

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6  
Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 6171  
F 070 351 7895  
www.verkeerenwaterstaat.nl

**Contactpersoon**

-

T -

**Ons kenmerk**

VENW/DGMO-2009/4912

**Uw kenmerk**

22589-29712009D23480

**Bijlage(n)**

-

Datum 16 juni 2009

Onderwerp Vragen voortgangsrapportage Betuweroute nr 25

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik de vragen die uw vaste commissie van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld over "25<sup>e</sup> Voortgangsrapportage Betuweroute".

1. Welke verwachting heeft u ten aanzien van het aantal treinen dat van de Brabante route naar de Betuweroute zal worden overgezet als er voldoende locs beschikbaar zijn? Bent u van mening dat routedwang noodzakelijk is?
1. Op basis van gegevens van Keyrail verwacht ik dat op basis van het huidige marktaanbod in de loop van 2009 zo'n 100 treinen per week worden overgezet van het gemengde net naar de Betuweroute. Het totale aantal ritten over de Betuweroute stijgt daardoor van 200 naar 300 per week. De verschuiving van de treinen naar de Betuweroute vindt zowel plaats van de Brabante route als van de route Utrecht-Arnhem. Routedwang is naar mijn mening niet nodig en stuit op juridische bezwaren. Exploitant Keyrail beschikt, zeker na oplevering van de havenspoorlijn, over een Betuweroute van hoge kwaliteit. De gunstige verhouding prijs/ kwaliteit motiveert de vervoerders tot zoveel mogelijk gebruik van de Betuweroute.
2. Welke gevolgen heeft de uitspraak in de zaak DB Schenker versus Prorail over de gebruiksvergoedingen? Hoe hoog moet de opbrengst van de gebruiksvergoedingen minimaal zijn om de kosten van beheer en onderhoud van de Betuweroute te dekken? Hoe hoog is deze opbrengst nu? Hoe gaat u waarborgen dat minimaal de treindienst gerelateerde kosten van de Betuweroute door de gebruiksvergoedingen gedekt worden?
2. De uitspraak van het CBB heeft geen gevolgen voor Keyrail omdat Keyrail juist een werkwijze heeft gevolgd, die in lijn is met deze uitspraak. Keyrail en ProRail hebben namelijk met de goederenvervoerders onderhandeld in 2007, wat de basis was voor meerjarige tariefafspraken tot en met 2011.

De opbrengst voor Keyrail is een samenstel van prijs en volume.

- In de volumeramingen gaat Keyrail uit van zo'n 800 treinen per week op het A15 tracé in 2013.
- Het kmtarief zal stijgen naar een niveau, dat vergelijkbaar is met het Duitse.

Daarnaast heeft Keyrail ook inkomsten die voortvloeien uit haar commerciële functie (bv. Parkeergelden voor treinen).

**Datum**

Op basis van deze prognoses en de extra inkomsten uit de commerciële functie verwacht Keyrail aan het einde van de exploitatieperiode een break-even resultaat te bereiken. Dan worden de jaarlijkse exploitatiekosten in 2013 gedekt uit de inkomsten die worden gegenereerd. Nu liggen het volume en tarief per km en daarmee ook de opbrengst nog onder de streefwaardes van 2013.

**Ons kenmerk**

VENW/DGMo-2009/4912

Met de aandeelhouders van Keyrail zijn afspraken gemaakt, dat de exploitatie van de Betuweroute volledig kostendekkend wordt binnen 5 jaar. De treindienst gerelateerde kosten worden dan gedekt, conform de motie Hofstra van 20 februari 2003, nr 22589. Keyrail werkt nu aan dit scenario, maar realisatie ervan blijft afhankelijk van de duur en impact van de huidige economische recessie.

3. Kunt u aangeven wat het uiteindelijke doel is ten aanzien van het aantal ritten, in het licht van de verwachting dat het aantal ritten in 2009 zal stijgen naar 300 per week? Hoeveel ritten zijn nodig voor een rendabele exploitatie? Hoeveel ritten zouden er technisch gezien maximaal kunnen plaatsvinden?
3. Keyrail mikt aan het einde van de exploitatieperiode in 2013 op zo'n 800 treinen per week op het A15 tracé. Voor het aantal benodigde treinen per week voor een kostendekkende exploitatie verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 2. Ik veronderstel daarbij dat u met het begrip "rendabel" het terugverdienen van de exploitatie kosten bedoelt. In het Algemeen Overleg van 14 mei 2008 is gesproken over de capaciteit van de Betuweroute. Toen is nog uitgegaan van zo'n 320 treinen per dag na beëindiging van de tijdelijke gebruiksregeling. Inmiddels is deze opgeheven en is de ingroefase achter de rug. Exploitant Keyrail hanteert nu als logistiek model (beschikbare capaciteit) zo'n 380 treinen per dag resp. zo'n 2690 ritten per week.
4. Welke middelen zet u in om het vervoer van bulkclading via de Betuweroute bedrijfseconomisch interessanter te maken voor vervoerders?
4. Zoals ik op de kamervragen over de benutting van de Betuweroute van de heer van Staay (kamerstuk nr 1739, april 2009) heb geantwoord, kunnen vervoerders nu bulkclading vervoeren over de Betuweroute, maar zien daar vanaf omdat tussentijds van locomotief moet worden gewisseld. Zodra de Havenspoorlijn operationeel is onder 25 kV wordt het bedrijfseconomisch wel interessant om bulkclading via de Betuweroute te vervoeren. Die situatie is voorzien vanaf december 2009. Vervoerders kunnen dan zonder een enkele stop of locwissel in één keer doorrijden over Betuweroute tussen de haven en Duitsland. Om de hiervoor noodzakelijke certificering van ERTMS level-1 in de locomotieven mogelijk te maken heb ik de betreffende contracten gesubsidieerd. Daarnaast faciliteer ik de projectorganisatie rond de havenspoorlijn, waarin alle betrokken partijen hun werkzaamheden op elkaar afstemmen. Na gereed komen van de havenspoorlijn zijn de condities gunstig voor bulkvervoer over de Betuweroute. Vervoerders moeten er van hun kant voor zorgen dat zij tegen die tijd beschikken over het benodigde aantal extra locomotieven.

5. Op welk cijfer en welke periode in 2008 doelt u, als u schrijft dat Keyrail verwacht dat het aantal ritten op de Betuweroute in 2009 zal verdubbelen en waar komt die verdubbeling dan op neer?
5. In 2008 hebben gemiddeld ca. 112 treinen per week gereden over het A15 tracé. In het eerste kwartaal van 2009 hebben gemiddeld 200 treinen per week gereden. Aan het eind van 2009 verwacht Keyrail dat ca. 300 treinen per week zullen rijden.
6. Kunt u de verwachting, dat Keyrail in 2013 een break-even exploitatie kan realiseren, nader onderbouwen? Van hoeveel treinen in de week gaat Keyrail uit bij een break-even exploitatie in 2013?
6. zie antwoord op vraag 2.
7. Wat bedoelt u met uw stelling dat elke rit voor de exploitatie even interessant is? Kunt u een parameter noemen op grond waarvan ritten onderling goed zijn te vergelijken?
7. Iedere rit van een goederentrein is even interessant omdat Keyrail voor iedere trein hetzelfde basistarief hanteert en de opbrengst per afgelegde kilometer altijd gelijk is. Keyrail hanteert daarom geen parameters om ritten te vergelijken. Keyrail wil het gebruik van de Betuweroute maximaliseren en maakt daarom geen onderscheid tussen zware en lichte treinen. Iedere goederentrein betaalt hetzelfde basistarief per treinkilometer. Wel vraagt Keyrail een lager tarief voor losse locomotieven.
8. Maakt Keyrail in haar tarieven onderscheid tussen zware en lichte treinen?
8. zie antwoord 7.
9. Wordt de capaciteit van het transport over de Betuweroute begrensd door het beschikbare aantal locomotieven? Klopt het dan dat een locomotief maar 2,5 rit per week kan maken (omdat er met de huidige 80 ERTMS-gecertificeerde locomotieven in december 200 ritten werden gemaakt)? Zo nee, klopt dan de conclusie dat er méér locomotiefcapaciteit beschikbaar is dan dat er vraag is naar transport over de Betuweroute?
9. Ja. De transportcapaciteit wordt momenteel beperkt doordat nog niet alle ERTMS locomotieven gecertificeerd zijn voor level-1. Wanneer de vervoerders beschikken over voldoende gecertificeerde locomotieven dan kan ERTMS level-1 en 25 kV op de Havenspoorlijn in bedrijf komen en vormt is de havenspoorlijn geen beperking meer voor inzet van elektrische locomotieven.

