen. De met de burgemeesters overeengekomen maatregelen moeten worden aanbesteed. In een aantal gevallen zijn vergunningen nodig. De geplande uitvoering van de maatregelen loopt door tot december 2007. De voortgang hiervan blijft periodiek onderwerp van bespreking in het bestuurlijke overleg tussen mijn ministerie en de coördinerend burgemeester Van Belzen. Uw Kamer wordt hierover geïnformeerd in de reguliere voortgangsrapportages.

b) Vraag mevrouw Gerkens

Tijdens het overleg met uw Kamer op 20 december 2006 bracht mevrouw Gerkens naar voren dat het NIBRA als eis aan geluidsschermen zou stellen, dat deze moeten zijn voorzien van een transparante strook op 150 cm hoogte. Doel hiervan zou zijn dat daardoor de borden met de beschrijving van de lading van de treinen leesbaar zijn. Ik heb toegezegd, dit na te zullen gaan. De toepassing van een transparantie strook in de geluidsschermen wordt door het NIBRA niet voorgeschreven. Het betreffende rapport van het NIBRA, opgesteld in november 2002 in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en de vier brandweerregio's aan de Betuweroute, beschrijft een richtlijn vanuit het perspectief van de hulpverlening hoe de geluidsschermen langs de Betuweroute eruit kunnen zien.

Eén van de onderwerpen die daarbij een rol speelt, gaat over verkenningmogelijkheden. Door het plaatsen van een geluidsscherm worden de mogelijkheden om een verkenning te doen naar de aard en omvang van

een brand beperkt. Het NIBRA beschrijft vervolgens een vijftal mogelijkheden om desondanks een verkenning te kunnen uitvoeren. Dat zijn het gebruik van achtereenvolgens: i) een toegangsdeur, ii) een hoogwerker, iii) een KLPD helikopter, iv) warmtebeeldcamera's en v) een transparante strook in het scherm. Het NIBRA geeft in haar rapport aan dat uit deze mogelijkheden een keuze kan worden gemaakt. Geen van de mogelijkheden wordt echter verplicht voorgeschreven. Het is aan de hulpdiensten om te beoordelen wat de meest verstandige wijze is waarop de verkenning kan worden uitgevoerd. Het NIBRA concludeert overigens dat de inzet van een helikopter het beste overzicht geeft over het incident.¹

4) Ingroei-jaar

Zoals door mij is aangekondigd, is 2007 een ingroei-jaar voor alle partijen die bij de Betuweroute zijn betrokken. Hierbij gaat het zowel om de techniek als om het (commerciële) samenspel van marktpartijen. De Betuweroute is voorzien van moderne technieken waarmee in de praktijk ervaring wordt opgedaan in combinatie met diverse typen ETCS locomotieven van verschillende leveranciers (Alstom, Bombardier en Siemens). Een complexe situatie die hoge eisen stelt aan de betrouwbaarheid van de techniek. In het bijzonder de goede samenwerking tussen de baan-gebonden en de locomotiefgebonden systemen. Daarom zullen er ook na de opening testen op de Betuweroute plaatsvinden. ETCS en 25 kV zullen gefaseerd operationeel worden (eerst op het A15 tracé en later op de Havenspoorlijn).

Daarnaast start de BREM als nieuwe organisatie met de uitvoering van de exploitatietaken. BREM moet daarbij effectief samenwerken met ProRail als beheerder van het gemengde net. Ook voor de vervoerders staat er veel op het spel. Zij zullen het gebruik van de Betuweroute in de eigen bedrijfsvoering moeten opnemen, terwijl een deel van het vervoer (tijdelijk) nog over het gemengde net zal gaan omdat:

- nog niet alle locomotieven meteen met ETCS zullen zijn uitgerust
- goederen via het spoor ook worden vervoerd in andere richtingen dan west/oost.

De BREM en ProRail voeren gesprekken met de vervoerders over de wijze waarop partijen met elkaar invulling gaan geven aan het ingroei-jaar.

De verwachting is dat door ingebruikname van de Betuweroute de concurrentie tussen goederenvervoerders zal toenemen en bovendien nieuwe (internationale) vervoerders worden aangetrokken. Kortom, er staan veel veranderingen op stapel.

5) ETCS locomotieven

a) Vervoerders

Vervoerders kunnen over de Betuweroute rijden zodra hun (eerste) locomotieven met ETCS zijn uitgerust. Zij zijn uiteraard zelf verantwoordelijk om hiervoor te zorgen. Met de beschikbaar gestelde ETCS-subsidies en de gestage groei van de gebruiksvergoeding heb ik binnen mijn mogelijkheden er alles aan gedaan om marktpartijen daarbij te helpen. Op dit moment zijn er 5 ETCS locomotieven beschikbaar. De BREM verwacht dat 5 vervoerders met zo'n 10 ETCS locomotieven gereed zullen zijn om vanaf de opening gebruik te maken van de Betuweroute dan wel zo spoedig mogelijk daarna. Hiertoe behoort ook Railion die inmiddels kenbaar heeft gemaakt van de partij te willen zijn.

¹ Richtlijn voor de uitvoering van geluidsscherm en toegangsdeuren Betuweroute, Brandweereisen, november 2002, blz. 3-4.

b) Geleidelijke instroom locomotieven met ETCS

Locomotieven met ETCS van diverse types en verschillende leveranciers zullen in 2007 geleidelijk instromen. Vervoerders en leasemaatschappijen zijn momenteel druk bezig om hun locomotieven om te bouwen die op de Betuweroute ingezet gaan worden.

Te beginnen met de diesellocomotieven en later in het jaar de (eerste) elektrische locomotieven. Marktpartijen geven aan dat naar verwachting zo'n 70 ETCS locomotieven in 2007 zullen instromen, zoals verwoord in mijn brief van 24 oktober 2006. Eén leverancier heeft gemeld, dat drie van zijn prototypes vertraging ondervinden bij de toelating van apparatuur in Duitsland. Deze leverancier verwacht dat hierdoor de start van de serieproductie van de drie types weliswaar iets opschuift in de tijd, maar dat de gehele serie nog wel dit jaar gereed komt. Deze serie maakt deel uit van het verwachte aantal van 70 ETCS locomotieven eind 2007.

Vervoerders en leasemaatschappijen zijn bereid om zo'n extra 30 locomotieven met ETCS uit te rusten (bovenop de eerdergenoemde 70). Hiertoe is nodig dat het bestaande subsidiebudget van VenW wordt verhoogd van € 20 mln naar € 30 mln. Met de extra ETCS locomotieven wordt de capaciteit van de Betuweroute zo snel mogelijk benut, worden de exploitatie en het succes van de Betuweroute bevorderd en wordt het gemengde net zoveel mogelijk ontlast. Ik ben akkoord met deze verhoging van het VenW subsidiebudget onder een aantal voorwaarden:

- Ik heb Brussel gevraagd om de mogelijkheid van deze verhoging na te gaan. In reactie heeft Brussel onlangs aangegeven met deze verhoging in te stemmen.
- ProRail en vervoerders moeten overeenstemming bereiken over de meerjarige gebruiksvergoeding. Deze overeenstemming is op 8 december 2006 bereikt.
- Ook voor het extra aantal ETCS locomotieven geldt dat ze alleen voor VenW subsidie in aanmerking komen indien ze vanaf 2007 over de Betuweroute gaan rijden. Eind 2007 zal blijken in hoeverre vervoerders en leasemaatschappijen aan deze laatste eis hebben voldaan. Senternovem beoordeelt dit voor mijn ministerie.

Tot het moment waarop de Betuweroute in dienst wordt gesteld, kunnen locomotieven die van ETCS zijn voorzien, rijden over het gemengde net en de Havenspoorlijn.

6) Infrastructuur

a) A15 tracé

De Betuweroute zal van start gaan met een basisconfiguratie. Hiervoor is gekozen om de Betuweroute zo spoedig mogelijk operationeel te laten zijn. Met de basisconfiguratie kan het aanbod van goederen in 2007 voldoende worden afgewikkeld. Zeker gelet op de geleidelijke instroom van ETCS locomotieven. Vanaf de ingebruikname zal het beveiligingssysteem ETCS op het A15-tracé operationeel zijn.

Diesellocomotieven met ETCS kunnen over dit spoor rijden. In de op 15 december 2006 ondertekende bestuursovereenkomst (zie onderwerp *publieke veiligheid*) over de Betuweroute is afgesproken, dat 25 kV op de bovenleiding uiterlijk op 1 juli 2007 wordt ingeschakeld. Vanaf dat moment kunnen ook elektrische locomotieven met ETCS van het A15-tracé gebruik maken.

Bij de ingebruikname van de Betuweroute rijden treinen tijdelijk met een opvolgtijd van anderhalf uur. Dit hangt samen met de trein-baan testen

(zie onderwerp *testen*) die nog uitgevoerd moeten worden. Testen en werkzaamheden aan de infrastructuur vinden na opening van de Betuweroute plaats onder het regime van volledige buitendienststellingen tot uiterlijk eind 2007. De aansluitbogen met het reguliere net zijn weliswaar gereed, maar zullen tot dat moment vanwege de buitendienststellingen nog tijdelijk buiten gebruik blijven. Indien nodig voor het goederenvervoer kunnen de bogen wel in dienst gesteld worden. Eind oktober 2007 wordt de functionaliteit *Hand Held Terminal* toegevoegd. Deze functionaliteit is nodig voor werkploegen om delen van de baan tijdelijk veilig buiten dienst te kunnen nemen. Met de toevoeging van de *Hand Held Terminal* en de indienststelling van de bogen heeft het beveiligingssysteem ETCS in de infrastructuur op het A15-tracé alle benodigde functionaliteiten. In combinatie met de trein-baan testen is de verwachting dat eind 2007 het gebruik van het A15-tracé volledig vrij en zonder beperking zal zijn.

b) Havenspoorlijn

In de begeleidende brief bij VGR 19 (Kamerstuk 22 589, nr. 269) heb ik u geïnformeerd dat het beveiligingssysteem ATB-EG dat nu nog op de Havenspoorlijn operationeel is ook na de openstelling van de Betuweroute tijdelijk zal worden gehandhaafd. Locomotieven met beveiligingsapparatuur ETCS, ATB NG of ATB EG kunnen gewoon over dit spoor rijden want deze apparatuur kan communiceren met het beveiligingssysteem ATB-EG op de Havenspoorlijn. Tussen het moment waarop ETCS in bedrijf is en de overgang naar 25 kV wordt voorbereid, ligt een periode van 3 maanden. Deze periode is nodig om het beveiligingssysteem ATB-EG te ontmantelen en de infrastructuur gereed te maken voor gebruik van 25 kV. Gedurende deze periode kunnen alleen diesellocomotieven met ETCS over de Havenspoorlijn rijden. Zodra 25 kV na 3 maanden operationeel is, kan ook met elektrische ETCS locomotieven over de Havenspoorlijn worden gereden.

Het beveiligingssysteem op de Havenspoorlijn is qua functionaliteit complexer dan ETCS op het A15-tracé (vanwege o.a. de emplacementen, beweegbare bruggen e.d.). Omdat er voor de Havenspoorlijn geen omleidingroute beschikbaar is, moet ETCS na inschakeling op dit spoor meteen voldoen aan hoge eisen met betrekking tot stabiliteit en robuustheid. Het is om die reden noodzakelijk om een periode van zo'n 6 maanden te benutten waarin op het A15-tracé een stabiele situatie wordt bereikt met ETCS met volledige functionaliteit. Vanwege voortschrijdend inzicht bij de actualisatie van de totale planning wordt deze situatie wordt eind oktober 2007 op het A15-tracé voorzien. Dit betekent dat met inachtneming van de noodzakelijke tussenliggende periode van zo'n 6 maanden de omschakeling naar ETCS op de Havenspoorlijn later dan tot op heden gemeld kan plaatsvinden.

De huidige planning is 1 april 2008 en de overstap naar 25 kV is gepland op 1 juli 2008. De definitieve tijdslijn voor de Havenspoorlijn hangt samen met de feitelijke openingsdatum van de Betuweroute. In overleg tussen de BREM en de vervoerders worden besproken op welk geschikt moment de Havenspoorlijn naar de nieuwe systemen kan worden omgezet.

c) Testen

De toepassing van geavanceerde en vaak voor ons land nieuwe technieken vraagt specifieke aandacht van het testen. Tijdens de aanleg en voordat de infrastructuur wordt opgeleverd is er al veel getest. Ook de leveranciers van ETCS apparatuur testen de hiermee uitgeruste locomotieven voordat deze op de Betuweroute zullen rijden. Maar hiermee kan niet worden volstaan.

De combinatie van trein-baan zal nu in de praktijk worden beproefd. Daarom organiseert ProRail een testprogramma voor ETCS apparatuur in locomotieven van de drie leveranciers. Tijdens de testperiode kan er commercieel worden gereden onder een specifiek veiligheidsregime. ProRail voorziet dat het testprogramma uiterlijk eind 2007 is afgelopen. Op dat moment wordt ook het specifieke beveiligingsregime beëindigd. Over de testen vindt nader overleg met de vervoerders plaats. Daarbij komt aan de orde hoe het goederenvervoer zoveel mogelijk doorgang kan vinden en het ongemak voor vervoerders tot het minimum kan worden beperkt.

7) Exploitatie

a) Afspraken Staat en aandeelhouders BREM

Met ProRail en de aandeelhouders van de BREM heb ik inmiddels afspraken gemaakt over de exploitatie van de Betuweroute. Deze afspraken geven nadere invulling aan hetgeen ik in 2006 met uw Kamer daarover heb afgesproken.

Belangrijk uitgangspunt is, dat van de nader ingevulde afspraken een positieve prikkel uitgaat om de BREM in staat te stellen tot zo goed mogelijke prestaties te kunnen komen. Het succes van de Betuweroute in de komende exploitatieperiode is een goede opmaat naar het economische en maatschappelijke belang op de middel en lange(re) termijn. Daarnaast geldt de eerder vastgestelde risicoverdeling tussen Staat en de exploitant, analoog aan de MOU met GTRC. Daarbij is bepaald dat de Staat een afgebakend aantal risico's draagt waarop de exploitant nauwelijks tot geen invloed kan uitoefenen. De exploitant draagt de commerciële risico's. Korthedshalve verwijs ik u hierbij naar mijn brieven van 20 maart en 18 april 2006. De met ProRail en de aandeelhouders van de BREM overeengekomen nadere afspraken zijn op hoofdlijnen de volgende.

– Staatsbijdrage

Voor de exploitatieperiode van 5 jaar waaraan een aanlooperperiode van naar verwachting zo'n 6 maanden vooraf gaat, is een Staatsbijdrage gereserveerd van € 76 mln. Hiertoe worden niet gerekend eventuele kosten die voortvloeien uit risico's die binnen de afgesproken risicoverdeling voor rekening van de Staat zijn.

Ook valt hierbuiten de financiële compensatie voor de gestage groei van de gebruiksvergoeding waarvoor de Staat het bedrag van € 31–33 mln. (gemengde net en Betuweroute) heeft uitgetrokken in overleg met uw Kamer. Hiervan komt € 10 mln. voor rekening van ProRail.

– Prestatieafspraken

De gemaakte prestatieafspraken zijn gebaseerd op enerzijds een financieel rendement en anderzijds een maatschappelijk rendement. De prestatieafspraken zijn onderscheiden naar vervoers-, beheer- en financiële resultaten. Afhankelijk van de behaalde resultaten wordt een prestatiebeloning toegekend die financieel past in de Staatsbijdrage van € 76 mln. Bij de beoordeling van de vervoer- en beheerprestatie wordt het beheerplan van ProRail als referentie genomen. Indien voor de exploitatie van de Betuweroute onverhoopt meer geld nodig zou zijn dan de Staatsbijdrage zal alleen een gedeeltelijke verliescompensatie plaatsvinden in de situatie waarin de vervoers- en de beheerprestaties de ramingen aantoonbaar hebben overtroffen. Belangrijke overweging bij deze afspraak is, dat de baten van een gunstige trackrecord van de Betuweroute (zowel wat vervoervolumes betreft als het beheer) ruimschoots opweegt tegen zo'n eventuele éénmalige verliescompensatie aan het einde van de 5 jaar. In

dat geval zal zo'n verliescompensatie na de komende exploitatieperiode door de Staat altijd worden terugverdiend.

– Aanbesteding

De mogelijkheid van aanbesteding wordt openhouden. Voor wat betreft de aanbesteding na 5 jaar en het uitvoeren van een onderzoek naar de mogelijkheden hieromtrent zijn met partijen goede afspraken gemaakt. Deze afspraken voorzien erin dat na het derde jaar de voorbereidingen van een eventuele aanbesteding kunnen starten.

– Beheerconcessie

De regeling tussen Staat, ProRail en de Havenbedrijven voorziet in het intact houden van de institutionele verhoudingen. Dat wil zeggen: de Betuweroute valt binnen de Beheerconcessie Hoofd Spoorweg Infrastructuur. Over de verdeling van taken tussen de exploitant van het gemengde net (ProRail) en de exploitant van de Betuweroute (BREM) worden onderling werkafspraken gemaakt die aansluiten bij de afspraken die ik heb gemaakt met de aandeelhouders van de BREM. ProRail zal rekening en verantwoording afleggen over het beheer van de Betuweroute en de besteding van middelen. De BREM zal met een aan de Staat in te sturen jaarverslag nader inzicht bieden in de geleverde (financiële) prestaties.

– Commerciële partij

De Havenbedrijven zullen binnen één jaar of zo snel mogelijk daarna zoeken naar commerciële partijen die aanvullend/versterkend werken op de combinatie ProRail-Havenbedrijven.

– Meerderheidsbelang

De Havenbedrijven en ProRail dragen ervoor zorg dat de meerderheid van de aandelen in de BREM zullen worden gehouden door publieke partijen. De Havenbedrijven behouden minimaal 5% van de aandelen in BREM.

De nadere afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen de Staat en de aandeelhouders van de BREM. Zodra deze overeenkomst is ondertekend, stuur ik u deze toe.

b) Afwikkeling MoU met Babcock & Brown TowRail.

Zoals bekend, zijn er begin 2006 MoU's getekend over de exploitatie van de Betuweroute tussen de Staat enerzijds en ProRail, Havenbedrijf Rotterdam, Haven Amsterdam en Babcock & Brown TowRail (BBT) anderzijds. Na ondertekening van de MoU's rezen er twijfels over houdbaarheid van het consortium. Na onderzoek heb ik in mei 2006 besloten de MoU's niet in werking te laten treden. Begin januari 2006 heb ik de consortiumpartijen de opdracht gegeven om met voorbereidende werkzaamheden te starten, voor zover deze geen onomkeerbare gevolgen hebben. Ik heb dit ook in mijn brief van 16 januari 2006 aan uw Kamer gemeld. Over de kosten die Babcock & Brown TowRail (BBT) voor deze werkzaamheden in rekening mocht brengen, is de afgelopen maanden gesproken. Ik heb hierover inmiddels met BBT c.s. overeenstemming bereikt. Wij zijn overeengekomen om een bedrag van € 980 000,- te vergoeden. Het gesprek ging daarbij vooral over de vraag *welk deel* van de (na 1 januari 2006) door BBT gemaakte kosten in redelijkheid aan de voorbereiding van de exploitatie konden worden toegerekend.

8) Aansluiting met Duitsland

In uw Kamer is de aansluiting met Duitsland geregeld onderwerp van bespreking geweest. Op 22 januari 2007 hebben de Duitse minister Tiefensee van Transport en ik een intentieverklaring ondertekend over de

infrastructurele uitbreiding van het traject van Zevenaar via de Duits-Nederlandse grens naar Emmerich en Oberhausen. Hiermee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de verdere verbetering van het goederenvervoer per spoor tussen Nederland en Duitsland. Beide landen plannen de aanleg van een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen. De aanleg van het derde spoor tussen de Duits-Nederlandse grens en Oberhausen begint in 2010. De planning is dat het derde spoor in 2013 in gebruik wordt genomen voor het goederen en personenvervoer. Het traject tussen Zevenaar en Oberhausen wordt nu voorbereid voor het ETCS veiligheidssysteem. Met de uitvoering van deze maatregelen wordt op de internationaal belangrijke corridor Rotterdam Genua een belangrijke toekomstgerichte railinfrastructuur gerealiseerd.

9) Kosten

De uitgestelde indienststelling van de Betuweroute leidt tot extra kosten in het projectbudget. Deze kosten zijn:

- Ca. € 5 à 6 miljoen voor de PoBr als gevolg van de langere instandhouding van enkele contractteams. Deze kosten worden betaald uit het projectbudget.

Daarnaast zijn er elders extra kosten die niet vallen onder het projectbudget. Deze kosten worden ingepast in het reguliere spoorbudget van het infrastructuurfonds. De kosten zijn:

- Ca. € 2 miljoen voor Transmissie in verband met langer instandhouden van het projectteam en extra operationele voorbereidingen.
- Ca. € 13 miljoen voor BB 21 door langer instandhouden van (een deel van het) projectteam, door fasering van het beveiligingssysteem en extra inzet baan-trein testen. BB 21 is een generiek project voor nieuwe systeemontwikkelingen op het spoor. Dit project is een belangrijke toeleverancier voor het project Betuweroute, HSL en Amsterdam-Utrecht. Daarnaast verzorgt dit programma de toetsing van het door de leverancier opgeleverde beveiligingssysteem ten behoeve van de toestemming voor gebruik.

De financiële gevolgen van de uitgestelde indienststelling voor exploitatie, beheer en onderhoud zijn nagenoeg nihil indien de Betuweroute in april in dienst wordt genomen. Het beeld hiervan is:

- In de periode januari-april 2007 zullen er geen inkomsten uit de gebruiksvergoeding op de Betuweroute binnenkomen. Dit wordt nagenoeg gecompenseerd door meer inkomsten op het gemengde net omdat goederenvervoerders in die periode gebruik van de Utrecht- en Brabantroute blijven maken.
- In dezelfde periode worden er vanzelfsprekend minder kosten gemaakt voor het onderhoud van de Betuweroute. Hiertegenover staan hogere onderhoudskosten voor het gemengde net.

Zodra de definitieve openingsdatum van de Betuweroute bekend is, wordt bezien of dat aanleiding geeft om het beeld van de extra kosten te wijzigen. Ik zal uw Kamer hierover informeren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs