

Aan
de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten
Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

25 oktober 2001

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

DGG/PDBR/0101559/ht

Uw kenmerk

Onderwerp

Betuwerroute

Geachte Voorzitter,

Hierbij bied ik u in het kader van de Procedure Grote Projecten de tiende Voortgangsrapportage Betuwerroute aan. De rapportage heeft als peildatum 1 juli 2001.

In de rapportage wordt gerapporteerd over genomen maatregelen naar aanleiding van de budgettaire spanning, waarvan melding werd gemaakt in de negende Voortgangsrapportage. Besluitvorming over die maatregelen vond na de peildatum van de rapportage plaats. Dit is ook de reden waarom de rapportage later dan gebruikelijk aan de Kamer wordt aangeboden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

T. Netelenbos

VOORTGANGSRAPPORTAGE BETUWEROUTE

Nummer 10
Peildatum 1 juli 2001

Inleiding

Dit is de tiende Voortgangsrapportage over het project Betuweroute in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. In het kader van deze procedure wordt halfjaarlijks aan de Kamer gerapporteerd over de vorderingen van het project. Deze rapportage doet verslag over de voortgang van 1 januari 2001 tot en met 1 juli 2001. Recent heeft besluitvorming plaatsgevonden naar aanleiding van de budgettaire spanning en risico's die in de rapportageperiode zijn geïnventariseerd en geanalyseerd. Teneinde – conform gedane toezegging – de Kamer zo volledig en actueel mogelijk hierover in deze tiende Voortgangsrapportage te informeren wordt het resultaat hiervan in deze rapportage gemeld.

Leeswijzer

Deze rapportage is opgebouwd uit drie onderdelen. Na een blik op (de veranderingen in) de omgeving van het project (hoofdstuk 1), wordt een beeld geschetst van de voortgang van de verschillende onderdelen van het project (hoofdstuk 2). Daarna volgt de stand van zaken bezien vanuit de verschillende aspecten van de projectbeheersing (hoofdstuk 3).

Algemeen financieel beeld

Het project Betuweroute verkeert inmiddels in de fase tussen de uitvoering van de onderbouw en de aanbesteding van de bovenbouw. Met eigen ogen kan worden aanschouwd dat op veel plaatsen langs het A15-tracé gewerkt wordt aan de realisatie van de onderbouw van de Betuweroute. De onderbouw zal naar verwachting zonder grote vertraging worden opgeleverd. Door de uitvoeringsorganisatie is jegens derden tot nu toe f 6676 mln. (€ 3029 mln.) aan verplichtingen aangegaan.

Binnen een project als de Betuweroute is een goede projectbeheersing vereist. In Voortgangsrapportage 8 is gerapporteerd over beheersingsmaatregelen. Deze zijn gericht op evenwicht tussen raming en budget. In Voortgangsrapportage 9 is een onderzoek naar de effectiviteit van deze maatregelen aangekondigd.

Tijdens het Algemeen Overleg over de negende Voortgangsrapportage is reeds melding gemaakt van een dreigende spanning tussen het beschikbare budget en de raming van de Betuweroute. In de loop van het tweede kwartaal is hierover meer duidelijkheid ontstaan.

Gebleken is dat de financiële problematiek rond de Betuweroute een aantal facetten kent. De problematiek heeft te maken met:

1. onvermijdelijke scopewijzigingen;
2. spanning op de posten Engineering, Administratie en Toezicht (EAT), Onvoorzien, resterende risico's en onzekerheden (inclusief mogelijke scopewijzigingen).

1. Onvermijdelijke Scopewijzigingen

Naar aanleiding van ontwikkelingen op het gebied van veiligheid (onder andere tunnels), geluid, aansluiting op het overige spoor-net (capaciteit) is besloten een aantal aanvullende maatregelen te nemen die de scope van het project wijzigen. Het betreft:

- extra voorzieningen voor Tunneltechnische installaties conform aangescherpte veiligheidseisen op het gebied van tunnelveiligheid;
- aanleggen van een ongelijkvloerse boog bij Geldermalsen ten behoeve van een grotere capaciteit voor het personenverkeer op de lijn Utrecht – Den Bosch;
- geluidwerende voorzieningen aan de Calandbrug om te voldoen aan de milieunormen uit het Besluit Geluidhinder Spoorwegen;
- tijdelijk toepassen van het bestaande beveiligingssysteem ATB-EG op de nieuwe delen van de Havenspoorlijn. Daardoor kan ook in de periode voordat het in ontwikkeling zijnde beveiligingssysteem volgens de Europese Standaard (ETCS) operationeel is, met automatische treinbeveiliging worden gereden.

Daarnaast is gebleken dat een eerder ingeboekte besparing van f 78,6 mln. (€ 35,7 mln.) op het ontwerp van de aanpassing van Kijfhoek niet geheel kan worden gerealiseerd. Teneinde de aansluiting van Kijfhoek op de Betuweroute niet aan te tasten bleek de besparing beperkt tot f 58 mln. Consequentie hiervan is dat van de eerder ingeboekte besparing, f 20,6 mln. (€ 9,3 mln.) moet worden teruggenomen. Dit heeft als consequentie dat het budget voor Kijfhoek met f 20,6 mln moet worden verhoogd.

De hiervoor genoemde scopeontwikkelingen worden in paragraaf 3.4. nader toegelicht.

In totaal gaat het om f 153 mln. (€ 69,4 mln.) Een deel zal binnen het project worden opgevangen door het tot 1 juli 2001 gerealiseerde saldo van mee- en tegenvallers in te zetten. Voor de dekking van de kosten van niet voorziene geluidwerende maatregelen bij de Calandbrug is een bijdrage van VROM verkregen. Het restant zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds.

2. EAT/Onvoorzien en resterende risico's en onzekerheden

Er is in de verslagperiode een geactualiseerd beeld van de risico's naar voren gekomen. Deze behelzen:

- het verschil tussen het voor de posten EAT (Engineering, Administratie en Toezicht) en Onvoorzien gefixeerde budget en de actuele prognose;
- overige risico's/onzekerheden (inclusief in de toekomst mogelijk nog optredende scopewijzigingen).

Om deze posten in de hand te houden is besloten het instrumentarium voor de projectbeheersing verder aan te scherpen en de organisatorische inbedding en aansturing te versterken. Met de directie van Railinfrabeheer zijn afspraken gemaakt ten behoeve van de beheersing van de post EAT en over het beheer van de post Onvoorzien. Daarnaast zijn met het oog op de beheersing van de prijsvorming afspraken gemaakt over een contracteringsstrategie bij de nog resterende aanbestedingen.

Planning

Uit een risicoanalyse op de uitvoeringsplanning is gebleken dat de indienststellingsdata onder druk staan. Dit klemt het meest voor de A15-lijn. De aanbesteding van de bovenbouw was aangehouden gedurende het proces van de risico-analyse. Daardoor is de indienststellingsdatum van de Betuweroute later dan november 2005. Op basis van de aangepaste projectplanning wordt ingezet op een oplevering voor mei 2006.

Voortgang

Voortgang aanleg Havenspoorlijn

De Havenspoorlijn zal gefaseerd in dienst genomen worden. In juli 2003 vindt naar verwachting de indienststelling met ATB-EG beveiligingssysteem plaats. Omdat ATB-EG niet compatibel is met het 25 kV elektrificatiesysteem blijft er, in afwachting van de invoering van het ETCS level 2 beveiligingssysteem, met dieseltractie over het Havenspoor gereden worden. De elektrificatie en ETCS level 2 beveiliging kan in maart 2006 in werking treden, tegelijk met de A15-lijn.

Voortgang aanleg A15-lijn

In Zuid-Holland zijn al enkele onderdelen afgerond en verloopt de bouw voorspoedig. Op veel plaatsen langs het A15-tracé zijn de werkzaamheden zichtbaar.

Het boorproces voor de Sophiaspoortunnel heeft als gevolg van een technische storing vertraging opgelopen. Dit zal naar verwachting geen invloed hebben op de opleveringsdatum.

In Zevenaar is een daling van het grondwater geconstateerd. Onderzocht is in hoeverre er een oorzakelijk verband bestaat met de bouw van de tunnel van de Betuweroute ter plaatse. Het resultaat van dit onderzoek wordt in november 2001 verwacht.

INHOUDSOPGAVE

1. DE OMGEVING VAN HET PROJECT.....	6
1.1. Beleidsontwikkelingen.....	6
1.2. Medegebruik Bovenbouw.....	6
1.3. Technische ontwikkelingen.....	7
1.3.1. Ontwikkeling van systemen (BB21) – Beter benutten spoor.....	7
1.3.2. Bronbeleid geluid (TOEP).....	8
1.4. Interactie met omgeving.....	8
2. DE VOORTGANG VAN HET PROJECT.....	10
2.1. Voorbereiding op de bouw.....	10
2.1.1. Procedures Raad van State.....	10
2.1.2. Voortgang diverse procedures en resterende condities.....	10
2.2. Voortgang conditionering, bouw en aanbesteding Havenspoorlijn.....	11
2.2.1. Bestaand traject Maasvlakte - Waalhaven.....	11
2.2.2. Botlekspoortunnel (KW1).....	11
2.2.3. Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute (VHS/KSR).....	12
2.2.4. Barendrecht (BRD).....	12
2.2.5. Kijfhoek (KFH).....	12
2.3. A15-lijn: Onderbouw.....	12
2.3.1. Sophiaspoortunnel (KW2).....	13
2.3.2. Papendrecht - Lingewaal (BR1/BR2).....	13
2.3.3. Gorinchem - Buren (BR3).....	13
2.3.4. Buren - Valburg (BR4/BR5).....	14
2.3.5. Valburg - Pannerdensch Kanaal (BR6).....	14
2.3.6. Pannerdensch Kanaal - Zevenaar (BR7/KW3).....	14
2.3.7. Zevenaar - Duitse grens (BR8/KW4).....	14
2.3.8. A15-tracé: Knooppunten O4 en O10.....	15
3. PROJECTBEHEERSING.....	17
3.1. Planning en risico's.....	18
3.2. Financiën en risico's.....	20
3.2.1. Budgetontwikkeling.....	20
3.2.2. Beschikkingen en Verplichtingen.....	20
3.2.3. Voorschotten en Uitgaven.....	21
3.2.4. Resumé.....	22
3.2.5. Dekking Budget.....	23
3.3. Maatregelen.....	23
3.4. Scopewijzigingen.....	25
3.5. Organisatie.....	26
4. BIJLAGEN.....	27

1. DE OMGEVING VAN HET PROJECT

Een belangrijke factor bij de aanleg van een infrastructureel project als de Betuweroute is de projectomgeving. Er is sprake van een voortdurende beïnvloeding van het project door de steeds veranderende projectomgeving en omgekeerd. In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de beleidsontwikkelingen (1.1), de bovenbouw (1.2.), technische ontwikkelingen (1.3) en de interactie met de omgeving (1.4) aan bod.

1.1. Beleidsontwikkelingen

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer tussen Railned, Railinfrabeheer, Railverkeersleiding, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en DB Netz, hebben zich in mei 2001 in een intentieverklaring uitgesproken voor het gezamenlijk bevorderen van het railgoederenvervoer. De bedoeling is eind 2003 een meer marktgerichte infrastructuurexploitatie voor railgoederenvervoer gerealiseerd te hebben. Partijen dragen bij vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid. Het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer is verantwoordelijk voor de verbetering van de aanbodzijde door het wegnemen van belemmeringen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor het stimuleren van de vraagzijde. In dat verband voert het Ministerie een dialoog met het door het betrokken bedrijfsleven opgerichte Gebruikersplatform Railgoederenvervoer.

Er is een aantal projecten gedefinieerd die in afstemming met het Samenwerkingsverband zullen worden aangepakt. Over de voortgang van de verschillende projecten zal de Kamer binnenkort separaat per brief worden geïnformeerd. Deze brief geeft tevens de stand van zaken van voor het goederenvervoer relevante infraprojecten in Nederland en de ons omringende landen.

Relatie met Duitsland

In de prognoses van het goederenvervoer per spoor tussen Nederland en Duitsland wordt ervan uitgegaan dat rond 2015 het vervoersvolume van 30 miljoen ton bereikt zal worden.

Deze prognoses zijn het uitgangspunt voor de capaciteitsuitbreiding van de infrastructurele aanpassingen tussen de grens en Oberhausen.

De bouwwerkzaamheden in Oberhausen aan de ongelijkvloerse kruising voor het goederenvervoer liggen op schema en zijn gereed in 2003. Capaciteitsverhogende maatregelen op het traject Emmerich – Oberhausen worden geëffectueerd door het aanpassen van de signalering.

De beslissing over de aanleg van een derde spoor tussen Wesel en Oberhausen voor het personenverkeer wordt in het voorjaar 2002 door het verantwoordelijke Bundesministerium genomen.

Verkenningstudie GoeZuid

In de Verkenningstudie GoeZuid, die de Kamer in september ontvangen heeft, is onderzocht of het spoornetwerk in Zuid-Oost Nederland de komende jaren voldoende capaciteit heeft om het conform de NVVP-ambities groeiende spoorverkeer te kunnen accommoderen. De verkenning maakt duidelijk dat er thans geen noodzaak bestaat om over te gaan tot het starten van een trajectstudie naar de aanleg van een Zuidtak van de Betuweroute. De groei van het spoorverkeer in het Zuiden wordt voornamelijk veroorzaakt door het personenverkeer, dat sterk dominant is ten opzichte van het goederenvervoer.

Dat op afzienbare tijd (nog) niet wordt overgegaan tot het aanleggen van de Zuidtak heeft geen consequenties voor de grensoverschrijdende capaciteit voor het Goederenvervoer bij Emmerich. De goederentreinen in Zuid-Oost Nederland hebben voor 80% hun herkomst of bestemming in die regio. Omleiden via Emmerich is dan ook voor het goederenverkeer geen reële optie.

1.2. Medegebruik Bovenbouw

In vervolg op eerdere studies naar de mogelijkheden om de infrastructuur van de Betuweroute geschikt te maken voor medegebruik door andere modaliteiten dan spoorvervoer is een globaal onderzoek uitgevoerd naar de aanlegkosten van een

loopvlak tussen en naast de rails ten behoeve van het zogeheten 'tweespoor'-systeem. Naar aanleiding van dit onderzoek is geconcludeerd dat het aanbrengen van een loopvlak aanzienlijke aanlegkosten (circa f 500 mln.; € 226,9 mln.) met zich brengt. Het onderzoek bevestigt dat het niet noodzakelijk is om het ontwerp van de Betuweroute aan te passen om de eventuele aanleg van een loopvlak in de toekomst niet onmogelijk te maken. Dit is in overeenstemming met de informatie in de Nota Bovenbouw Betuweroute van 9 oktober 2000.

Motie Giskes/Feenstra

Naar aanleiding van opties uit wetenschappelijke kring voor het hybride gebruik van de Betuweroute, hebben de Kamerleden Giskes en Feenstra bij motie van 26 juni 2001 het Kabinet verzocht er in te voorzien dat binnen de aanbesteding van de bovenbouw nadrukkelijk hybride opties kunnen worden betrokken. Deze motie is op 3 juli 2001 aangenomen.

De uitvoering van deze motie is tot op heden niet mogelijk binnen de randvoorwaarde dat de overheid geen budget zal uittrekken voor extra investeringen. Voor het aanbrengen van een loopvlak voor medegebruik worden meerkosten van circa f 500 mln. (€226,9) geraamd. Zolang hiervoor geen zekerstelling van derden is verkregen kan dit niet als extra werk in de aanbesteding van de bovenbouw worden meegenomen. Indien dit zonder een dergelijke zekerstelling wordt gedaan zou de overheid zich bij verkregen aanbiedingen namelijk onvermijdelijk moeten verplichten tot zo'n extra uitgave.

1.3. Technische ontwikkelingen

Beleidsvisie op Beveiliging Havenspoorlijn:

In de nota Bovenbouw van 9 oktober 2000 is aangegeven dat de argumenten voor de toepassing van tractie-energie systeem 25 kV op de Betuweroute onverminderd gelden. Hiermee samenhangend is gekozen voor het moderne beveiligingssysteem volgens de Europese standaard ETCS level 2. Voor dit systeem wordt momenteel door twee bedrijven een interface ontwikkeld die geschikt is voor de Nederlandse situatie.

De betrokken vervoerders die van de Betuweroute gebruik gaan maken zullen hun tractiematerieel (locs) aan deze nieuwe systemen moeten aanpassen. In hun locs moet de software van het beveiligingssysteem ETCS level 2 geïnstalleerd worden. Monocourante elektrische locs (alleen geschikt voor 1500 V) dienen bicourant te worden gemaakt of moeten worden vervangen door bi- of multicourant materieel.

Tijdens de rapportageperiode is onderzoek verricht naar de ombouwmogelijkheden in relatie tot het moment van implementatie van de nieuwe systemen op de Betuweroute. Op basis hiervan is een beleidsvisie ontwikkeld.

Er is gebleken dat de voorkeur van de meeste vervoerders uitgaat naar het toekomstvastе beveiligingssysteem ETCS level 2. Verwacht wordt echter dat, op het moment dat de Havenspoorlijn wordt opgeleverd (medio 2003), dit systeem nog niet voor toepassing in de baan beschikbaar zal zijn. In het kader van het vigerende spoorveiligheidsbeleid zal er echter wel een automatisch treinbeïnvloedingssysteem in de baan aanwezig moeten zijn.

Beleidsmatig heeft het de voorkeur dat op de totale Betuweroute, ondanks dat de Havenspoorlijn eerder wordt opgeleverd, één en hetzelfde beveiligingssysteem wordt toegepast en dat de vervoerders de gelegenheid krijgen tegen zo gering mogelijke kosten hun tractiematerieel aan de nieuwe situatie aan te passen (één ombouwslag).

Daarom is besloten voorlopig op de bestaande Havenspoorlijn ATB-EG (eerste generatie) te handhaven en als tussenoplossing ook op de nieuwe sporen van de Havenspoorlijn te implementeren.

Consequentie van deze beleidskeuze is wel dat er net als nu, tot het moment dat een moderner beveiligingssysteem is geïmplementeerd, met dieseltractie op de Havenspoorlijn wordt gereden.

Dit doordat het ATB-EG systeem niet compatibel is met het tractie-energiesysteem 25 kV.

1.3.1. Ontwikkeling van systemen (BB21) – Beter benutten spoor

Voor gebruik op de Betuweroute worden als onderdeel van het BB21 programma door Railinfrabeheer de volgende systemen ontwikkeld:

1. ETCS trein- en baanbeveiliging volgens de internationale standaard ERTMS (Project Bev21);
2. Aanpassing van het VPT procesleidingsysteem (Project VPT+);
3. Ontwikkeling en implementatie van het nieuwe mobiele communicatiesysteem GSM-R (Project GSM-R);
4. 25 kV onderstations en bovenleiding, die worden getest in de pilot 25 kV (Project 25 kV).

De beveiligingsystemen worden ontwikkeld door twee leveranciers, Bombardier (het voormalige Adtranz) en Alstom. Voor het testen en integreren van de beveiliging, beheersing en communicatiesystemen zijn twee proefbaanvakken ingericht: Heerlen - Maastricht voor het beveiligingssysteem van Alstom en Steenwijk - Heerenveen voor het beveiligingssysteem van Bombardier. Begin 2001 zijn voorbereidende proeven aangevangen en intussen worden testen uitgevoerd met twee testtreinen op het proeftraject Heerlen - Maastricht. In 2002 zullen op beide proefbaanvakken de versies voor de Betuweroute worden geïnstalleerd en getest ter voorbereiding op een definitieve keuze voor toepassing op de Betuwe route. Beide leveranciers hebben vertragingen in de ontwikkeling gemeld ten opzichte van de huidige planning die ervan uitgaat dat medio 2002 de ontwikkelingen gereed zullen zijn. Momenteel wordt bezien welke consequenties dit kan hebben en welke beheersmaatregelen genomen kunnen worden.

Het tractie-energiesysteem 25 kV wordt getest op een apart proeftraject op de Havenspoorlijn in de "Pilot 25 kV". Intussen is ook gestart met de installatie van het GSM-R mobiele communicatiesysteem op het bestaande spoorwegnet. De installatie loopt enigszins achter op de planning, echter dit heeft geen gevolgen voor de oplevering van de Betuweroute.

1.3.2. Bronbeleid geluid (TOEP)

Railned heeft eind 2000 een eerste schets voor geluid-gebruiksregels voor het spoor gemaakt. In de brief van de Minister van V&W aan de Tweede Kamer van 11 april 2000 (Gevolgen besluit Noord-Oostelijke Verbinding (NOV); vervolginformatie - kenmerk DGG/SR/00/000700-fvh), is hierop ingegaan. De nadere uitwerking van deze gebruiksregels is nu in concept gereed voor ambtelijk overleg.

1.4. Interactie met omgeving

(Inter)nationale kontakten met de zakelijke omgeving

Met een aantal grote railprojecten in Europa wordt een overlegplatform voorbereid dat als doel heeft het bevorderen van de uitwisseling van kennis en ervaring ten aanzien van projectbeheersing en het verbeteren van de gebruiksvoorwaarden van de railinfrastructuur.

Het overlegplatform heeft de naam Supporting European Rail Freight (SERF) gekregen.

Het betreft de volgende projecten:

- **Central Railway** (de geplande railverbinding van Liverpool naar Lille);
- **Bern Lötschberg** spoorbaan (onderdeel van de NEAT, Neue Eisenbahn Alpen Transversale);
- **Lyon-Torino** (de in aanbouw zijnde nieuwe verbinding tussen Lyon en Turijn);
- **Betuweroute.**

Het project Betuweroute was in mei 2001 aanwezig op de grote internationale transportbeurs in München. Met een stand en lezingen werden de bezoekers gewezen op de kansen die de Betuweroute biedt voor het Duitse bedrijfsleven.

In het bezoekerscentrum Transpoint worden regelmatig internationale groepen belangstellenden ontvangen voornamelijk uit de Duitssprekende landen.

Mijlpalen/starthandelingen

Ten behoeve van de bouw van de Betuweroute wordt de loop van de rivier de Boven-Linge op drie plaatsen verlegd. De verleggingen maken deel uit van een compleet herinrichtingsplan waarmee zowel de belangen van de natuur als van waterbeheer worden gediend. Zo wordt de Boven-Linge breder en krijgt de rivier verschillende natuurlijke oevers. Op 18 juli 2001 is een deel van deze verlegging voltooid.

Op 9 juni 2001 is in Barendrecht een open dag gehouden ter gelegenheid van het bereiken van het hoogste punt van het stationsgebouw. Enkele duizenden mensen hebben interesse getoond voor de bouw van de 1500 meter lange overkapping waarvan het werk inmiddels flink vordert.

MKZ-crisis

De MKZ-crisis heeft consequenties gehad voor de uitvoering van het project. Aannemers konden als gevolg van door het ministerie van LNV uitgevaardigde maatregelen sommige gronden niet betreden. Ook kon het verplaatsen van grond niet overal ongehinderd plaatsvinden; vrachtwagens werden niet toegelaten of moesten omrijden. De aannemerscombinatie van het contract BR8 werd bij het grondstoffenvervoer vanuit Duitsland geconfronteerd met lange wachttijden aan de grens. Er is echter in dit verband geen sprake van vertragingen die de indienststellingsdatum van de Betuweroute beïnvloeden.

Rapportage Algemene Rekenkamer

Bij het uitbrengen van deze Voortgangsrapportage heeft de Algemene Rekenkamer het onderzoek naar de Projectbeheersing en financiering van de Betuweroute afgerond.

2. DE VOORTGANG VAN HET PROJECT

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voortgang van het project. Eerst wordt er een beeld geschetst van de voortgang van de conditionerende activiteiten. Vervolgens wordt voor elk van de contractclusters binnen het project de voortgang aangegeven. Op de wijzigingen in de indienststellingsdata en de overall planning van het project Betuweroute wordt ingegaan in paragraaf 3.1.

Voor een nadere impressie van de voortgang van het werk wordt verwezen naar de internetsite van het project Betuweroute: www.betuweroute.nl

2.1. Voorbereiding op de bouw

2.1.1. Procedures Raad van State

Tracébesluit Kortsluitroute

In oktober 1998 heeft de Raad van State een klein deel van het tracébesluit Kortsluitroute vernietigd op grond van cumulatie van factoren van externe veiligheid, geluid, zichtlocatie en bedrijfsvoering.

Een 'reparatie' Ontwerp-Tracébesluit is van 21 juni tot 20 augustus 2001 ter inzage gelegd. De reactietermijn voor de betrokken bestuursorganen liep tot 11 september 2001. Vervolgens zal de minister van Verkeer en Waterstaat, mede op basis van inspraak en adviezen, in overeenstemming met de minister van VROM het tracébesluit binnen enkele maanden vaststellen.

Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar)

Op 25 juli 2000 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de beroepen die zijn ingesteld tegen het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar). De Raad heeft het onderdeel wachtsproten uit het Tracébesluit vernietigd. Voor dit onderdeel is het besluit dus nog niet onherroepelijk. Tot 12 juni 2001 kon een ieder reactie geven op het Ontwerp-Tracébesluit Zevenaar 2001 (wachtsproten). De betrokken bestuursorganen hebben tot 10 juli 2001 kunnen reageren. De minister van Verkeer en Waterstaat zal, mede op basis van de inspraak en adviezen, in overeenstemming met de minister van VROM het tracébesluit binnen enkele maanden vaststellen.

2.1.2. Voortgang diverse procedures en resterende condities

Akoestisch onderzoek

In het kader van het aanvullend "akoestisch onderzoek Calandbrug" worden de effecten van mogelijke maatregelen berekend. Uit dit onderzoek is gebleken dat de door het Besluit Geluidhinder Spoorwegen aangegeven grenswaarde van 57 dB(A) alleen kan worden bereikt met ingrijpende maatregelen aan de brug.

Convenanten

In convenanten worden nadere afspraken gemaakt tussen Railinfrabeheer en de betrokken gemeenten en provincies. Met de gemeente Rotterdam en nog vier gemeenten in Gelderland moeten nog convenanten worden afgesloten.

Verlegging kabels en leidingen

Van de uit te voeren verleggingen van kabels en leidingen is circa 56% uitgevoerd en is circa 23% in uitvoering. De meeste knelpunten die een risico vormden voor de voortgang van het project zijn inmiddels opgelost.

Grondverwerving

Met uitzondering van een aantal langs de Kortsluitroute gelegen bedrijventerreinen leveren de nog in Zuid-Holland te verwerven percelen geen risico voor vertraging van de uitvoering op.

In Gelderland is voor de contractclusters BR3 t/m BR5 de grondverwerving afgerond, behoudens het knelpunt Zeiving en de verlegging van de A15 te Tiel. Hiervoor zijn dagvaardingen tot onteigening uitgebracht. Voor de contractclusters BR6, KW3/BR7 en KW4/BR 8 zijn alle gronden beschikbaar.

2.1.3. Evaluatie van de milieueffecten

Op grond van de Wet Milieubeheer dient het bevoegd gezag, nadat besloten is de MER-plichtige activiteit uit te voeren (in casu aanleg Betuweroute), de gevolgen voor het milieu tijdens of na de aanleg te onderzoeken.

Ten behoeve van deze evaluatie is in 1997 en 1998 onderzoek uitgevoerd voorafgaand aan de aanleg van de Betuweroute: de

zogenaamde nulmeting. Daarmee is de uitgangssituatie in de leefomgeving vastgelegd. Vergelijking daarvan met de situatie tijdens en na de aanleg geeft inzicht in de gevolgen van de aanleg van de Betuweroute. Voor de verschillende aspecten van de milieueffecten worden conform het "Programma voor de evaluatie van milieueffecten van de Betuweroute" deelonderzoeken verricht. In het jaar 2000 zijn deelonderzoeken tijdens de bouwfase gedaan. Ook in de komende jaren zullen deelonderzoeken plaatsvinden. Deze deelonderzoeken zijn noodzakelijk om de milieueffecten van de aanleg van de Betuweroute te kunnen evalueren.

2.2. Voortgang conditionering, bouw en aanbesteding Havenspoorlijn

De reconstructie van de Havenspoorlijn is onderdeel van de Betuweroute en betreft het traject Maasvlakte - Kijfhoek. Dit traject bestaat uit de volgende onderdelen (contractclusters):

- *Het aanpassen van het tracé Havenspoorlijn tussen de Maasvlakte en emplacement Waalhaven-Zuid (contractclusters HS01 t/m HS07);*
- *De bouw van de Botlekspoortunnel (contractcluster KW1);*
- *De aanleg van het nieuwbouwtracé Verlegde Havenspoorlijn (clustercode VHS) en het nieuwbouwtracé Kortsluitroute (clustercode KSR);*
- *De bouw van sporen voor de Betuweroute in Barendrecht en overkapping (clustercode BRD);*
- *De uitbreiding en ombouw van het rangeeremplacement Kijfhoek (clustercode KFH).*

In deze paragraaf worden per contractcluster of combinatie van clusters de voortgang van conditionerende werkzaamheden, aanbestedingen en bouw beschreven.

2.2.1. Bestaand traject Maasvlakte - Waalhaven

Dit is een 35 kilometer bestaand tracé tussen de Maasvlakte en Waalhaven in het Rotterdamse havengebied. Het tracé wordt - daar waar nodig - dubbelsporig gemaakt, emplacements worden uitgebreid en knelpunten worden opgeheven.

Inmiddels is een deel van de werkzaamheden afgerond namelijk:

- **Maasvlakte West**
- **Emplacement Botlek**
- **Europoort - Maasvlakte Bovenbouw-Pilot elektrificatie 25kV**

Calandbrug

De aanleg van de geluidsschermen langs het spoor in de gemeente Rozenburg is gestart. Deze zullen nog in 2001 worden opgeleverd. In overleg met Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, Rijkswaterstaat Zuid-Holland en gemeente Rozenburg worden verschillende varianten voor geluidsreducerende maatregelen aan de bestaande Calandbrug bestudeerd.

Waalhaven - Zuid Pernis

De gemeente Rotterdam is gedelegeerd opdrachtgever voor twee viaducten welke de overwegen Oud Pernisserweg en Butaanweg vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. De ombouw van het emplacement Pernis is in uitvoering. In aanvulling op het project Betuweroute wordt een ongelijkvloerse kruising gemaakt voor het verbeteren van de ontsluiting van de Vondelingenplaat (onder andere Shell) op de A15. De aanleg hiervan is gestart in mei 2001.

2.2.2. Botlekspoortunnel (KW1)

De Botlekspoortunnel is de eerste geboorde spoortunnel van Nederland. De tunnel (twee tunnelbuizen) is ruim drie kilometer lang waarvan een deel -circa 1.800 meter- geboord is.

Nadat de boorwerkzaamheden voor de tweede tunnelbuis waren voltooid is eind 2000 gestart met het aanbrengen van de sporen en tunneltechnische installaties. Inmiddels zijn diverse dwarsverbindingen gerealiseerd. Naar verwachting wordt de ruwbouw eind 2001 opgeleverd.

2.2.3. Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute (VHS/KSR)

Tussen het emplacement Waalhaven en de aansluiting op de spoorlijn Rotterdam - Dordrecht is de aanleg van de 6,5 kilometer lange Verlegde Havenspoorlijn in uitvoering. Ook de reconstructie van het verkeersknooppunt Vaanplein behoort tot het contract.

De Kortsluitroute is de vier kilometer lange doorgaande verbinding tussen Pernis en de Westgrens van Barendrecht. De sporen worden in de berm van de A15 aangelegd.

De M-baan, het 1100 meter lange viaduct dat deel uitmaakt van de Verlegde Havenspoorlijn, begint herkenbare vormen aan te nemen in het landschap. Ook is de onderbouw (zandbaan en kunstwerken) van de rest van de Verlegde Havenspoorlijn volop in uitvoering.

Het Vaanplein wordt gereconstrueerd, zodat de doorgaande sporen van de Betuweroute het Vaanplein op maaiveld kunnen passeren.

In juni 2001 is het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) Kortsluitroute na vernietiging van een deel van het eerdere Tracébesluit door de Raad van State opnieuw in procedure gebracht. De uitvoering van de Kortsluitroute loopt hierdoor vertraging op.

2.2.4. Barendrecht (BRD)

In de toekomst lopen er negen in plaats van de huidige vier sporen door Barendrecht. Om de overlast van het treinverkeer op deze sporen zoveel mogelijk te beperken wordt over een lengte van 1.500 meter een overkapping over de sporen heen gebouwd (een tunnel boven op het maaiveld). De kap wordt in fasen gebouwd, van oost naar west. De verschillende sporen worden 'buis-voor-buis' aangelegd om het treinverkeer tijdens de bouw door te kunnen laten gaan.

De onderbouw en de kunstwerken voor de HSL-sporen in de gemeente Barendrecht worden door de projectorganisatie Betuweroute gerealiseerd. Het eerste deel van de HSL-dive-nder is gereed. De uitvoering van het contract voor de HSL-kunstwerken is mei 2001 opgedragen. Dit contract omvat de aanleg van een HSL-fly-over, de afbouw van de HSL dive-nder en de aanpassing van viaduct Dierenstein en de kruising met de A15. De bouw van de meest oostelijke buis in de 'kap Barendrecht' is in volle gang. In december 2001 zullen de eerste reizigerstreinen door de meest oostelijke buis rijden. Het station is dan ook bijna gereed. Vanaf medio 2003 rijden ook de goederentreinen door de buizen. De geluidsoverlast van de treinen voor de bewoners van Barendrecht is dan verdwenen.

Er loopt een integrale veiligheidsstudie voor de kap Barendrecht vanwege de combinatie van reizigers- en goederensporen onder de kap. De uitkomsten van de studie worden in het vierde kwartaal van 2001 verwacht.

2.2.5. Kijfhoek (KFH)

Op Kijfhoek wordt het emplacement aangesloten op de Betuweroute en wordt het rangeerproces (heuvelen) gemoderniseerd.

Het rangeerterrein Kijfhoek ondergaat een ware metamorfose. Het emplacement wordt aangesloten op de Betuweroute. De aanleg van de noordelijke fly-over en het vorkviaduct is in volle gang. De noordelijke 700 m lange fly-over is er voor de ongestoorde doorgang van goederentreinen die vanaf Kijfhoek in westelijke richting rijden. Het 800 meter lange vorkviaduct zorgt ervoor dat treinen die uit het zuiden komen en op Kijfhoek gerangeerd worden, in één keer door kunnen rijden naar de aankomstsporen, zonder het rangeerproces te verstoren. In februari 2001 zijn de heiwerkzaamheden voor het vorkviaduct gestart.

2.3. A15-lijn: Onderbouw

De A15-lijn is het traject van de Betuweroute vanaf Kijfhoek naar Zevenaar. Over dit traject ligt de Betuweroute grotendeels strak gebundeld met de Rijksweg A15.

Dit traject bestaat uit de volgende onderdelen:

- De bouw van de Sophiaspoortunnel (clustercode KW2);
- De bouw van de onderbouw van het nieuwboustracé A15-lijn (clusterscodes BR1 t/m 8);
- De bouw van de tunnel Pannerdensch Kanaal (clustercode KW3);
- De bouw van de tunnel Zevenaar (clustercode KW4);

Omdat het bouwcontract BR7 tezamen met de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal (KW3) is aanbesteed, wordt dit als één project beschreven. Dit geldt ook voor het bouwcontract voor BR8 dat tezamen met de tunnel Zevenaar (KW4) is aanbesteed.

2.3.1. Sophiaspoortunnel (KW2)

Met een lengte van ruim acht kilometer is de Sophiaspoortunnel het langste betonnen bouwwerk van de Betuweroute. De tunnel kruist vier polders, vijf gemeenten, twee rivieren, twee snelwegen, een provinciale weg, tien lokale wegen en het reizigersspoor Rotterdam - Dordrecht. Het geboorde deel van deze tunnel is ruim vier kilometer lang en bestaat uit twee tunnelbuizen met een diameter van bijna tien meter.

In april 2001 trad bij de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden aan het graafwiel van de boor een verstoring van het boorfront op. Hierdoor moesten er extra maatregelen genomen worden om het onderhoud veilig te kunnen uitvoeren. Na een stilstand van drie maanden heeft de boormachine zijn weg vervolgd en is op 12 september 2001 bij de ontvangtschacht in Papendrecht gearriveerd. Hiermee is de eerste geboorde buis van de Sophiatunnel, met een lengte van 4 km, gereed gekomen. De stilstand van drie maanden heeft naar verwachting geen gevolgen voor de afgesproken opleveringsdatum van het civieltechnische deel van de Sophiaspoortunnel.

2.3.2. Papendrecht - Lingewaal (BR1/BR2)

Dit tracédeel behelst de aanleg van 22 kilometer Betuweroute in de Alblasserwaard. Dit stuk wordt aangelegd in een aarden baanconstructie en bevat onder meer viaducten, een verdiepte ligging, een tunnel onder de rivier de Giessen en bruggen over het Merwedekanaal en de Linge.

Een deel van de opdracht is verstrekt in de vorm van een zogenoemd alliantiecontract. Hierin zijn de gezamenlijke belangen van de opdrachtgever (NS Railfrabeheer) en opdrachtnemer (de aannemerscombinatie HBSC) op het terrein van condities en de uitwerking van het ontwerp vastgelegd. Doel van deze contractvorm is om tot een optimale projectuitvoering te komen waarbij het vinden van mogelijke besparingen een gezamenlijk belang is. Deze contractvorm is nieuw bij de realisatie van infrastructuur in Nederland.

Tijdens de afgelopen rapportageperiode is de Waardse Alliantie voortgegaan met de uitvoering van de grondwerken en kunstwerken. Het inbrengen van zand voor de baan, de terpen voor toekomstige kruisende wegen en het betonwerk voor de kunstwerken verloopt volgens planning. De laatste kritische verleggingen van kabels en leidingen zijn nu in uitvoering.

De uitvoering van de grote onderdelen van het werk, zoals de aanleg van zandlichamen en diverse kunstwerken zijn gestart en de spooraanleg is in voorbereiding. De samenwerking binnen de alliantie functioneert goed.

2.3.3. Gorinchem - Buren (BR3)

Dit tracédeel ligt naast de rijksweg A15 en heeft een lengte van 24,4 kilometer. Het werk bestaat uit de aanleg van een aarden baan, het verhogen van viaducten, het op een aantal plaatsen verleggen van de rijksweg A15 en het aanleggen van een verdiepte bak bij Meteren.

Over de hele lengte van het betreffende contracttracé zijn grote vorderingen gemaakt met het uitgraven van het cunet en de watergangen. Voor 80% is dit inmiddels gerealiseerd. Ook is gestart met het aanbrengen van zand voor de aarden baan en de terpen van de kunstwerken over de A15 (knooppunt Deil, Wadenoijen en de Zeiving)

Het benodigde zand voor dit contract wordt voor een groot deel hydraulisch (per pijpleiding) aangevoerd vanaf Dalem en Hedel. Het resterende deel wordt per as (vrachtwagen) aangevoerd vanaf Tiel, Vlijmen en Gorinchem.

2.3.4. Buren - Valburg (BR4/BR5)

Dit tracédeel heeft een lengte van ongeveer 25 kilometer en ligt aan de noordzijde zo strak mogelijk gebundeld met de rijksweg A15. In dit gedeelte wordt de aarden baan zo veel mogelijk met een maaiveldligging aangelegd, zo ook de A15. De kruisende wegen worden over de Betuweroute en de A15 geleid waarvoor diverse aanpassingen nodig zijn.

De aanleg van de aarden baan en de watergangen is in het contract BR4 voor de helft gevorderd en ligt op schema. Voor diverse kunstwerken is zand aangebracht voor toekomstige op- en afritten.

De bouw van vier kunstwerken is opgestart. In Tiel is een aanvang gemaakt met de verbreding van de Industrieweg over de A15. In Echteld is, ter plaatse van de Voorstraat, begonnen met de realisering van nieuwe toe- en afritten ten behoeve van de verbreding van de A15. Detailengineering van de kunstwerken is in volle gang.

Ter hoogte van het Laageinde, gemeente Buren is de noordbaan van de A15 reeds verlaagd en vindt de verkeersafwikkeling op maaiveldniveau plaats. Dit is nodig voor de strakke bundeling met de A15. Tevens zal de lokale weg in de toekomst met een viaduct over de A15 worden geleid.

Het grondwerk voor BR5 vordert gestaag. Over de gehele lengte van het contracttracé is het cunet voor de helft uitgegraven en is de zandbaan aangebracht. De ander helft wordt momenteel ontgraven en aangevuld met zand.

Van de twaalf kunstwerken over de A15 en de spoorlijn Tiel/Elst is de aanleg van de onderbouw van drie kunstwerken bijna gereed. Van de overige kunstwerken is de detailengineering bijna voltooid.

De bouw van de overige kunstwerken is inmiddels gestart.

2.3.5. Valburg - Pannerdensch Kanaal (BR6)

Dit tracé heeft een lengte van ongeveer 20 kilometer en is tot en met Bemmel gebundeld met de rijksweg A15. Onderdeel van dit tracé is de aanleg van het Centraal Uitwissel Punt (CUP) bij Valburg. Het tracé kruist onder andere de A50 en de A325 en de spoorlijn Arnhem - Nijmegen.

De aanleg van de aarden baan wordt goed zichtbaar. Van west naar oost is het cunet nagenoeg overal uitgegraven en is begonnen met het aanleggen van de aarden baan en de nieuwe watergangen. Ter hoogte van de Wageningsestraat wordt de A15 tijdelijk verlegd naar de aarden baan, hetgeen nagenoeg gereed is. Ten behoeve van de realisering van het Centraal Uitwisselpunt (CUP) zal na de zomer 2001 gestart worden met graven van cunetten en het inbrengen van zand.

De bouw van de verschillende kunstwerken over de A15 liggen op schema. Ten behoeve van de bouw van nieuwe kunstwerken over het bestaande spoor Arnhem – Nijmegen wordt de bovenleiding van deze lijn aangepast.

2.3.6. Pannerdensch Kanaal - Zevenaar (BR7/KW3)

Voor een optimale inpassing in het landschap wordt de kruising van de Betuweroute met het Pannerdensch Kanaal uitgevoerd met een geboorde tunnel. Daarnaast zijn er diverse maatregelen genomen om de hinder voor zowel de bewoners als voor de ter plaatse voorkomende zeldzame amfibieën te beperken. Een ander onderdeel van het contract is de aanleg van ongeveer vijf kilometer spoorbaan waarover enkele viaducten worden aangelegd voor het lokale wegverkeer.

In de startschacht van de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal wordt aan de tunnelboormachine gebouwd. Aan zowel de oost- als de westzijde wordt gebouwd aan de toeritten van de tunnel.

In de zandwinput is men begonnen met het aanbrengen van de dam. Begin 2002 zal in de lengterichting van deze dam het oostelijke deel van de tunnel worden geboord.

De aarden baan in oostelijke richting naar de aansluiting met contract KW4/BR8 is gereed. Hier zijn de voorbereidingen gestart voor de bouw van de middelgrote kunstwerken.

2.3.7. Zevenaar - Duitse grens (BR8/KW4)

Het tracédeel van Zevenaar tot aan de Duitse grens heeft een lengte van 7,5 kilometer. Een prominent onderdeel van dit tracédeel is de ongeveer 2,3 kilometer lange spoortunnel in de gemeente Zevenaar. Deze tunnel wordt in een open tunnelbak gebouwd, dus niet geboord. Hiernaast worden tot aan de Duitse grens ook nog verschillende kleinere bouwwerken uitgevoerd.

De bouw van de tunnel Zevenaar ligt op schema. Inmiddels zijn de eerste 450 meter van de tunnel gereed. Het bouwproces is dermate geoptimaliseerd dat iedere week 25 meter van de tunnel (dit is één moot van de tunnel) kan worden gestort.

Naar aanleiding van de daling van grondwaterstand in de directe omgeving van de tunnel is besloten een onderzoek uit te laten voeren door Rijkswaterstaat in samenwerking met Gemeentewerken Rotterdam. In dit onafhankelijke onderzoek worden bouwmethode en bouwproces nader onderzocht. De verwachting is dat dit onderzoek eind oktober gereed is.

Ten behoeve van de belangrijke verbindingsweg Zevenaar - Babberich wordt een nieuwe tuibrug gebouwd over het spoor Arnhem- Emmerich. De werkzaamheden liggen op schema.

Spoor tot aan grens

Het wachten is nog op definitief Tracébesluit voor de wachtsporen. De werkzaamheden aan de voetgangers- en fietstunnel aan de Sleeg en de tunnel aan de Kwartierse dijk liggen op schema.

De voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de bovenbouw zijn inmiddels gestart.

2.3.8. A15-tracé: Knooppunten O4 en O10

Het contract A15-Tracé Knooppunten omvat de realisatie van de bovenbouw voor de aansluitingen tussen de Betuweroute en de bestaande spoorlijnen Utrecht - Den Bosch ter hoogte van Geldermalsen (knooppunt O4) respectievelijk de spoorverbinding Arnhem – Nijmegen ter hoogte van Elst (knooppunt O10). De werkzaamheden bestaan uit het wijzigen dan wel nieuwbouw van spoor, tractie-energievoorziening, beveiliging en beheersing, kabels & leidingen NS, installaties en een relaishuis.

De knooppunten O4 en O10 worden gescheiden gecontracteerd.

Het aanmeldingsdocument voor O10 is 11 mei 2001 verzonden naar alle door Railinfrabeheer erkende spooraanemers. Op basis hiervan hebben 6 gegadigden zich aangemeld. Vier partijen voldoen aan de selectiecriteria. De aanbesteding voor het knooppunt O10 verloopt volgens plan. De aanbestedende dienst (Railinfrabeheer) en gegadigden zijn volop in overleg. De aanbiedingen zullen op 17 oktober 2001 worden ingediend. Uiterlijk op 17 december 2001 zal over gunning een beslissing worden genomen.

De aanbesteding van het knooppunt O4 is recent aangehouden. Dit heeft twee oorzaken:

- Een scopewijziging door de keuze voor het ongelijkvloers maken van Boog D (aansluiting bij Geldermalsen);
- De ontdekking van drie nog niet opgenomen gasleidingen waardoor de oorspronkelijke planning voor het gereedkomen van de onderbouw werd vertraagd, zodat ook de start van de bovenbouw pas later kan plaatsvinden.

Om de gestelde mijlpalen uit de planning alsnog te halen, wordt momenteel een aanpassing van de contracteringsstrategie onderzocht.

2.4. Contractering Bovenbouw

Op basis van de keuze, die in december 2000 is gemaakt om de bovenbouw volgens een zogenoemd EC-contract aan te besteden worden de onderscheiden onderdelen van de bovenbouw in verschillende contracteringspakketten aanbesteed. Het gaat om de volgende pakketten:

- 1) EC-contract voor spoorwerk, geluidsschermen en tractie- en energievoorziening;
- 2) de beveiliging en beheersing;
- 3) de tunneltechnische installaties.

Naast deze hoofdpakketten bestaan nog enkele kleinere onderdelen van de bovenbouw (bijvoorbeeld het spoorwerk in een aantal tunnels); deze worden afzonderlijk aanbesteed.

Aan deze indeling ligt enerzijds de overweging ten grondslag dat de overheid marktpartijen maximaal wil inschakelen bij de integratie en coördinatie van de verschillende onderdelen.

Engineering & construct contract

Er is voor gekozen spoorwerk, geluidsschermen en tractie/energievoorziening in één Engineering & Constructcontract (EC-contract) onder te brengen. De aannemer is hierbij naast de bouw ook verantwoordelijk voor de detailengineering. Met de hierboven aangegeven opdeling wordt bereikt dat meer marktpartijen kunnen meedingen, waardoor naar verwachting meer marktwerking wordt gegenereerd dan in een situatie waarbij alle bovenbouwwerkzaamheden in één pakket wordt aanbesteed.

De aanbesteding van het voornaamste pakket - het EC-contract spoorwerk, geluidsschermen en tractie- en energievoorziening – is in verband met de besluitvorming over de budgettaire spanning - na de prekwalificatiefase in juni 2001 aangehouden. De aanbesteding zal, op basis van een aangescherpte contracteringsstrategie, in het vierde kwartaal van 2001 hervat worden. Een nadere uitleg hiervan wordt gegeven in paragraaf 3.3. De uiteindelijke gunning wordt in de tweede helft van 2002 voorzien.

Beveiliging en beheersing

De technische en functionele specificaties voor de beveiliging en beheersing worden momenteel in het kader van het BB-21-project ontwikkeld in nauwe samenwerking met de industrie. De aanbestedingsprocedure voor de realisering van dit onderdeel kan niet eerder dan medio 2002 aanvangen.

Tunneltechnische installaties

De aanbestedingsprocedure van het grootste onderdeel van de tunneltechnische installaties, de besturing en telecommunicatie heeft niet tot gunning geleid. Besloten is niet van de ontvangen prijsaanbiedingen gebruik te maken, gelet op de grote verschillen ten opzichte van de raming. Momenteel vindt beraad plaats over de nu te volgen contracteringsstrategie en over de risico's voor de planning.

3. PROJECTBEHEERSING

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de kaders waarbinnen het project wordt gerealiseerd. Het gaat hierbij om ontwikkelingen die zich in de verslagperiode hebben voorgedaan ten aanzien van de planning, de financiën, de inhoudelijke scope en de organisatie van het project.

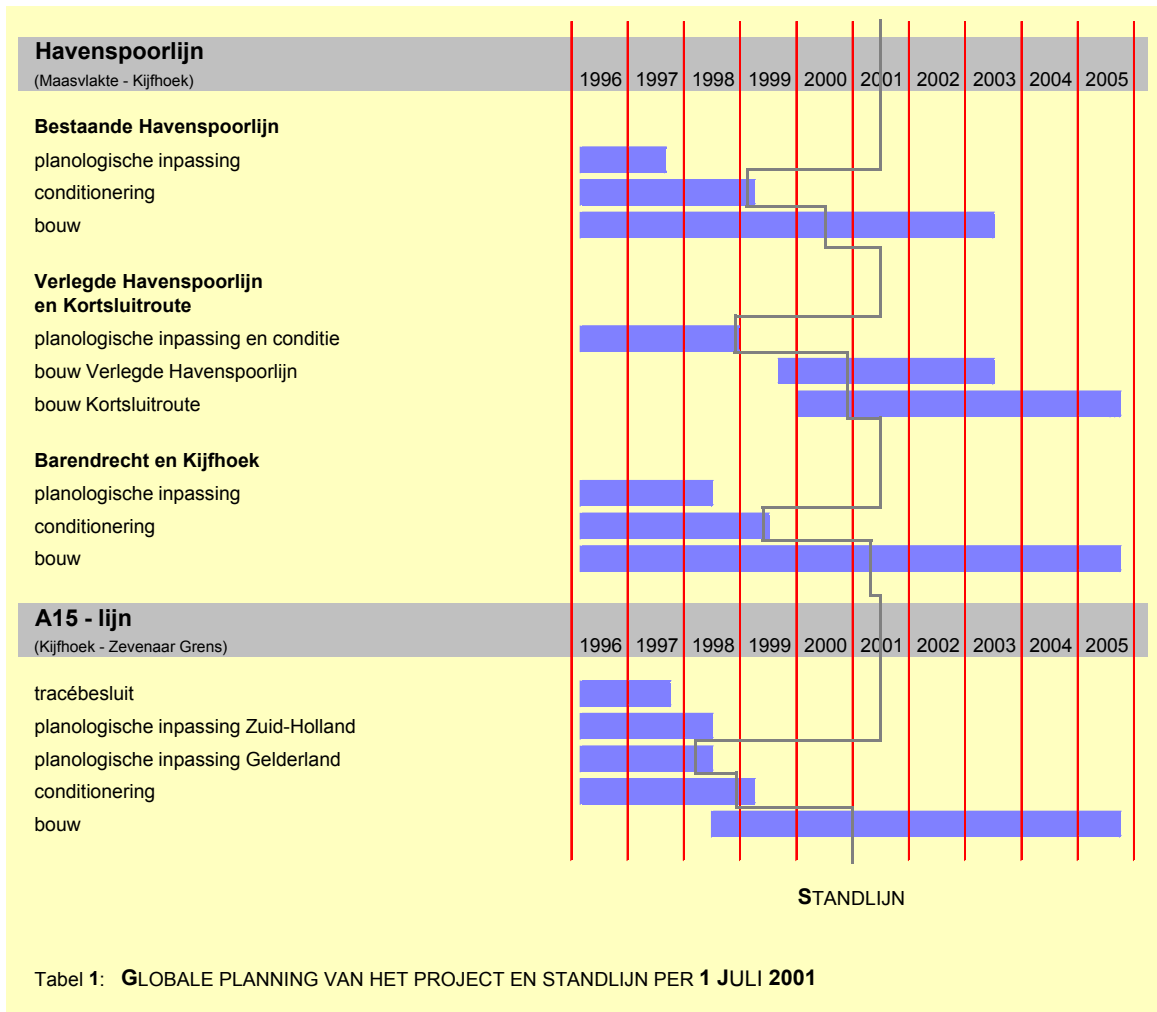
Door de uitvoeringsorganisatie worden risicoanalyses uitgevoerd op de elementen tijd en geld. In dat kader worden "what-if" analyses uitgevoerd en worden met behulp van de statistiek kansen en waarschijnlijkheden berekend. De uitkomsten van de financiële risicoanalyse worden vertaald in een prognose van de financiële eindstand.

Geconfronteerd met het beschikbare budget (inclusief BOI indexerings) kan dit een verschil opleveren. Dit verschil is per definitie een dynamisch gegeven en kent, in de tijd uitgezet, een fluctuerend verloop. De projectbeheersing is er op gericht door maatregelen dit rekenkundige verschil te beheersen.

Daarnaast vindt een voortdurende evaluatie van ontwikkelingen uit de omgeving plaats die de scope van het project (en daarmee de kosten en de doorlooptijd) kunnen beïnvloeden. In dat kader wordt beoordeeld in hoeverre scopeaanpassingen mogelijk en noodzakelijk zijn om te voldoen aan (gewijzigde) maatschappelijk eisen op het terrein van veiligheid, milieu en capaciteit. Uitgangspunt hierbij is dat noodzakelijk gebleken scopeaanpassingen pas worden doorgevoerd nadat hiervoor de benodigde budgettaire dekking gevonden is.

In de negende Voortgangsrapportage werd een onderzoek aangekondigd naar de effectiviteit van een aantal beheersmaatregelen die gemeld zijn in Voortgangsrapportage 8. Nu wordt hierover gerapporteerd. Daartoe zijn in de periode tussen maart en juni 2001 actuele ontwikkelingen geïnventariseerd en risicoanalyses uitgevoerd. Naar aanleiding hiervan zijn besluiten genomen over enig extra budget en maatregelen voor de beheersing en aansturing van het project. In paragraaf 3.3 wordt hier nader op ingegaan.

3.1. Planning en risico's



Havenspoorlijn

De voortgang van de bestaande Havenspoorlijn loopt achter op het oorspronkelijke tijdschema. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn de besluitvorming over het toe te passen beveiligingssysteem (zie paragraaf 3.4.) en vertraging bij het boorproces van de Botlekspoortunnel. Het blijft mogelijk om de aangepaste Havenspoorlijn met dieseltractie volgens de oorspronkelijke datum in dienst te nemen: juli 2003. De elektrificatie met 25kV vindt later plaats in samenhang met de realisatie van de A15-lijn. In paragraaf 1.3. is de reden toegelicht.

De vertraging van de Kortsluitroute wordt met name veroorzaakt door de moeizame planologische inpassing. Het Tracébesluit voor de Kortsluitroute is door de Raad van State partieel vernietigd en is thans opnieuw in procedure gebracht. De oplevering van de Kortsluitroute is gekoppeld aan de oplevering van de A15-lijn.

A15-lijn

De uitvoering van de onderbouwcontracten van de A15-lijn loopt licht achter op schema. Er wordt op dit onderdeel een vertraging van vier maanden gemeld. De meest risicovolle onderdelen zijn de uitvoering van de aansluitingen op het bestaande spoorwegnet (bij Geldermalsen en Elst), de A15-verlegging bij Tiel en de uitvoering van enkele belangrijke wegweringen met de Betuweroute.

De voorbereiding van het contracteringsproces van de bovenbouwonderdelen Tunneltechnische Installatie (TTI) en het EC-contract voor het spoorwerk, geluidsschermen en tractie-/energievoorziening neemt meer tijd dan was voorzien. Daarnaast is de aanbesteding hangende de uitkomsten van het eerder genoemde onderzoek enige tijd aangehouden.

Door de projectorganisatie wordt onderzocht in hoeverre de vertraging in de uitvoeringsfase kan worden ingelopen.

Risicoanalyse op de haalbaarheid van de planning

Gelet op de druk op de uitvoeringsplanning, is in voortgangsrapportage 9 aangekondigd dat de Tweede Kamer zou worden geïnformeerd over de in het voorjaar van 2001 uit te voeren risicoanalyse op planning.

Voor de uitvoering van het onderzoek golden de indienststellingsdata van de Havenspoorlijn en A15-lijn respectievelijk juli 2003 en november 2005 als uitgangspunt.

De twee belangrijkste conclusies van de uitgevoerde analyse luiden:

1. De Havenspoorlijn wordt gefaseerd in dienst genomen. De indienststelling van een tweesporige Havenspoorlijn met ATB-EG beveiligingssysteem wordt voorzien in juli 2003. De realisatie van de elektrificatie met 25 kV en het beveiligingssysteem ETCS level 2 van de Havenspoorlijn wordt voorzien in samenhang met de indienststelling van de A15-lijn.

2. Uit de analyse komt, met name als gevolg van de ontwikkelingen rond de uitvoering en contractering van de bovenbouw, als vroegst mogelijke datum van oplevering voor de A15-lijn maart 2006 en als laatst mogelijke opleveringsdatum begin 2007 naar voren. De datum met een 80% waarschijnlijkheidskans is eind 2006. De projectorganisatie beziet maatregelen en scenario's om te bewerkstelligen dat de indienststelling met 80% waarschijnlijkheid voor mei 2006 kan plaatsvinden. De uitkomsten hiervan zullen tot uiting komen in Voortgangsrapportage 11.

3.2. Financiën en risico's

Bij alle in dit hoofdstuk gebruikte tabellen is prijspeil 2001 is gehanteerd. Bedragen zijn afgerond in miljoenen gulden en daar waar specifiek aangegeven in euro's verwerkt. In sommige gevallen is er sprake van afrondingsverschillen

3.2.1. Budgetontwikkeling

In 1995 is in de Rijksbegroting een budget gereserveerd van f 8,250 miljard op basis van prijspeil 1995 (€ 3,744 miljard). Dit bedrag is exclusief BTW en exclusief een onzekerheidsmarge van 20% en dient als referentie voor de investeringskosten van de Betuweroute. In tabel 1 is de ontwikkeling van het budget opgenomen.

Tabel 1: Budgetontwikkeling

project- onder-deel	budget per 01-04-96	Budgetontwikkeling in vorige verslagperioden			budgetontwikkeling in deze verslagperiode			
		Wijzi- ging in PvE	loon- en prijspeil (BOI) 1)	kosten ontwik- keling	Wijzi-ging in PvE	loon- en prijspeil 1)	kosten ontwikkeling 2)	Prijspeil 2001 3)
	prijspeil 1995							
Haven- spoorlijn	3100 €1407	129 €58	424 €192	-7 €-3		89 €41	-4 €-2	3731 €1693
A15-lijn	5150 €2337	161 €73	723 €328	-15 €-7		177 €80	-8 €-3	6188 €2808
Totaal	8250 €3744	290 €131	1147 €520	-22 €-10		266 €121	-12 €-5	9919 €4501

1) indexering loon- en prijspeilontwikkeling volgens BOI verwerkt t/m 2001; correcties op basis van reële index verwerkt t/m 1995

2) dit betreft f 7 mln. (€ 3 mln.) aan overboekingen in het kader van de "Letter of Intent" BR (LOI) en f 5 mln. (€ 2 mln.) overdracht voor het project "Private Exploitatie BR (PEB) ten behoeve van DG Goederenvervoer.

3) Het totaalbedrag in deze tabel (f 9919 mln.; € 4501 mln.) wijkt f 20 mln. af van het in tabel 9 vermelde totaalbedrag (f 9899 mln.; € 4492 mln.). Deze afwijking is het gevolg van afrondingsverschillen en het nog bij de voorjaarsnota op te nemen bedrag van 23 miljoen voor EU-subsidie.

3.2.2. Beschikkingen en Verplichtingen

Verplichtingen moeten worden onderscheiden naar de door de Minister van Verkeer en Waterstaat aan Railinfrabeheer afgegeven beschikkingen en de verplichtingen die Railinfrabeheer (MgBr) vervolgens jegens derden aangaat op basis van die afgegeven beschikkingen. In tabel 2 wordt aangegeven welk bedrag is gemoeid met de afgegeven beschikkingen. In tabel 3 is de stand van verplichtingen van Railinfrabeheer (MgBr) jegens derden aangegeven. Tot slot zijn in tabel 4 de verplichtingen opgenomen die samenhangen met rechtstreeks door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verrichte activiteiten voor het project Betuweroute.

Tabel 2: Stand van de beschikkingen

	Geslagen		Nog te slaan		Totaal	
tot 01-01-01	7647	€3470	1868	€848	9515	€4318
Van 01-01-01 tot 01-07-01	0		266	€120	266	€ 120
Totaal	7647	€3470	2134	€968	9781	€4438

Tabel 3: Verplichtingen Railinfrabeheer (MgBr) jegens derden.

	Aangegaan		Nog aan te gaan		Totaal	
tot 01-01-01	6372	€2891	3143	€1426	9515	€4317
Van 01-01-01 tot 01-07-01	304	€138	-38	€-17	266	€120
Totaal	6676	€3029	3105	€1409	9781	€4438

In tabel 3 is de stand van de verplichtingen van Railinfrabeheer (MgBr) jegens derden aangegeven.

Railinfrabeheer (MgBr) gaat die verplichtingen aan op basis van afgegeven beschikkingen. Deze verplichtingen hebben betrekking op het projectmanagement, voorbereidingskosten en de investeringskosten voor het project Betuweroute. In de verslagperiode is door Railinfrabeheer (MgBr) voor *f* 304 mln. (€ 138 mln.) aan nieuwe verplichtingen aangegaan. Dit betekent dat in totaal door Railinfrabeheer (MgBr) voor *f* 6676 mln. (€ 3029 mln.) aan verplichtingen is aangegaan.

Tabel 4: Stand van de verplichtingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat /PDDB (aangegane verplichtingen in lopende prijzen)

	Aangegaan		Nog aan te gaan		Totaal	
tot 01-01-01	88	€40	62	€28	150	€68
Van 01-01-01 tot 01-07-01	8	€4	-20	€-9	-12	€-5
Totaal	96	€44	42	€19	138	€63

In tabel 4 zijn de verplichtingen aangegeven van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van het project Betuweroute. Deze verplichtingen hebben betrekking op apparaatskosten van de projectdirectie Betuweroute inclusief de salarissen van het ambtelijk personeel; kosten in verband met de voorbereiding van de private exploitatie en kosten in verband met de communicatieactiviteiten.

3.2.3. Voorschotten en Uitgaven

Op basis van de door Ministerie van Verkeer en Waterstaat aangegane verplichtingen wordt per kwartaal aan Railinfrabeheer een voorschot betaald voor de betaling aan derden (op basis van gesloten contracten). Dit voorschot wordt verrekend met het in het voorgaande kwartaal verstrekte voorschot op basis van de werkelijk gerealiseerde uitgaven door Railinfrabeheer (MgBr). In tabel 5 staat aangegeven wat de stand is met betrekking tot de voorschotten; in tabel 6 is aangegeven wat daarvan aan uitgaven door Railinfrabeheer (MgBr) is gerealiseerd. Deze uitgaven hebben betrekking op projectmanagement, voorbereidingskosten en de investeringskosten voor het project.

Tabel 5: Betaalde voorschotten

	Uitgaven	
t/m 01-01-01	3590	€1629
Van 01-01-01 tot 01-07-01	473	€215
Totaal	4063	€1844

Tabel 6: Uitgaven Railinfrabeheer (MgBr)

	Uitgaven	
tot 01-01-01	3531	€1602
Van 01-01-01 tot 01-07-01	530	€241
Totaal	4061	€1843

In tabel 6 is aangegeven wat de gerealiseerde uitgaven zijn van Railinfrabeheer (MgBr). In de verslagperiode is *f* 530 mln. (€ 241 mln.) uitgegeven.

Tabel 7: Uitgaven Ministerie van Verkeer en Waterstaat

	Uitgaven	
tot 01-01-01	77	€35
Van 01-01-01 tot 01-07-01	5	€2
Totaal	82	€37

In tabel 7 is aangegeven wat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan uitgaven heeft gedaan. Deze uitgaven hebben betrekking op apparaatskosten van de projectdirectie Betuweroute (inclusief de salarissen van het ambtelijk personeel), voorbereiding van de private exploitatie en de kosten in verband met communicatie activiteiten.

3.2.4. Resumé

In tabel 8 is samenhang aangebracht tussen beschikkingen, verplichtingen, voorschotten en uitgaven.

Tabel 8: Overzicht van beschikkingen, verplichtingen, voorschotten en uitgaven

Actueel budget	Door V&W afgegeven beschikkingen aan RIB	Door RIB Aangegane Verplichtingen jegens derden	Door V&W Betaalde Voorschotten	Door RIB gerealiseerde uitgaven	Door V&W gerealiseerde uitgaven
(tabel 1)	(tabel 2)	(tabel 3)	(tabel 5)	(tabel 6)	(tabel 7)
9.919	7.647	6.676	4.063	4.061	82
€ 4.501	€ 3.470	€ 3.029	€ 1.844	€ 1.843	€ 37

3.2.5. Dekking Budget

In tabel 9 zijn de meerjarencijfers van de gereserveerde middelen en de dekkingsbronnen van het project Betuweroute weergegeven. De meerjarencijfers sluiten aan de op de Ontwerp-Rijksbegroting 2002.

Tabel 9: Meerjarencijfers gereserveerde middelen in de Rijksbegroting afgerond op miljoenen gulden
prijspeil 2001

Meerjarencijfers	t/m 00	01	02	03	04	05	06	later	totaal
Dekking									
Infrafonds	284 € 129	199 € 90	191 € 87	238 € 108	358 € 162	282 € 128	22 € 10	22 € 10	1.596 € 724
FES	3.267 € 1.483	1.173 € 532	1.265 € 574	470 € 213	225 € 102	211- € 96-			6.189 € 2.808
Privaat *				635 € 288	542 € 246	643 € 292			1.820 € 826
Overig **	133 € 60	32 € 15	55 € 25	44 € 20	15 € 7	10 € 5	5 € 2		294 € 134
Totaal	3.684 € 1.672	1.404 € 637	1.511 € 686	1.387 € 629	1.140 € 517	724 € 329	27 € 12	22 € 10	9.899 € 4.492

* **Privaat:** Overeenkomstig het Kabinetbesluit van 1998 is de private bijdrage voorgefinancierd uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES).

** **Overig:** De post "Overig" bestaat hoofdzakelijk uit de bijdrage van de Europese Unie, die jaarlijks wordt vastgesteld op basis van de door het Ministerie van V&W ingediende aanvragen. Het totaal begrote bedrag aan EU-bijdragen bedraagt f 300 mln. (€ 136,1 mln.). Hiervan is op dit moment 277 mln. (€ 125,7 mln.) opgenomen in de Rijksbegroting. Het resterende bedrag (f 23 mln.; € 10,4 mln.) zal bij Voorjaarsnota 2002 worden toegevoegd.

Bij het besluit tot aanleggen van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal is bepaald dat in de extra kosten voor f 17 mln. (€ 7,7 mln.) wordt bijgedragen door de Provincie Gelderland.

3.3. Maatregelen

In de achtste Voortgangsrapportage is aangegeven dat voor een totaalbedrag van f 212 mln. (€ 96 mln.) aan kostenontwikkelingen binnen het project zou worden opgelost, door de budgetten van de posten Onvoorzien en EAT te fixeren op prijsspeil 1997 (opbrengst f 80 mln.; € 36 mln.) en een deel ten laste te brengen van de post Onvoorzien (f 132 mln.; € 60 mln.). Voorts werd gemeld dat een resterende spanning van f 11,9 mln. (€ 5,4 mln.) bleef bestaan.

Bij de bespreking van de negende Voortgangsrapportage tijdens het Algemeen Overleg op 22 mei 2001 werd melding gemaakt van een dreigende spanning tussen het beschikbare budget en de raming van de Betuweroute. In de afgelopen maanden is hierover meer duidelijkheid ontstaan. Dit heeft geleid tot de volgende maatregelen.

Korte termijn

Scherpere eisen op het vlak van veiligheid en milieu, de aanpassing van het project bij Geldermalsen om ruimte te geven aan een grotere capaciteit op de lijn Utrecht – 's-Hertogenbosch en een deels niet te realiseren ingeboekte besparing voor Kijfhoek, hebben extra uitgaven als gevolg.

Tabel 10 geeft een overzicht van deze meerkosten en van de wijze waarop dekking kan plaatsvinden.

Tabel 10: scopeontwikkelingen

(bedragen x mln.)	f	€
1. TTI (Tunneltechnische Installaties; veiligheid)	38,0	17,2
2. ATB-EG (treinbeveiliging)	14,0	6,4
3. Boog Geldermalsen (capaciteit personenvervoer)	18,5	8,4
4. Geluidsproblematiek (Calandbrug)	50,0	22,7
5. Rest. budgettaire spanning feb. 2000	11,9	5,4
6. Kijfhoek	20,6	9,3
<i>Totaal</i>	153,0	69,4

Met deze extra uitgaven (f153 mln.; € 69,4 mln.), zal als volgt worden omgegaan. Een deel zal binnen het project worden opgevangen door het tot 1 juli 2001 gerealiseerde saldo van mee- en tegenvallers in te zetten. Voor de dekking van de kosten van niet voorziene geluidwerende maatregelen bij de Calandbrug is een bijdrage van VROM verkregen. Het restant zal worden ingepast binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. De achter 1,2,3,4 en 6 genoemde meerkosten worden in paragraaf 3.4. toegelicht.

Langere termijn

Inherent aan een omvangrijk project als de Betuweroute is dat er op langere termijn sprake is van risico's. Teneinde deze risico's de komende tijd te beheersen zijn maatregelen genomen. Met name de relatie tussen opdrachtgever (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) en opdrachtnemer (Railinfrabeheer) wordt aangescherpt. Daartoe is tot de volgende maatregelen besloten.

1. Strakkere aansturing door DG Rijkswaterstaat

Het project Betuweroute zal vanaf 1 januari 2002 worden aangestuurd door het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat. De aard van de aansturing in de fase waarin het project verkeert, past beter bij de activiteiten van de uitvoeringsorganisatie RWS dan bij het beleidsdirectoraat Directoraat Generaal Goederenvervoer.

2. Onvoorzien mede beheerd door departement

Met de leiding van Railinfrabeheer zijn afspraken gemaakt over het beheer van de post Onvoorzien. De post Onvoorzien zal voortaan in samenspraak met het departement worden beheerd.

Toelichting post Onvoorzien:

Begin 2000 is een plafondbedrag voor de post Onvoorzien vastgesteld van f 588 mln.(€ 266,8 mln.). Ten opzichte van de raming van de eindstand is er sprake van een verschil van f 264,7 mln.(€ 120,1 mln.). Opgemerkt wordt echter dat de realisatie van de post Onvoorzien op de peildatum 69 mln.(€ 31,3 mln.) bedroeg; circa 11 % van de het beschikbare – gefixeerde – budget en dat deze "achterblijft" bij de totale uitgaven door de uitvoeringsorganisatie voor de bouw (circa 40%, conform tabel 6). Hierdoor bestaat geen acuut financieel knelpunt, doch de cumulatie van risico's die mogelijk ten laste van de post Onvoorzien kunnen worden gebracht, moet worden beheerst door directe zeggenschap aan het departement te geven over de aanwending.

3. Nieuwe gunningsprocedure

Bij de nog niet gestarte aanbestedingsprocedures zal het traject rond de gunningbesluiten worden herzien. Dat biedt de mogelijkheid een aanbestedingsprocedure voor het project af te breken wanneer een onvoordelig resultaat dreigt. Bij de tot nu toe gedane aanbestedingen bestond deze mogelijkheid niet. Deze handelwijze biedt de mogelijk per aanbesteding een afweging te maken over het voortzetten van aanbestedingstraject, het opnieuw - op andere wijze - starten van een aanbestedingstraject of het opschorten van de besluitvorming. Op die wijze kan er effectiever worden ingegrepen bij inschrijvingen die niet passen in het voorgerecalculeerde budget. Na verkrijging van de aanbiedingen wordt de gunning mede beoordeeld op basis van het markteffect.

4. Taakstellend EAT-budget

De leiding van Railinfrabeheer wordt gehouden aan de taakstellende hoogte van de post voor Engineering, Administratie en Toezicht (EAT).

Toelichting EAT

Voor de EAT-kosten (Engineering, Administratie en Toezicht) die door de uitvoeringsorganisatie worden gemaakt is een taakstellend bedrag gereserveerd. Het nadelige verschil tussen dit bedrag en de prognose (per juni 2001) bedraagt f 213 mln. (€ 96,7 mln.). Met Railinfrabeheer zal worden afgesproken dat deze problematiek wordt opgevangen binnen het totale EAT-budget dat Railinfrabeheer voor het totale aanlegprogramma beschikbaar heeft.

5. Overige risico's

Overige risico's en onzekerheden zijn geïnventariseerd. Deels betreft dit mogelijke scopewijzigingen waarover in de toekomst een besluit moet worden genomen in samenhang met het al dan niet beschikbaar stellen van budget. Voor het overige betreft het risico's waarvoor met RIB op maat gesneden maatregelen worden genomen om binnen het taakstellend budget te blijven.

3.4. Scopewijzigingen

In deze paragraaf worden de in tabel 10 genoemde scopewijzigingen besproken.

Extra voorzieningen tunneltechnische installaties

Het Ministerie van V&W, het Ministerie van BZK (directie Brandweer en Rampenbestrijding) en de regionaal verantwoordelijke brandweercommandanten hebben afspraken gemaakt over de maatregelen in gevolge het zogeheten Beveiligingsconcept voor spoortunnels uitsluitend bestemd voor goederenvervoer (1997). Met het oog op de veiligheid van de tunnel is afgesproken dat er automatische branddetectie- en blussystemen (sprinklers) in de Betuweroutetunnels worden toegepast.

Voortschrijdend inzicht in de effectiviteit van deze installaties (gebaseerd op proefnemingen) heeft geleid tot aanscherping van de technische specificaties voor de branddetectie en sprinklerinstallaties. Daarnaast is men tot het inzicht gekomen dat door deze aanscherping de oorspronkelijk voorziene brandwerende bekleding kan komen te vervallen. Na aftrek van deze besparing is voor de bouw van deze systemen f 38 mln. (€ 17,2 mln.) opgenomen in het budget.

De extra voorzieningen worden beschouwd als een scope-uitbreiding die rechtstreeks voortvloeit uit de keuze om voor de veiligheid van de tunnel automatische brandbeveiligingssystemen aan te brengen die ook in de meest extreme omstandig adequaat functioneren.

Voorlopig toepassen ATB-EG op de Havenspoorlijn

In paragraaf 3.1. is ingegaan op het probleem dat het toekomstvast beveiligingssysteem ECTS level 2 nog niet voor toepassing beschikbaar is op het moment dat de Havenspoorlijn wordt opgeleverd (medio 2003).

Beleidsmatig heeft het de voorkeur dat op de totale Betuweroute uiteindelijk één en hetzelfde beveiligingssysteem wordt toegepast en dat vervoerders de gelegenheid krijgen in één ombouwslag hun materieel aan de nieuwe situatie aan te passen. Daarom is ervoor gekozen voorlopig het bestaande ATB-EG (eerste generatie) systeem op de Havenspoorlijn te handhaven en als tussenoplossing ook op de nieuwe sporen te implementeren. Met deze tussentijdse oplossing is f 14 mln. (€ 6 mln.) gemoed.

Aanleg ongelijkvloerse boog Geldermalsen

Oorspronkelijk waren twee noordelijke verbindingbogen tussen de Betuweroute en de spoorlijn Utrecht-Den Bosch voorzien. In 1999 is besloten tot een besparing door de oorspronkelijk geplande ongelijkvloerse kruising vanuit de richting Utrecht naar de oostelijke Betuweroute te laten vervallen en te volstaan met een enkele gelijkvloerse verbinding. Hieraan lag een advies van Railned ten grondslag dat gebaseerd was op aannames voor dat moment over de toekomstig te verwachten intensiteit van het treinverkeer van reizigers en goederen. Op basis hiervan zou onder zekere voorwaarden tot ca. 2010 kunnen worden afgezien van de ongelijkvloerse verbindingboog. Recente ontwikkelingen (toename personentreinen op het traject Utrecht Den Bosch), de keuze voor benuttingsvariant voor HSL-Oost en beleidsmatige keuze om het goederenvervoer van en naar Amsterdam te herrouteren via de Betuweroute, hebben de gebruikte aannames en daarmee de validiteit van het advies van Railned ondergraven. Als gevolg daarvan is het nodig alsnog de ongelijkvloerse verbindingboog aan te leggen.

Eindplan ombouw en aansluiting Kijfhoek

In het kader van een eerder ingeboekte besparing zou f 78,6 mln. (€ 35,4 mln.) moeten worden bezuinigd op het ontwerp van spooreplacement Kijfhoek. In dat kader is een aangepast plan voor de uitbreiding van rangeercapaciteit en de aansluiting op de Betuweroute ontwikkeld (het zogeheten plan N).

Met dit plan kan f 58 mln. (€ 26.3 mln.) worden bezuinigd. Consequentie van deze versoering is dat de rangeercapaciteit wordt teruggebracht van 4000 naar 2300 wagons gemiddeld per etmaal (huidige capaciteit is 1800 wagons gemiddeld per etmaal).

Railned heeft erop gewezen dat dit plan bedrijfseconomisch minder gunstig is. Een verdere uitbouw van de rangeercapaciteit in een later stadium blijft echter mogelijk. Een verdere versobering is niet mogelijk zonder de aansluiting op de Betuweroute aan te tasten. De geraamde kosten van dit plan overschrijden het hiervoor eerder met f 78 mln. (€ 26,3 mln.) naar beneden gebrachte budget met f 20,6 mln. (€ 9,3 mln.) zodat de gerealiseerde besparing f 58 mln. is. Consequentie hiervan is dat van de ingeboekte besparing f 20,6 mln. (€ 9,3 mln.) moet worden teruggenomen ter verhoging van het budget voor Kijfhoek.

Geluidwerende voorzieningen Calandbrug

Op 24 mei 1996 is in de wijziging van het besluit Geluidhinder Spoorwegen aangegeven dat voor de Havenspoorlijn dezelfde grenswaarden voor geluid gelden als voor de rest van de Betuweroute, namelijk 57 dB(A). De geluidbelasting van de Calandbrug is te hoog, ook na het aanbrengen van raildempers ter geluidsreductie. Er dienen verdere maatregelen getroffen te worden om de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) te halen.

Uit onderzoek is inmiddels gebleken dat een dergelijke reductie alleen bij ingrijpende maatregelen te verwachten is. De hefconstructie van de brug kan de extra last van de geluidsschermen op het bewegende deel van de brug niet dragen. Momenteel wordt met de betrokken partijen - Havenbedrijf Rotterdam (als belanghebbende bij Project Mainport Rotterdam - PMR) en Rijkswaterstaat Zuid Holland (als eigenaar van de brug) de kosteneffectiviteit van 3 verschillende oplossingsvarianten bekeken. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat oplossingen voor een bedrag van maximaal f 50 mln. (€ 22,7 mln.) technisch realiseerbaar zijn.

3.5. Organisatie

Naar aanleiding van het op 29 mei 2000 aan de Projectorganisatie Betuweroute verleende ISO 9001 certificaat, heeft Certiked in mei/juni 2001 een audit uitgevoerd. De resultaten van de audit gaven aanleiding tot een positief advies over voorzetting van het certificaat.

4. BIJLAGEN

Overzicht brieven en documenten

In de verslagperiode heeft de Minister van Verkeer & Waterstaat de volgende brieven of documenten over de Betuweroute aan de Tweede Kamer gezonden:

DATUM	ONDERWERP	Kamerstuknr.
04-01-2001	Brief van de Minister met conclusies over de mogelijkheid van vervoer over de Betuweroute volgens het concept 'trucks-on-rail'	22589 nr. 178
09-03-2001	Brief van de Minister ter aanbieding van de 9 ^e Voortgangsrapportage	22589 nr. 180
19-03-2001	Antwoorden op vragen van de leden Van der Steenhoven en Rabbae over de sloop van woningen op de Betuweroute, door Minister De Vries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, mede namens de Minister van Verkeer en Waterstaat.	Nr. 891
20-03-2001	Antwoorden op vragen van de Vaste Commissie van Verkeer en Waterstaat	
20-04-2001	Brief van de minister ter aanbieding van het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 2001.	22589 nr. 181
18-05-2001	Brief van de Minister aan de Voorzitter van de Tweede Kamer over de ondertekening van de 'Letter of Intent' welke geldt tussen het Samenwerkingsverband Goederenvervoer en de overheid.	22589 nr. 183
21-05-2001	Brief van de Minister aan de Voorzitter van de Tweede Kamer over het accountantsrapport	22589 nr. 182