Rekenkundig klopt de berekening, maar het getal 2,5 per week is een gemiddelde over verschillende type locomotieven. Het aantal ritten dat een locomotief over het A-15 tracé maakt, is afhankelijk van de plaats waar een vervoerder de loc laat keren in het achterland. De zware, elektrische locomotieven met bestemmingen diep in Europa zitten effectief op zo'n 2,5 rit per week. De lichtere diesel locomotieven pendelen frequenter heen en weer. Daarnaast zijn er ook diesel locomotieven die in het geheel niet op de A-15 komen omdat hun werk uitsluitend bestaat uit rangeeractiviteiten binnen de haven van Rotterdam. De ERTMS is in deze rangeerlocs

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VENW/DGMO-2009/4912

geïnstalleerd ter voorbereiding op de komst van ERTMS op de havenspoorlijn.

**Datum**

10. Vindt u het omwille van het milieu wenselijk dat er diesellocs over de Betuweroute rijden? Wanneer komt daar naar uw verwachting een eind aan en bent u voornemens de exploitant daar een deadline voor in het vooruitzicht te stellen?
10. Dit onderwerp is met de TK besproken in het VAO op 26 april 2007. Ik heb toen gezegd dat vervoerders druk bezig zijn om zoveel mogelijk elektrische locomotieven op BR in te zetten. Dat is bedrijfseconomisch het interessantst voor hen. Momenteel is ruim 50 % van de locomotieven, die over het A-15 tracé van de Betuweroute rijden, elektrisch. Dit percentage zal verder stijgen omdat nieuwe elektrische locomotieven in bestelling zijn. Er zullen altijd treinbewegingen blijven, die bedrijfseconomisch het voordeligst met diesellocomotieven worden gemaakt. Ik ben niet van plan om inzet van diesels te verbieden. Het vervoer over de Betuweroute met diesellocomotieven is altijd nog beter voor het milieu dan wanneer de lading met vrachtwagens over de weg vervoerd moet worden.
11. Hoe kan het dat het aantal ritten in 2008 tegenviel door de recessie, terwijl het aantal ritten in 2009 ondanks de recessie wat aantrekt?
11. Keyrail geeft aan dat het aantal ritten op de A15 stijgt doordat vervoerders steeds vaker kiezen om het verkeer vanuit de Haven van Rotterdam via het A15 tracé af te wikkelen in plaats van over het gemengde net. Dankzij deze verschuiving verwacht Keyrail in 2009 te stijgen van 200 naar 300 ritten per week. zie ook antwoord 1.  
Desalniettemin ondervindt Keyrail de gevolgen van de recessie. Er is minder aanbod in de haven van lading en er rijden daardoor minder treinen over de Havenspoorlijn dan in 2008. Het aantal treinen over de Betuweroute blijft dus groeien dankzij de verschuiving vanuit het gemengde net. Keyrail heeft aan het begin van dit jaar de prognose over 2009 moeten bijstellen als gevolg van de ingezette recessie. Hierbij verwijs ik u naar mijn antwoorden op de kamervragen van de heer van der Staay (nr 1739, 2009)
12. U geeft aan dat het ATB-EG systeem uit de baan wordt gehaald zodra het ERTMS-systeem werkt. Waarom wordt, gezien de problemen bij de HSL, het ATB-systeem niet als back-up gebruikt en dus voorlopig niet verwijderd?
12. ATB EG is niet mogelijk in combinatie met 25 kV. Omdat 25 kV nodig is om efficiënt en milieuvriendelijk met elektrische treinen over de Betuweroute te kunnen rijden, is het noodzakelijk ATB-EG te verwijderen. ERTMS level-1 locomotieven zijn nu beschikbaar en treinbaan testen zijn nu volop gaande om de stabiliteit van het systeem te testen. Pas nadat de betrouwbaarheid van ERTMS level-1 is bewezen, en er voldoende locomotieven beschikbaar zijn, gaat de knop definitief om naar ERTMS. Vervolgens wordt de ATB-EG verwijderd, waarna tot slot de 25 kV aan gaat.
13. Zijn de locomotieven (80), die beschikbaar zijn voor de 200 ritten per week, niet alleen qua certificering beschikbaar maar ook technisch zodanig in orde dat er weinig tot geen storingen zijn?
13. Keyrail geeft aan dat de locomotieven in orde zijn en dat het storingsniveau laag ligt en vergelijkbaar is met dat van het ATB beveiligingssysteem. Wel is het zo dat relatief vaak storingen optreden door verlies van radiosignalen. Dit betreft dan niet het functioneren van ERTMS, maar het GSMR netwerk.

**Ons kenmerk**

VENW/DGMO-2009/4912

Nog niet duidelijk is de oorzaak van het verbreken van de verbinding bij de verkeersleiding of bij de locomotief ligt. De leveranciers inventariseren nu gezamenlijk de mogelijkheden. Keyrail meldt mij overigens dat deze storingen niet tot een significante belemmering van het vervoer leiden. De veiligheid van het treinverkeer is ook niet in het geding. Ik zal u in de volgende VGR nader informeren over oorzaak en oplossing.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VENW/DGMO-2009/4912

14. Welke financiële consequenties heeft de claim van € 5.6 mln op het lopende subsidieprogramma en andere subsidieaanvragen voor ERTMS?
14. De € 5.6 miljoen is geen claim. Dit zijn de kosten om alle beschikbare locomotieven te voorzien van aangepaste software en certificaten voor ERTMS level 1 voor inzet op de Havenspoorlijn. Dit bedrag wordt betaald uit het bestaande V&W subsidiebudget, dat bedoeld is voor de inbouw van ERTMS in locomotieven. Daarna is het VenW subsidiebudget voor ERTMS uitgeput. Vervoerders die daarna nog locs van ERTMS willen voorzien, kunnen voor subsidie terecht bij de EU. VenW begeleidt dergelijke aanvragen dan richting Brussel. Dat is ook de normale weg. De V&W subsidie is destijds bedoeld ter stimulans van de "first movers" en was nodig toen er nog geen EU subsidieregeling bestond. Overigens is inmiddels door de EU toegezegd dat ruim € 12 mln. van de € 30 mln. aan subsidiegeld retour komt naar VenW.
15. Welke financiële prikkel heeft u ingebouwd in de aanvullende contracten? Waar bestaat deze prikkel uit en wie moet daar wat voor doen?
15. Vervoerders hebben contracten afgesloten met Alstom en Bombardier om de beschikbare locs in september 2009 te voorzien van aangepaste software en certificaten voor ERTMS level 1. Het halen van deze planning is belangrijk om ervoor te zorgen dat de ERTMS en 25 kV op Havenspoorlijn in december 2009 in gebruik genomen kunnen worden. Gezien het belang van realisatie van de planning heb ik als subsidieverstrekker bedongen dat in de contracten een stevige malus is opgenomen, die oploopt van 40% naar 100% van de contractsom. Contractueel zijn de voorwaarden vastgelegd wanneer de malus de leverancier van de ERTMS apparatuur treft.
16. Kunt u aangeven hoeveel goederentreinen in 2007, 2008 en 2009 (prognose) vanuit het Rotterdams Havengebied gebruik maakten van de Betuweroute en hoeveel van het gemengde spoor?
16. Een vergelijking over 2007 kan niet worden gegeven omdat de Betuweroute pas medio juni is geopend en de tweede helft van dat jaar als ingroefase niet representatief is. In 2008 hebben gemiddeld 125 goederentreinen per week gereden over het A15 tracé en 1900 treinen op de Havenspoorlijn. In 2009 rijden er nu zo'n 200 treinen per week rijden over het A15 tracé en ongeveer 1700 over de Havenspoorlijn. Uit deze data kan herleid worden welk percentage van de treinen naar Duitsland gebruik maakt van de Betuweroute. Grofweg is zo'n 50% van de treinenbewegingen te Rotterdam lokaal verkeer in de haven en heeft 20% betrekking op goederenvervoer binnen Nederland of richting België. Uiteindelijk gaat per saldo 30% van de Rotterdamse goederentreinen de grens over naar Duitsland.

Met deze uitgangspunten kan bij benadering het marktaandeel Betuweroute worden berekend:

Datum

	Aantal ritten per week			Aandeel BR van ritten naar Dtsl.
	Totaal R'dam	30% naar Dtsl.	via BR (A-15)	
2008	1900	570	125	20 %
2009	1700	510	200	40 %

Ons kenmerk

VENW/DGMO-2009/4912

Het marktaandeel Betuweroute ontwikkelt zich positief.

17. Bestaat er een mogelijkheid dat de exploitant of de vervoerders in de problemen gaan komen? Zo ja, en hierbij het HSL-project in gedachten houdend, welke maatregelen wilt u dan nemen?
  
17. De contractuele afspraken tussen ministerie en aandeelhouders over verrekening van de inkomsten en uitgaven na afloop van de exploitatieperiode bieden een solide basis voor Keyrail om haar verplichtingen na te komen nu de ingroefase achter de rug is. Keyrail is vanaf 1 september 2008 commercieel verantwoordelijk voor de exploitatie en draagt het risico op tegenvallers in de opbrengsten. Zie ook de brief (nr 1739 vergaderjaar 2009) op vragen van van der Staaij over het geringe aantal bulktransporten over de Betuweroute en het effect daarvan op de exploitatie. De recessie zal voor de goederenvervoerders waarschijnlijk tot operationele verliezen leiden in 2009. Hoe dat doorwerkt op de continuïteit van de ondernemingen kan ik niet beoordelen. Ik ben ook niet voornemens te interveniëren in dergelijke situaties.
  
18. Is het niet verstandig om te wachten met het starten van een eindevaluatie en onder andere het opheffen van de projectorganisatie binnen ProRail vooruitlopend daarop totdat een opdracht voor een definitieve eindevaluatie is vastgesteld?
  
18. In mijn aanbiedingsbrief bij VGR 25 heb ik uw Kamer een voorstel gedaan voor de scope van de evaluatie van de BR als groot project. Ik heb daarbij aangegeven hiermee zo snel mogelijk te willen beginnen. De reden is dat de expertise van de medewerkers van de projectorganisatie Betuweroute voor de evaluatie onmisbaar is. Na de opening van de BR op 16 juni 2007 is de projectorganisatie in omvang aanzienlijk teruggebracht. In de loop van dit jaar zullen alleen nog maar meer ervaren mensen vertrekken, omdat het werk bijna klaar. Ik vind het niet verantwoord om een projectorganisatie te blijven financieren terwijl er voor veel (duur) personeel geen werk meer is in afwachting van de opdracht voor de eindevaluatie.
  
19. Bent u van mening dat een evaluatie pas mogelijk wanneer is alle verklaringen van conformiteit door uw ministerie zijn geaccepteerd en de Betuweroute en de Havenspoorlijn volledig zijn opgeleverd en functioneel zijn?
  
19. Nee, ik denk niet dat het nodig is. In VGR 24 en 25 heb ik gemeld dat de verklaring van conformiteit voor de basisconfiguratie van het A15-trace (waarmee dit nieuwe gedeelte in dienst is gegaan in juni 2007) al is geaccepteerd. Dit betrof grofweg 95% van het functioneel Programma van eisen (FPvE). Voor de restpunten van het A15-tracé heeft ProRail een aanvullende verklaring aangeboden die ik nog niet heb geaccepteerd. Er loopt nog een analyse naar de oorzaken en mogelijke oplossingen voor de storingsgevoeligheid van de TTI. Dit heb ik u gemeld in de VGR 24 en 25.

Over de uitkomst ervan zal ik u in de volgende VGR informeren. Afgezien van de TTI's is de status van alle restpunten, die nog moeten worden geaccepteerd, bekend en verwacht ik geen afwijkingen van het FPvE. Dit geldt ook voor de verklaring van conformiteit van de Havenspoorlijn die ik in april 2010 verwacht.

Het acceptatietraject kan worden gezien als een formeel traject waarin op papier het bewijs wordt verkregen dat de opdrachtnemer ProRail heeft gebouwd wat ik heb gevraagd in het FPvE. Alle eventuele afwijkingen van de scope zijn en worden uiteraard van te voren met de opdrachtgever besproken.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VENW/DGMO-2009/4912

20. Kunt u in de eindevaluatie ook ingaan op de formele samenwerking en communicatie met de vervoerders en de financiële consequenties van dit project en de vertraging hiervan voor de vervoerders?
20. De samenwerking en communicatie met vervoerders zal ik meenemen in de evaluatie. De ervaringen met de inbouw en certificering van ERTMS in locomotieven komen dan aan de orde. De operationele aspecten bij de vervoerders laat ik buiten beschouwing (zie ook antwoord 25).
21. Bent u van plan om in de evaluatie ook aandacht te besteden aan de gevolgen van het niet bouwen van de noord- en zuidtak van de Betuweroute en de samenwerking met Duitsland? Kunt u dat toelichten?
21. De samenwerking met Duitsland (3<sup>de</sup> spoor en blokverdichting tussen Emmerich en Oberhausen) wordt in de evaluatie meegenomen.

De gevolgen van het niet bouwen van Noord- en Zuidtak neem ik niet mee in de evaluatie omdat de Betuweroute als 'Groot Project' betrekking heeft op de aanleg zelf. In mijn aanbiedingsbrief VGR 25 heb ik de redenen aangegeven om de beleidsdoelstellingen die aan de Betuweroute ten grondslag lagen niet mee te nemen. De economische doelstelling kan geëvalueerd worden als de exploitatie enige jaren goed draait.

De afwijzing van de noord- en zuidtak was een beleidsmatige beslissing voorafgaand aan de start van het Betuweroute project en heeft destijds een eigen besluitvormingstraject doorlopen.

De gevolgen van het niet bouwen van de noord- en zuidtak van de Betuweroute zijn overigens meegenomen in de analyse van de huidige capaciteit, waarin is geconcludeerd dat de groei van het goederenvervoer tot 2020 mogelijk is door een slimme routing op het bestaande net. De planstudie van herrouting van goederen over spoor en optimaal gebruik daarbij van de Betuweroute maken onderdeel uit van het lopende Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

22. Klopt het dat op het A-15-tracé nog vaak sprake is van problemen ten gevolge van een treinbaan- integratie probleem (o.a. verlies van radiosignalen en bij transitie tussen ETCS en ATB)?
22. Inderdaad blijken soms GSM-R signalen verloren te gaan. zie antwoord 13.
23. Om welke aanvullende maatregelen vragen de gemeenten in het kader van het borgen van de publieke veiligheid? Waarom zijn deze aanvullende maatregelen nodig? Hoeveel gaan deze maatregelen kosten? Welke financiële ruimte bestaat hiervoor?
23. In VGR 25 staat beschreven om welke maatregelen het gaat: de definitieve regeling voor uitschakelen van 25 kV en het oplossen van de hinder van de

geluidschermen bij bestrijding van calamiteiten. Over de maatregelen en kosten ben ik nog in gesprek met de gemeenten. De uitkomsten hiervan zal ik melden in de volgende VGR.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VENW/DGMO-2009/4912

24. Klopt het dat de extra aanpassingen voor de locomotieven op de Havenspoorlijn volgen uit een fout in het ontwerp waardoor later in het project de software-eisen veranderden? Klopt het dat de vervoerders de juiste specificaties erg laat ontvingen? Zo nee, waaruit volgden dan de aanvullende eisen voor de locomotieven op de Havenspoorlijn?
24. Nee. De extra aanpassingen aan de locomotieven komen voort uit de beslissing om ERMTS level-1 op de havenspoorlijn aan te leggen. ProRail adviseerde mij in juni 2007 om af te zien van ERTMS level-2 omdat dit in één grote stap moest gebeuren zonder terugvaloptie. De risico's op verstoringen in de Rotterdamse haven waren te groot. Ik heb toen exploitant Keyrail gevraagd om de markt te consulteren over het alternatief ERTMS level 1. In september 2007 heeft Keyrail mij geïnformeerd dat de vervoerders zich hierin konden vinden en dat de planning van de realisatie mede afhankelijk is van het moment waarop de ERMTS level-1 locomotieven beschikbaar zijn.

Eventuele fouten in de software van ERTMS spelen hier geen rol. Na de laatste update van de software van de ERTMS apparatuur op basis van de ervaringen met level-2 op de A-15 was deze software technisch ook geschikt voor ERTMS level-1 op de havenspoorlijn.

Wat ontbrak en waar de lopende contracten nu met steun van VenW in voorzien, is de certificering van de ERTMS apparatuur voor level-1. Daarbij moeten de leveranciers op formele wijze aantonen dat hun software betrouwbaar functioneert met de ERTMS level-1 in de baan.

25. Bent u in gesprek met de vervoerders over de financiële gevolgen van het later, volledig beschikbaar zijn van de Havenspoorlijn als gevolg van de late scopewijziging van ERTMS level 2 naar ERTMS level-1?
25. Pas na marktconsultatie heb ik in september 2007 uw Kamer geïnformeerd over wijziging van de scope van de havenspoorlijn van level 2 naar level 1. Leveranciers waren tijdig en goed bekend met de specificaties. De hogere kosten, waarvan de vervoerders zeggen dat dit komt door het latere moment waarop 25 kV op de havenspoorlijn beschikbaar is, wordt feitelijk veroorzaakt door het later beschikbaar komen van ERTMS level-1 in de locomotieven.
- VenW heeft hierover meerdere keren met vervoerders gesproken. Ikzelf heb in een gesprek in oktober 2008 de top van DB Schenker aangegeven dat ik geen aanleiding zie operationele kosten te compenseren. Mijn uitgangspunt is dat elke partij zijn eigen extra kosten incasseert als gevolg van de latere oplevering van ERTMS op de havenspoorlijn. V&W heeft al het nodige betaald richting vervoerders, zoals subsidie voor de inbouw van ERTMS in locomotieven, vergoeding van de level-1 investeringen en tijdelijk lagere gebruiksvergoeding (in overleg met uw Kamer).
26. Wat gaat u doen om de nieuwe planning te realiseren? Hoe wordt de controle op het project vanuit uw ministerie vormgegeven?
26. De planning is erop gericht om Havenspoorlijn in september 2009 operationeel te hebben met de ERTMS en in december 2009 met 25 kV. Dit is de gezamenlijke planning van V&W, vervoerders en exploitant Keyrail. De werkzaamheden aan infrastructuur zijn gereed. De planningen worden strak gevolgd door een project- en stuurgroep, waaraan leveranciers en



vervoerders deelnemen. Belangrijk is dat locomotieven uiterlijk in september 2009 zijn gecertificeerd voor level-1. Om de certificering op tijd gereed te hebben, is een stevige malus opgenomen in de contracten met de ERTMS leveranciers. Voor één type loc is het contract nog niet ondertekend. Namelijk de BR 189 door DB Schenker. DB Schenker heeft toegezegd dit met spoed te zullen doen. Voortgang van dit project wordt gemanaged door een gezamenlijke stuurgroep. Het is overigens niet zonder risico's. Ik ben klaar met infrastructuur, maar voor de gecertificeerde locomotieven ben ik afhankelijk van de vervoerders.

**Datum**

**Ons kenmerk**  
VENW/DGMO-2009/4912

27. Heeft u de aanvullende verklaringen van conformiteit van ProRail en DeltaRail inmiddels geaccepteerd? Kunt u uw reactie gedetailleerd onderbouwen?
27. Zie antwoord op vraag 19.
28. Betekent een spanning van €15 mln. een tekort van €15 mln.? Is inmiddels duidelijk of dit het definitieve tekort zal zijn? Hoe gaat u dit tekort oplossen?
28. Ja, met die kanttekening dat de financiële spanning zoals die wordt gemeld in de VGR een momentopname is. Naarmate het einde van het project nadert, zal de hoogte van de spanning logischerwijs minder veranderen. Zodra het project is geëindigd, kan de eindrekening worden opgesteld. Dan zal blijken in hoeverre er sprake is van een tekort. In dat geval doe ik tevens een voorstel voor financiering van het tekort.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings