

Betuwroute

Voortgangsrapport 13

2^e helft 2002

Definitief

01-04-2003

Inhoud	
1 Inleiding en samenvatting	3
Leeswijzer	3
Samenvatting	3
2 Essentialia project	4
3 De omgeving van het project	5
3.1 Beleidsontwikkelingen	5
3.2 Communicatie en omgeving	5
Voorlichting aan het publiek	5
Presentatie aan de zakelijke markt	6
3.3 Voortgang per deelproject	6
Regio Zuid-Holland	6
Havenspoorlijn	6
Bestrijding geluidshinder	7
Ongelijkvloerse kruisingen	7
Elektrificatie	8
Botlekspoortunnel	8
Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute	8
Overkapping Barendrecht	8
Rangeerterrein Kijfhoek	9
Sophiaspoortunnel	9
De Waardse Alliantie	10
Regio Gelderland	10
Aanleg aarden baan	10
Aanpassing A15 en omliggende wegen	10
Aansluiting op het bestaande spoor	11
Tunnels	11
Aanpassing bestaand spoor Zevenaar-grens	11
Verleggen bovenloop rivier Linge	11
Aanleg geluidsschermen bij Tiel	12
Bovenbouw	12
Algemeen	12
Tunneltechnische installaties	12
Beveiliging en besturing	12
Geluidsschermen	13
Spoorwerk, Tractie- en Energie	13
4 Projectbeheersing	14
4.1 Scope	14
4.2 Planning	14
4.3 Financiën	16
Projectbudget	16
Uitputting post onvoorzien	18
Uitgaven en aangegane verplichtingen	18
Resumé	21
Dekking	
4.4 Risico's	22
4.5 Organisatie	23
4.6 Kwaliteit	23
4.7 Audits	24

1 Inleiding en samenvatting

U heeft het dertiende voortgangsrapport in handen. Het rapport beschrijft de voortgang van de aanleg van de Betuweroute over de periode van 1 juli tot en met 31 december 2002. Het rapport wordt twee maal per jaar uitgebracht aan de Tweede Kamer. Het project Betuweroute valt onder de procedureregeling 'Grote Projecten' van de Tweede Kamer. Deze regeling voorziet in een halfjaarlijkse rapportage over de vorderingen van het project, zowel qua uitvoering als qua financiën. In de rapporten komen naast de voortgang, ook de wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke projectbeschrijving en het vorige voortgangsrapport aan de orde.

Leeswijzer

Dit voortgangsrapport bestaat uit twee hoofdonderdelen. Na een korte blik op de omgeving van de Betuweroute beschrijft het de voortgang per projectonderdeel (hoofdstuk 3). Vervolgens informeert het rapport over de stand van zaken aan de hand van de verschillende aspecten van de projectbeheersing (hoofdstuk 4). Allereerst staan in hoofdstuk 2 de essentialia van het project beschreven.

Samenvatting

Na een jarenlange bouwperiode - waarin de nadruk vooral lag op de aanleg van de aarden baan, de viaducten, bruggen en tunnels, en het aanpassen en verbeteren van de kruisende wegen - begint de Betuweroute geleidelijk in een nieuwe fase te komen. Alle voorbereidingen worden getroffen om de bovenleiding en spoorbeveiliging aan te leggen en geluidsschermen te bouwen. Ter hoogte van Sliedrecht ligt al een stuk spoor waarover de eerste werktreinen hun materiaal langs de A15 vervoeren. De fundering voor de te bouwen geluidsschermen is langs een groot deel van het tracé in Zuid-Holland zichtbaar. Nu de Raad van State de bezwaren tegen het Tracébesluit Kortsluitroute heeft verworpen, kan daar nu ook met de bouw worden begonnen. Ook met de tweede fase van de bouwvergunning voor de overkapping in Barendrecht kan gestart worden, nu op bestuurlijk niveau overeenstemming is bereikt over het veiligheidsniveau. De planning gaat uit van indienststelling eind 2006. De uitvoering van de tunneltechnische installaties is voor deze planning kritiek. Als gevolg van dreigende kostenoverschrijdingen wordt, in samenwerking met de betrokken instanties, de uitwerking van de te kiezen maatregelen aan tunnel technische installaties nader uitgewerkt. Hierbij is het waarborgen van de veiligheid als voorwaarde gesteld. Per tunnel zal worden bekeken welke maatregelen noodzakelijk zijn voor de borging van de veiligheid en welke maatregelen economisch gezien verantwoord zijn met het oog op beschikbaarheid en behoud van de tunnel. In de eerste helft van 2003 moet dit tot besluitvorming leiden.

Een onbetwiste mijlpaal was het gereed komen van het boren van de tweede buis van de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal in december 2002. Kwaliteit van het bouwproces en veiligheid tijdens de bouw hebben bij de aanleg van de Betuweroute permanent de aandacht. Ook in het afgelopen half jaar vonden de nodige interne en externe audits plaats op diverse aspecten. Veiligheid in ontwerp, aanleg en exploitatie was het centrale thema in de voorlichting aan bouwvakkers en het publiek.

2 Essentialia project

De strategische ligging aan zee maakt Nederland sterk op het gebied van transport en distributie. Voor het toenemende vervoer van consumentengoederen, grondstoffen, agrarische producten en andere vracht naar het Europese achterland zijn alle soorten vervoermiddelen nodig. De capaciteit van het bestaande spoornet in Nederland wordt gebruikt door steeds meer passagierstreinen. Goederenvervoer over het spoor kan daardoor niet makkelijk groeien. Toch neemt de goederenstroom verder toe en ontstaat steeds meer vraag naar containervervoer over het spoor.

De toekomst van het railgoederenvervoer ligt in de concentratie van de internationale goederenstromen. Het aantal containershuttles dat per spoor het Europese achterland bereikt, groeit sterk en verbetert de bereikbaarheid van de Nederlandse industrie en de zeehavens. Daarom wordt tussen de Rotterdamse haven en de Duitse grens bij Zevenaar-Emmerich de Betuweroute aangelegd. Een 160 kilometer lange, tweesporige lijn die exclusief bestemd en ontwikkeld is voor goederenvervoer. Beveiligings- en besturingssystemen, het vlakke en vrij rechte traject en bijvoorbeeld de inrichting van tunnels zijn hiervoor specifiek ontworpen. Deze nieuwe spoorlijn vormt de ruggengraat van het Nederlandse goederentransport per trein. Deze route zorgt ervoor dat Nederland vanaf 2007 een volwaardige aansluiting heeft op het Europese goederenspoornet.

De wettelijke basis van het project Betuweroute is vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing Betuweroute. Dit is het parlementaire besluit tot de realisatie en bevat onder andere de doelstellingen van het project. De uitwerking en de keuze van het tracé zijn definitief vastgelegd in de onderliggende Tracébesluiten Betuweroute.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is opdrachtgever voor Railinfrabeheer BV en is eindverantwoordelijk voor de aanleg van de spoorlijn. Sinds 1 januari 2002 is de aansturing van het project Betuweroute, als opdrachtgever, binnen het departement overgegaan van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer naar het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat. Dit wordt in paragraaf 4.5. verder toegelicht.

Railinfrabeheer BV heet vanaf 1 januari 2003 Prorail door de samenvoeging van Railned, Railverkeersleiding en Railinfrabeheer. Zij is opdrachtnemer en verantwoordelijk voor de voorbereidingen en de bouw van de Betuweroute en treedt op als aanbesteder. Binnen Railinfrabeheer BV is de Projectorganisatie Betuweroute belast met de uitvoering.

3 De omgeving van het project

3.1 Beleidsontwikkelingen

In het Strategisch Akkoord is afgesproken een onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de rentabiliteit van de Betuweroute te verbeteren. Bij dit onderzoek is met name gekeken naar de mogelijkheden om de rentabiliteit te verbeteren vanuit de optiek van gebruiksmogelijkheden, aanlegkosten, beheer en de exploitatie. Tijdens deze verslagperiode is het onderzoek afgerond. Overeenkomstig afspraak is de Tweede Kamer onlangs geïnformeerd over de uitkomsten van het rentabiliteits onderzoek¹.

Tevens is een onderzoek gestart naar de systeemeisen voor elektrificatie en treinbeveiliging. De oorspronkelijke afwegingen voor de huidige systeemkeuze zullen opnieuw tegen het licht gehouden worden en getoetst worden aan de actuele inzichten. De Tweede Kamer zal daarover geïnformeerd worden.

3.2 Communicatie en omgeving

Voorlichting aan het publiek

Veiligheid in ontwerp, aanleg en exploitatie van de Betuweroute was voor 2002 het centrale thema. In het eerste halfjaar van 2002 is vanuit deze thematiek veel aandacht besteed aan veiligheid voor omwonenden tijdens de bouw, waarbij bijzondere aandacht uit is gegaan naar kinderen. In augustus en september is een zes weken durende campagne gevoerd rond de veiligheid op de bouwplaats onder de naam 'Goed bezig man!'. In de eerste actieweek bezocht een campagneteam - bestaande uit medewerkers en actrices - diverse bouwlocaties om aandacht voor het thema te vragen. Zo waarschuwt bijvoorbeeld een groot affiche, met de boodschap om de bouwplaats goed af te sluiten, ook kinderen en hun ouders dat een bouwplaats geen speelplaats is. De campagne werd ondersteund door een kleurplaatactie in de bewonerskrant Wisselwerk. Hierop is positief en overweldigend gereageerd en de respons was enorm. De campagne kreeg bij aanvang van zowel de bouwvakkers als de media vele positieve reacties. Gezamenlijke inspanningen op het gebied van veiligheid tijdens de aanleg van de Betuweroute, hebben er aan bijgedragen dat er tot en met deze verslagperiode geen dodelijke ongevallen zijn geweest.

Rondom het behalen van een aantal mijlpalen in de bouw, is een aantal open dagen gehouden waarop duizenden mensen per dag een kijkje kwamen nemen. Voorbeelden hiervan zijn de open dagen bij de tunnels onder de Giessen, het Pannerdensch Kanaal, de Sophiaspoortunnel en een bouwplaats in Barendrecht.

In Gorinchem en Heerjansdam is begonnen met twee kunstprojecten. Onder leiding van kunstenaars ontwerpen kinderen hier kunst voor een aantal onderdoorgangen. Deze kinderen zitten op scholen in

¹ [Kamerstuk 22 589, nr. 204 – Tweede Kamer vergaderjaar 2002-2003.](#)

de buurt en fietsen straks dagelijks langs 'hun' kunstwerk. Door deze betrokkenheid is men eerder geneigd om met respect met het bouwwerk om te gaan. Kinderen zullen minder kapot maken of bekladden, zo blijkt uit andere praktijkvoorbeelden.

De website van de Betuweroute is in drie talen beschikbaar, naast het Nederlands ook in het Duits en het Engels. Ook buitenlandse bezoekers kunnen zich uitgebreid laten informeren over de voortgang van het project. Zo kunnen zij voortgangsrapporten en brochures in deze twee vreemde talen downloaden of bestellen. Via de verschillende sites kan iedereen zich uitgebreid laten informeren over nieuws en achtergronden van de Betuweroute en per e-mail vragen stellen.

Presentatie aan de zakelijke markt

In navolging van andere modaliteiten - zoals binnenvaart en short sea - werkt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in samenwerking met verladers, vervoerders en het Gemeentelijk havenbedrijf Rotterdam aan de oprichting van een Voorlichtingsbureau Spoorgoederenvervoer. Doel van deze voorlichting is het verlagen van de drempel voor verladers om gebruik te maken van spoorvervoer. Het bureau informeert potentiële klanten, expediteurs en andere zakelijke doelgroepen over de mogelijkheden van spoorvervoer en verlaagt de drempel voor nieuw spoorvervoer over de Betuweroute. Het Voorlichtingsbureau gaat in 2003 van start en krijgt de vorm van een stichting.

3.3 Voortgang per deelproject

In deze paragraaf zijn regiogewijs de deelprojecten beschreven. Waar nodig zal dieper worden ingegaan op bepaalde onderwerpen. Allereerst komt de regio Zuid-Holland aan bod, daarna de regio Gelderland en vervolgens de bovenbouw en de systeemintegratie.

Regio Zuid-Holland

Tussen de Maasvlakte en Sliedrecht strekt de Betuweroute zich uit door een complexe bestaande infrastructuur. Het is een dichtbevolkt gebied met veel bedrijvigheid en grote obstakels in de vorm van waterwegen, snelwegen en spoor. Belangrijke aandachtspunten op het gebied van veiligheid in de regio Zuid-Holland zijn de Botlekspoortunnel, de Sophiaspoortunnel en de overkapping in Barendrecht.

Havenspoorlijn

De Havenspoorlijn is een bestaand stuk spoor tussen de Maasvlakte en de Waalhaven in het Rotterdamse havengebied. Het 35 kilometer lange tracé wordt – daar waar nodig – dubbelsporig gemaakt en geëlektrificeerd, emplacementen worden uitgebreid en knelpunten worden opgeheven. Van alle werkzaamheden is zo'n 80 procent voltooid.

Inmiddels zijn gerealiseerd:

- het spoor tussen de Maasvlakte en de Botlekspootunnel, behalve het stuk bij de gemeente Rozenburg;
- de emplacementen Maasvlakte-West, Europoort en Botlek;
- de uitbreiding van de RAILSERVICECENTRA Maasvlakte en Rotterdam;
- de geluidsschermen bij de gemeenten Rozenburg en Brielle.

Verder is in deze verslagperiode voortgang geboekt in de afbouw van de kunstwerken.

Ook de elektrificatie op basis van de pilot 25kV Europoort-Maasvlakte is inmiddels aanbesteed en met de bouw zelf is een start gemaakt. De Havenspoorlijn kan medio 2004 in dienst worden genomen, zij het niet-geëlektrificeerd en nog voorzien van een interim-beveiligingssysteem. De Havenspoorlijn zal geëlektrificeerd en met het nieuwe beveiligingssysteem in dienst worden genomen, tegelijkertijd met de gehele Betuweroute.

Bestrijding geluidshinder

De gemeente Rozenburg ondervindt geluidsoverlast van de Calandbrug. In overleg met (semi)overheden, bedrijven en een bewonersgroep is afgesproken om de overlast te verminderen, in ieder geval met 5 dB(A) maar met een inspanningsverplichting van 8 dB(A). Voordat Rijkswaterstaat als eigenaar en beheerder van de brug toestemming kan geven om geluidsmaatregelen aan de brug te realiseren, is besloten eerst grondig onderzoek naar de hele brug doen. De uitkomsten van dit onderzoek, uitgevoerd door de Bouwdienst van Rijkswaterstaat worden begin 2003 verwacht.

Bij een aantal woningen in Westvoorne en Rozenburg wordt als gevolg van de goederentreinen meer geluid geproduceerd dan wettelijk is toegestaan. Er is naar oplossingen gezocht om de geluidsbelasting aan de woningen te beperken. Gezien het beperkte aantal woningen is het treffen van geluidsmaatregelen te kostbaar. In deze situaties moet aan de provincie ontheffing worden gevraagd via een zogenaamde Hogere Waarden Procedure. Wanneer de provincie de ontheffing verleent, wordt bekeken in hoeverre de woningen geïsoleerd moeten worden om binnen de wettelijke geluidsbelasting te vallen.

Ongelijkvloerse kruisingen

Op de bestaande Havenspoorlijn wordt tussen (Zuid) Pernis en de Waalhaven een aantal grote viaducten over de Betuweroute gebouwd. Hierdoor worden vrijwel alle kruisingen met bestaande wegen, sporen en waterverbindingen ongelijkvloers. Om zo alle verkeer - inclusief goederentreinen - een vrije en veilige doorgang te bieden. Over de A15 verrijst een groot viaduct in een zogenaamde pergolaconstructie. De ruwbouw is inmiddels zo ver gereed dat er treinen overheen rijden. Ook de bouw van het viaduct over de Vondelingenweg is ver gevorderd. Hierdoor krijgen bedrijven in het nabijgelegen industriegebied een betere en veiligere ontsluiting. Voor de bouw van twee viaducten aan de Oud Pernisserweg en de Butaanweg is de gemeente Rotterdam gedelegeerd opdrachtgever.

Elektrificatie

De bestaande Havenspoorlijn is het eerste stuk spoor in Nederland dat geëlektrificeerd wordt volgens de Europese norm van 25kV wisselspanning in plaats van de in Nederland gebruikelijke 1.500 volt gelijkspanning. De aanleg van de electrificatie start vanaf de Botlekemplacements. De eerste draagconstructies voor de bovenbouw worden richting de Maasvlakte geplaatst. Eind 2004 worden de bovenleidingen aangebracht.

Botlekspootunnel

De Havenspoorlijn gaat bij de Botlek onder de Oude Maas door. De Botlekspootunnel is de eerste geboorde spoortunnel van Nederland. De tunnel bestaat uit twee tunnelbuizen en is ruim drie kilometer lang. Ongeveer 1.800 meter hiervan is geboord. Beide tunnelbuizen zijn in hun ruwe vorm klaar en opgeleverd, inclusief de dwarsverbindingen en de sporen. De kabels voor de besturing en de beveiliging van het spoor zijn gelegd.

Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute

Tussen het emplacement Waalhaven en de spoorlijn Rotterdam - Dordrecht wordt de zogenaamde Verlegde Havenspoorlijnaangelegd, een stuk Betuweroute van 6,5 kilometer lang. In de Verlegde Havenspoorlijn ligt de zogenaamde M-baan, een 1.100 meter lang viaduct. De ruwbouw is geheel volgens planning voltooid, net als de aanleg van de aarden baan en de bouw van de kunstwerken in de rest van de Verlegde Havenspoorlijn. In augustus 2002 is begonnen met de voorbereidingen voor de bouw van de geluidsschermen, gevolgd door het heien in oktober. De schermen zijn eind 2004 gereed.

De aanpassing van het verkeersknooppunt Vaanplein door Rijkswaterstaat is vrijwel afgerond. Met deze aanpassing is ruimte gemaakt om de Betuweroute op maaiveldniveau te kunnen laten passeren. De verwachting is dat het vernieuwde Vaanplein begin 2003 wordt opengesteld voor het verkeer.

Tussen Pernis en de westkant van Barendrecht wordt de bestaande Havenspoorlijn verlegd. Er wordt een snellere verbinding van de Waalhaven naar de Verlegde Havenspoorlijn aangelegd. Lange tijd was de aanleg van deze zogenaamde Kortsluitroute onzeker als gevolg van een ingesteld beroep bij de Raad van State. Aan deze onzekerheid is een einde gekomen. Het beroep is door de Raad van State afgewezen en daarmee is het Tracébesluit onherroepelijk. Door de bouwvolgorde aan te passen, kan de vertraging - die door deze procedure is opgelopen - worden goedgemaakt. De verwachting is dat de Kortsluitroute volgens planning wordt opgeleverd. Het vier kilometer lange stuk goederenspoor naast de A15 ontziet de Rotterdamse woonwijk Pendrecht.

Overkapping Barendrecht

In de toekomst lopen er negen - in plaats van de huidige vier - sporen door Barendrecht. Om de overlast hiervan voor de inwoners van Barendrecht te beperken, krijgen deze sporen over een lengte van 1.500 meter een overkapping. De kap wordt gefaseerd aangelegd zodat de treinen tijdens de bouw door kunnen rijden. De Projectorganisatie Betuweroute bouwt de overkapping, legt ter plekke zowel de goederenspooren als de sporen van de Hogesnelheidslijn (HSL-Zuid) aan en realiseert de

spoorverdubbeling voor de reizigerstreinen. Na de ingebruikname van de eerste buis voor reizigerstreinen onder de overkapping zijn ook de werkzaamheden begonnen om de tweede reizigersbuis en de eerste goederenbuis in dienst te kunnen stellen. Naar verwachting kan eind 2003 buis twee in dienst gesteld worden en medio 2004 buis drie, zodat dan ook de goederentreinen door een buis rijden. Deze indienstname vermindert de overlast voor de omwonenden.

De integrale veiligheidsvoorzieningen rond de sporen onder de overkapping zijn enige tijd onderwerp van discussie geweest. De gemeente Barendrecht en de minister van Verkeer en Waterstaat hebben vorig jaar de Safety Committee van de HSL-Zuid gevraagd hierover een uitspraak te doen. Inmiddels is overeenstemming bereikt over het maatregelenpakket van tunneltechnische installaties. De bouwvergunning is aangevraagd en de aanbesteding kan plaatsvinden. Begin 2003 wordt een aannemer geselecteerd. De voorzieningen in Barendrecht vormen in de tijd gezien een kritisch onderdeel voor de HSL-Zuid. Er wordt daarom nauw samengewerkt met de Projectorganisatie HSL-Zuid.

Opmerking: Maand?

Rangeerterrrein Kijfhoek

Het rangeerterrrein Kijfhoek krijgt een aansluiting op de Betuweroute en ondergaat daarmee een ware metamorfose. De aanleg van de noordelijke fly-over en het vorkviaduct vordert gestaag. De noordelijke 700 meter lange fly-over zorgt voor de ongestoorde doorgang van goederentreinen die vanaf Kijfhoek in westelijke richting rijden. Het 800 meter lange vorkviaduct zorgt dat treinen die uit het zuiden komen en op Kijfhoek rangeren, in één keer door kunnen rijden naar de aankomstsporen, zonder het rangeerproces te verstoren.

Het beveiligingssysteem van het rangeerterrrein wordt vervangen door een nieuw, elektronisch systeem. Tegelijkertijd wordt de besturing van het treinverkeer in het havengebied verplaatst naar Kijfhoek en geconcentreerd in de seinzaal. Kijfhoek wordt daarmee de spil in het goederenvervoer per spoor in het havengebied. Deze werkzaamheden en een daarmee gepaard gaande grote buitendienststelling rond Hemelvaartsdag 2003 vergen veel afstemming en voorbereiding.

Sophiaspoortunnel

Met een lengte van ruim acht kilometer is de Sophiaspoortunnel tussen Zwijndrecht en Oud-Alblas de langste tunnel 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 parallelle tunnelbuizen met een diameter van bijna negen meter.

In september 2002 is een nieuwe mijlpaal in de aanleg van de Sophiaspoortunnel bereikt. Het boren van beide tunnelbuizen werd voltooid. De aannemer werkt momenteel aan in totaal zeven dwarsverbindingen tussen de beide tunnelbuizen en aan de verbindingen tussen de eerder gebouwde (hulp)schachten en de tunnelbuizen. De werkzaamheden bij de toeritten verlopen volgens planning.

Verder is veel werk verzet bij de verdere afbouw van de ontvangtschacht, het afwerken van de terreinen van de gesloten toeritten en de bouw van de zogenaamde laatste restmoten. Het gereedkomen van de ruwbouw van de tunnel wordt eind 2003 voorzien.

De Waardse Alliantie

Voor de aanleg van de onderbouw van het tracédeel Sliedrecht-Gorinchem is gekozen voor een alliantiecontract, een unieke vorm in de sector. Binnen dit contract - de zogenaamde Waardse Alliantie - werken opdrachtgever en aannemer als partners samen. Zij zijn samen verantwoordelijk voor het tijdig onderkennen en beheersen van risico's. De Projectorganisatie Betuweroute heeft in de verslagperiode de naleving van de Rechtmatigheid van Betaling binnen het contract ge-audit. Er zijn geen tekortkomingen geconstateerd. Algemeen kan gesteld worden, dat de werkzaamheden op schema liggen. De oplevering wordt conform planning eind 2003 verwacht.

Regio Gelderland

In de regio Gelderland springen een paar zaken in het oog: de aanleg van een 70 kilometer lange aarden baan, de aanpassing van de A15, de aansluiting van de Betuweroute op het bestaande spoor bij Geldermalsen en Elst en de bouw van tunnels onder het Pannerdensch Kanaal en door Zevenaar.

Aanleg aarden baan

Tussen Papendrecht en verkeersknooppunt Valburg loopt het nieuwe spoortracé vlak langs de snelweg A15. Vanaf Gorinchem tot aan Valburg is de aarden baan nagenoeg gereed voor afwerking. In totaal is hiervoor negen miljoen kubieke meter grond uitgegraven. Ook is dertien miljoen kubieke meter zand aangevoerd, vooral met behulp van persleidingen en deels ook met vrachtwagens. Een logistieke operatie waarbij veel zorg is en wordt besteed aan de veiligheid in de omgeving.

Aanpassing A15 en omliggende wegen

De Betuweroute wordt voor meer dan driekwart van de totale lengte tegen de A15 aan gelegd. Hierdoor kan de goederenspoorlijn zo goed mogelijk in het bestaande landschap worden ingepast en worden dorpen en steden zo veel mogelijk ontzien. De Betuweroute wordt nagenoeg geheel op maaiveldniveau aangelegd. Hierbij is ervoor gekozen alle kruisende wegen over de A15 en de Betuweroute heen te leiden.

Dit betekent dat alle kruisende wegen worden aangepast. Hiervoor is het noodzakelijk dat grote delen van de A15 tijdelijk worden verlegd. Deze werkzaamheden zijn voor ongeveer 50 procent gereed en liggen daarmee op schema.

Het verkeer zal op een veilige manier in beide richtingen over twee rijstroken kunnen blijven doorrijden. Bij Tiel, Geldermalsen en Echteld wordt de bereikbaarheid van bedrijventerreinen sterk verbeterd door de aanpassingen aan kruisende en/of provinciale wegen. Aan het eind van de verslagperiode zijn de werkzaamheden langs de A15 nog in volle gang.

Op een paar plaatsen in de provincie Gelderland komt een aantal in het oog springende kunstwerken in de Betuweroute. Voorbeelden hiervan zijn de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, de verdiepte

liggingen bij Meteren en Kerk-Avezaath en de kruisingen van de verkeersknooppunten Deil, Valburg en Ressen. De werkzaamheden hieraan zijn nog in volle gang en liggen op schema.

Aansluiting op het bestaande spoor

Op twee plaatsen binnen de regio Gelderland kunnen goederentreinen vanuit het land straks de Betuweroute op en af: bij Geldermalsen van en naar de spoorlijn Utrecht-Den Bosch en bij Elst van en naar de spoorlijn Arnhem-Nijmegen. Om dit mogelijk te maken moet er qua energievoorziening, communicatie en beveiliging een goede overgang tussen het bestaande spoornet en de Betuweroute worden gemaakt. Daarom worden alle aantakkingen voorzien van een zogenaamde spanningssluis. De aansluiting op het bestaande spoorwegnet bij Elst heeft prioriteit gekregen boven die bij Geldermalsen, omdat vanaf die kant de bovenbouw wordt aangelegd. De werkzaamheden rond de aansluiting bij Elst vorderen goed. De aansluitende wissels op de lijn Arnhem-Nijmegen zijn aangebracht. De bogen zijn goeddeels aangelegd, maar nog niet berijdbaar vanaf het bestaande spoor. Het contract voor de aanleg van de aansluiting bij Geldermalsen is in december 2002 gegund.

Tunnels

Op 12 december 2002 was ook het boren van de tweede buis van de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal gereed. De werkzaamheden liggen op schema. De boorsnelheid was gemiddeld 20 meter per dag en is ongekend. De tunnel is 2.680 meter lang waarvan 1.615 meter is geboord.

Van de ongeveer zeven kilometer die de toekomstige goederenspoorlijn over het grondgebied van Zevenaar loopt, gaat – inclusief de toeritten – ongeveer 2,3 kilometer door een traditioneel gebouwde tunnelbak (cut and cover). De ruwbouw van de tunnel en de toeritten zijn december 2002 gereedgekomen.

Aanpassing bestaand spoor Zevenaar-grens

Vanaf Zevenaar tot de grens met Duitsland rijden de treinen in de toekomst over bestaand spoor. Het afgelopen halfjaar zijn de viaducten en andere aanpassingen voor de kruisende provinciale en gemeentelijke wegen geheel gereed gekomen. De voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van de bovenbouw zijn in volle gang. Alle contracten zijn gegund. In september 2001 is beroep aantekend tegen het Tracébesluit voor de wachtsporen Zevenaar. Dit beroep is medio november 2002 door de Raad van State afgewezen, waarmee het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Verleggen bovenloop rivier Linge

Samen met het Waterschap Rivierenland wordt gewerkt aan de gedeeltelijke verlegging en de verbetering van de Boven-Linge. Hier kampte de rivier al langer met serieuze problemen. Op sommige plaatsen kalfden de oevers af en was er onvoldoende waterafvoer bij een hoge waterstand. Omdat door de Betuweroute de Linge over een lengte van 1700 meter iets verlegd moest worden - op zich een uniek project - zijn meteen de oude problemen aangepakt. Samen met het waterschap is gezorgd voor de aanleg van brede, meer gevarieerde en natuurvriendelijke oevers over een lengte van 18 kilometer. De verwachting is dat de aangepaste oevers nieuwe watervogels, amfibieën en

plantensoorten zullen aantrekken. De feitelijke verlegging is afgerond. De natuurverbetering van de Boven-Linge-oevers ten noorden van de A15 komen in de volgende rapportageperiode gereed. Dan starten ook de werkzaamheden aan de oevers ten zuiden van de rijksweg.

Aanleg geluidsschermen bij Gorinchem

Bij Gorinchem lopen de Betuweroute, en de A15 vlak langs de stad. Aan de zuidzijde van de Betuweroute komt over een lengte van vier kilometer een geluidsscherm. Een nabijgelegen motel tekende beroep aan tegen de komst van een scherm. Dit beroep is door de Raad van State afgewezen. De werkzaamheden zijn in het najaar van 2002 gestart.

Bovenbouw

Algemeen

In de in 2002 vastgestelde contracteringsaanpak voor de bovenbouw zijn de verschillende bovenbouwonderdelen - geluidsschermen, spoorwerk, beveiliging, tractie- en energievoorzieningen - in meer afzonderlijke eenheden op de markt gebracht. Er is een begin gemaakt met het uitwerken van de verschillende ontwerpen. De aanbestedingsprocedures voor een aantal onderdelen zijn in 2002 gestart. In de loop van 2003 volgen de overige.

Tunneltechnische installaties

In de voorgaande rapportage is aangekondigd dat - in samenwerking met de betrokken instanties - het vereiste voorzieningenniveau aan tunnel technische installaties nader wordt uitgewerkt. Bij deze nadere uitwerking aan TTI maatregelen is het waarborgen van de veiligheid als voorwaarde gesteld. Per tunnel wordt bekeken welke maatregelen noodzakelijk zijn voor de borging van de veiligheid. Daarnaast wordt bekeken welke maatregelen economisch verantwoord zijn met het oog op beschikbaarheid en behoud van die tunnel.

Naar verwachting kan het standpunt in mei 2003 aan de Tweede Kamer worden voorgelegd. De tunneltechnische installaties zijn kritiek voor de planning van het werk. Een beheersprogramma is erop gericht vertraging voor de oplevering van het gehele project te voorkomen.

De veiligheidsvoorzieningen in de overkapping in Barendrecht vallen buiten de hierboven beschreven nadere uitwerking. Dit vanwege de combinatie van verschillende soorten spoorvervoer. In tegenstelling tot de overige tunnels in de Betuweroute - die uitsluitend bestemd zijn voor goederenvervoer - komen onder de Barendrechtse kap personen- en goederenvervoer bij elkaar. In de overkapping bevindt zich ook een reizigersstation. Deze situatie maakte een afzonderlijke, integrale veiligheidsstudie noodzakelijk. Deze studie is inmiddels uitgevoerd. In overleg met de gemeente is overeenstemming bereikt over het niveau van veiligheid.

Beveiliging en besturing

Voor het definitieve beveiligingssysteem is nog geen beschikking aan Railinfrabeheer BV. afgegeven. Wel is het aanbestedingstraject gestart voor een systeem gebaseerd op Europese operabiliteit (ETCS). Dit is conform het huidige programma van eisen en om vertraging te voorkomen. Zo kan het

beveiligingssysteem tijdig beschikbaar zijn. De aanbiedingen worden in maart en april 2003 verwacht. Voorjaar 2003 zal een besluit worden genomen over het definitieve beveiligingssysteem. De Tweede Kamer zal hierover zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd alvorens de definitieve contracten ten aanzien van tractie en beveiliging worden getekend.

Wet en regelgeving

Europese richtlijnen en de nieuwe Spoorwegwet leggen de Betuweroute in de afronding van de bouw mogelijk nieuwe eisen op. De Betuweroute is ontworpen ruim voordat deze nieuwe regels van kracht werden. Bij het begin van de bouw golden deze nieuwe voorschriften nog niet. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Projectorganisatie Betuweroute bepalen in samenspraak hoe aan deze eisen uitvoering moet worden gegeven. De (juridische) mogelijkheden worden verkend om voor de Betuweroute - of delen daarvan - ontheffing aan te vragen.

Geluidsschermen

In de meeste gemeenten loopt het aanvragen van bouwvergunningen voor geluidsschermen naar tevredenheid. Een aandachtspunt vormt de onderlinge afstand van de toegangsdeuren in de schermen voor hulpverleningsdiensten. In afwijking van het Tracébesluit zijn door de brandweer en het ministerie van Binnenlandse zaken aanvullende eisen gesteld om de afstand tussen de toegangsdeuren te verkleinen. De gesprekken die hierover worden gevoerd lopen nog. Met een paar gemeenten is de Projectorganisatie in gesprek over de transparantie van de schermen. Aan het begin van de volgende verslagperiode is duidelijk wanneer en waar met de bouw van de geluidsschermen kan worden begonnen. Dit is grotendeels afhankelijk van de oplevering van de onderbouw.

Spoorwerk, Tractie- en Energie

De bestekfase voor de contracten Spoor & Bovenleiding, Tractie Energie Systemen (TES) en Scada (afstandsbediening voor wissels, beveiliging, en dergelijke) is bijna afgerond en de prekwalificaties zijn gestart. Het contract Werkemplacement CUP - van waaruit de bovenbouw voor het A15-tracé wordt aangelegd - is gereed en inmiddels aan een aannemer opgedragen. Er is een positief aanbestedingsresultaat geboekt.

4 Projectbeheersing

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de ontwikkelingen die zich in de verslagperiode hebben voorgedaan ten aanzien van de planning, de financiën, de inhoudelijke scope en de organisatie van het project.

4.1 Scope

Binnen het Programma van Eisen Betuweroute (PvE) wordt sinds 1999 een onderscheid gemaakt tussen een Functioneel PvE (FPvE) en een Technisch PvE (TPvE). Het FPvE is onderdeel van een samenhang van de projectreferenties tijd (indienststellingsdata), geld (aanlegbegroting) en scope. Het TPvE is een technische uitwerking van het FPvE en dient als referentie binnen de Projectorganisatie Betuweroute. Vanaf het oorspronkelijke FPvE tot op heden hebben een aantal mutaties plaatsgevonden. Een overzicht van deze mutaties is opgenomen in tabel 2 van paragraaf 4.3.

4.2 Planning

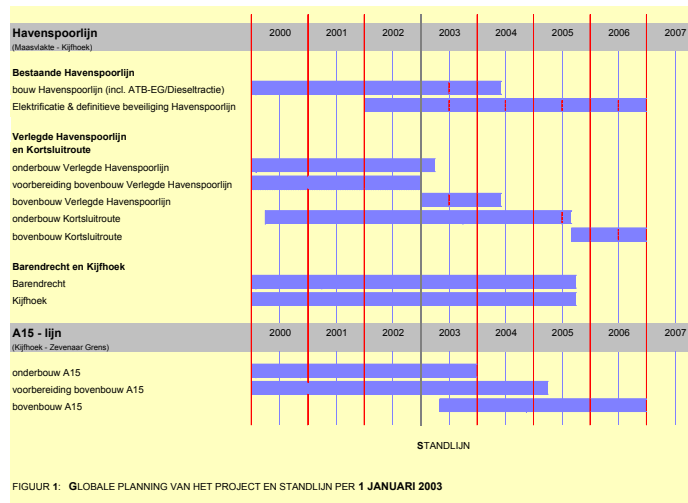
Ten opzichte van het vorige rapport (VGR 12) is de indienststellingsdatum niet veranderd en blijft gehandhaafd op december 2006. De bijbehorende planning is schematisch en globaal weergegeven in figuur 1.

Bij het vaststellen van de geactualiseerde planning past de kanttekening dat de gevolgen van het uitblijven van de besluitvorming rond TTI nog een grote onzekere factor vormen. Zekerheid kan hierover worden gegeven zodra de scope voor de TTI is vastgesteld. Er worden beheersmaatregelen getroffen om vertraging te voorkomen.

De onderbouw van het project ligt in grote lijnen op schema. Op een paar locaties staat de planning onder druk, maar dit heeft geen invloed op de einddatum van het totale project.

De aanbestedingen in de bovenbouw (met uitzondering van de TTI) lopen volgens planning.

Om eventuele vertraging in de ontwikkeling van het beveiligings- en beheersingssysteem zoveel mogelijk te beperken, wordt een risicoanalyse uitgevoerd. De uitkomsten daarvan worden begin 2003 verwacht.



4.3 Financiën

Projectbudget

In 1995 is in de Rijksbegroting op basis van het toenmalige prijspeil een budget gereserveerd van 8.250 miljoen gulden oftewel € 3.744 miljoen. Dit bedrag is exclusief BTW en exclusief een onzekerheidsmarge van 20 procent. Het dient als referentie voor de investeringskosten van de Betuweroute.

In het voortgangsrapport 11 is vermeld dat met het Ministerie van Financiën is overeengekomen, dat alle - door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat - betaalde en te betalen BTW-bedragen ten behoeve van het project Betuweroute volledig zullen worden gecompenseerd. Inmiddels is Railinfrabeheer BV vanaf 1 juli 2002 BTW plichtig. Bezien wordt nog hoe de BTW in de presentatie van de financiële tabellen van de voortgangsrapportages zal worden verwerkt. Vanaf de 14^e voortgangsrapportage zullen de bedragen inclusief BTW zijn.

In deze voortgangsrapportage worden de bedragen nog exclusief BTW gepresenteerd.

Tabel 1. Projectbudget Betuweroute

Projectbudget Betuweroute (bedragen in miljoen €, exclusief BTW)				
		Wijzigingen (inclusief PKB/TB en prijspeil 2002)		
	PKB/TB (pp'95)	Vorige perioden	Deze periode	Totaal (pp 2002)
Havenspoorlijn	1.407	1.804,2	-1,4	1.802,8
A -15	2.337	2.910,8	-1,4	2.909,4
Totaal excl. BTW	3.744	4.715	-2,8	4.712,2

In de verslagperiode heeft zich een mutatie voorgedaan. Bij Najaarsnota 2002 is een bedrag van €2.8 mln overgeboekt van de directe uitvoeringsuitgaven van de Betuweroute op het Infraconds naar Begrotingshoofdstuk 12 van Verkeer en Waterstaat.

Met de overdracht van de aansturing van de Betuweroute van het Directoraat Goederenvervoer naar de Rijkswaterstaat is de Projectdirectie Betuweroute opgeheven. Aangezien een deel van deze activiteiten nu wordt uitgevoerd door de interne RWS organisatie dienen deze activiteiten verantwoord te worden onder de eigen organisatie van de RWS (de indirecte uitvoeringsuitgaven) op begrotingshoofdstuk 12 van Verkeer en Waterstaat.

Tabel 2. Mutatie overzicht <i>projectbudget (EUR mln.)</i> Bedragen in miljoen € (excl. BTW)	Bedrag		Prijspeil	Bron: VGR-nr.
	Prijspeil	Gecommuniceerd met Tweede		
	1995	Kamer		
PKB/TB	3.744	3.744	1995	1
Scopewijzigingen				
- Double stack-vervoer westelijke tunnels	67	68	1996	3
- Dintelhavenbrug	10	11	1996	3
- Rijkswegenfonds ("nieuw voor oud")	7	7	1996	3
- Studie en onderzoek (commissie	18	18	1996	3
- Waalhaven Zuid	4	5	2000	8
- Verlegde Havenspoorlijn	7	8	2000	8
- HST-Oost tunnel	13	14	2000	8
- Ongelijkvloerse kruising Europaweg	12	13	2000	8
- Double Stack oostelijke tunnels	17	19	2000	8
- Raad van State/reparatie TB-besluit	16	18	2000	8
- Mer-evaluatie	1	1	2000	8
- Archeologie	8	10	2000	8
- Beheer kruisende infra	15	18	2000	8
- Versobering binnen het project	-69	-79	2000	8
- Niet doorgaan Noordoostelijke	3	3	2001	11
- Kortetermijnproblematiek VGR 10				
- Tunneltechnische Installaties (TTI);	15	17	2001	11
- Treinbeveiliging (ATB-EG)	5	6	2001	11
- Boog Geldermalsen (capaciteit	7	8	2001	11
- Geluidsproblematiek Calandbrug	20	23	2001	11
- Restant budgettaire spanning februari	5	6	2001	11
- Kijfhoek	8	9	2001	11
- Tot 1-7-2001 gerealiseerde meevallers	-25	-29	2001	11
Totaal scopewijzigingen	258	282		
Totaal versoberingen binnen het	-94	-108		
Saldo scopewijzigingen	164	174		
Tegen- en meevallers				
- versobering communicatieactiviteiten	-9	-10	1999	7
- overboeking "Letter of Intent"BR (LOI)	-2	-2	2001	10
- overdracht voor het project "Private (PEB) t.b.v. DG Goederenvervoer	-3	-3	2001	10
Saldo tegen- en meevallers	-14	-15		
Technische mutaties (loon-en				
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	54	1996	2
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	132	1996	3
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	104	1997	4
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	100	1998	5
- correctie rekenkoers euro	0	5	1998	6
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	49	1999	7
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	77	2000	8
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	121	2001	10
- loon-en prijspeilontwikkeling	0	73	2002	12
Saldo loon-en prijsontwikkeling	0	715		
Afrondingen				
- afrondingen	1	1	2001	11
Saldo afrondingen	1	1		
Subtotaal mutaties	151	875		
Bijdrage Railinfrabeheer NV aan EAT		96	2002	12
kosten				

Schuif van Duu naar IUU		-2,8	2002	13
Totaal	3.895	4.712,2	2002	

Tabel 3. Prijsindex percentages

Voor de prijsontwikkeling van het projectbudget zijn de percentages gehanteerd zoals opgenomen in tabel 3. Het zijn de door het Ministerie van Financiën vastgestelde percentages, gebaseerd op de IBOI van het Centraal Economisch Planbureau.

Prijsindex percentages	
1995 – 1996	1,5 %
1996 – 1997	2,75%
1997 – 1998	2,75%
1998 – 1999	1,4%
1999 – 2000	2,5%
2000 – 2001	4,5%
2001 – 2002	3,0%

Uitputting post onvoorzien

In het projectbudget is een post onvoorzien opgenomen ten behoeve van de uitvoering van het project ter grootte van €273 mln (prijspeil 2002). Van dit bedrag is op 31 december 2002 € 116 mln uitgegeven. De verwachting is dat deze post voor uitvoeringsonvoorzien geheel zal worden uitgeput.

Daarnaast is er - ter afdekking van de risico's van de Betuweroute en de HSL Zuid- in de begroting voor 2003 een risicoreservering opgenomen ad € 985 mln. In het kader van het Voorafgaand Toezicht op de begroting van het Infrafonds 2003 is afgesproken dat alle verplichtingen ten laste van deze risicoreservering de goedkeuring van het Ministerie van Financiën behoeven.

Op verzoek van de Tweede Kamer is de Algemene Rekenkamer in deze verslagperiode gestart met een onderzoek naar ondermeer de risicoreservering. De verwachting is dat dit onderzoek juni 2003 zal zijn afgerond.

Uitgaven en aangegane verplichtingen

Het totale bedrag in tabel 4 voor beschikkingen , €4556 mln, is het bedrag voor de Betuweroute (€ 4712.2mln) minus het bedrag aan uitvoeringskosten voor de Projectdirectie Betuweroute (€60.2 mln) en de financiering die via Railinfrabeheer BV zelf loopt (€ 96 mln) als bijdrage in de kosten voor Engineering, Advisering en Toezicht (EAT).

Tabel 4. Stand van de beschikkingen

Stand van de beschikkingen				
(bedragen in miljoen €, excl. BTW)				
	Geslagen	Nog te slaan	Afronding	Totaal
Tot 1-7-2002	3805			
Van 1-7-2002 tot 1-1-2003	549			
Totaal	4354	202		4556

In tabel 5 is de stand van de verplichtingen van Railinfrabeheer BV jegens derden aangegeven. Railinfrabeheer BV gaat die verplichtingen aan op basis van afgegeven beschikkingen en de eigen bijdrage aan EAT. Deze verplichtingen hebben betrekking op het projectmanagement, voorbereidingskosten en de investeringskosten voor het project Betuweroute. In de verslagperiode is door Railinfrabeheer BV voor € 178 mln. aan nieuwe verplichtingen aangegaan. Dit betekent dat in totaal door Railinfrabeheer BV voor € 3.535 mln. aan verplichtingen is aangegaan. Het hier genoemde totale bedrag is overigens het aan de Projectorganisatie Betuweroute te beschikken bedrag van € 4.556 mln., vermeerderd met de financiering van € 96 mln. van Railinfrabeheer BV zelf. Hierdoor komt het totaal op € 4.652 mln.

Tabel 5. Verplichtingen Railinfrabeheer BV jegens derden

Verplichtingen Railinfrabeheer BV jegens derden				
(bedragen in miljoen EUR, excl. BTW)				
	Aangegaan	Nog aan te gaan	Afronding	Totaal
Tot 1-7-2002	3357			
Van 1-7-2002 tot 1-1-2003	178			
Totaal	3535	1117		4652

Tabel 6 geeft de verplichtingen aan van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van het project Betuweroute. Deze verplichtingen hebben voor de periode tot 1 april 2002 betrekking op apparaatskosten van de Projectdirectie Betuweroute inclusief de salarissen van het ambtelijk personeel, inhuur externe adviseurs en kosten in verband met communicatieactiviteiten. Vanaf 1 april 2002 hebben de verplichtingen betrekking op de apparaatskosten van de Rijkswaterstaat.

Tabel 6. Stand van de verplichtingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Stand van de verplichtingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat/PDBR				
(aangegane verplichtingen in lopende prijzen, bedragen in miljoen €, excl. BTW)				
	Aangegaan	Nog aan te gaan	Afronding	Totaal
Tot 1-7-2002	47			
Van 1-7-2002 tot 1-1-2003	5			
Afronding				
Totaal	52	8.2		60.2

Tabel 7 geeft aan wat de stand is met betrekking tot de voorschotten. Op basis van de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aangegane verplichtingen wordt per kwartaal aan Railinfrabeheer BV 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 BV.

Tabel 7. Betaalde voorschotten

(bedragen in miljoen €, excl. BTW)	
	Uitgaven
Tot 1-7-2002	2519
Van 1-7-2002 tot 1-1-2003	340
Totaal	2859

Uit tabel 8 blijkt dat de gerealiseerde uitgaven van Railinfrabeheer BV in de verslagperiode € 353 mln. zijn geweest. Deze uitgaven hebben betrekking op projectmanagement, voorbereidingskosten en de investeringskosten voor het project.

Tabel 8. Uitgaven Railinfrabeheer BV

(bedragen in miljoen €, excl. BTW)	
	Uitgaven
Tot 1-7-2002	2502
Van 1-7-2002 tot 1-1-2003	353
Totaal	2855

Tabel 9 geeft de uitgaven van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan. Deze uitgaven hebben betrekking op apparaatskosten van de Projectdirectie Betuweroute tot 1 april 2002 (inclusief de salarissen van het ambtelijk personeel), voorbereiding van de private exploitatie en de kosten in verband met communicatieactiviteiten. Vanaf 1 april 2002 hebben de uitgaven betrekking op de apparaatskosten van Rijkswaterstaat.

Tabel 9. Uitgaven Ministerie van Verkeer en Waterstaat

(bedragen in miljoen €, excl. BTW)	
	Uitgaven
Tot 1-7-2002	42
Van 1-7-2002 tot 1-1-2003	5
Totaal	47

Resumé

In tabel 10 is samenhang aangebracht tussen beschikkingen, verplichtingen, voorschotten en uitgaven.

Tabel 10. Overzicht van beschikkingen, verplichtingen, voorschotten en uitgaven

Actueel budget (bedragen in miljoen €, excl. BTW)	Door V&W afgegeven beschikkingen aan RIB (tabel 4)	Door RIB aangegane verplichtingen jegens derden (tabel 5)	Door V&W betaalde voorschotten (tabel 7)	Door RIB gerealiseerde uitgaven (tabel 8)	Door V&W gerealiseerde uitgaven (tabel 9)
(tabel 1)					
4712.2	4354	3535	2859	2855	47

Dekking

Tabel 11 heeft betrekking op de in de meerjarencijfers gereserveerde middelen in de rijksbegroting afgerond in miljoenen euro's (prijsspeil 2002) vermeerderd met de bijdrage van Railinfrabeheer BV. De bedragen voor 2002 zijn aangepast aan de Slotwet voor het jaar 2002.

De private bijdrage is overeenkomstig het Kabinetbesluit van 1998 voorgefinancierd uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES).

De bijdrage van de Europese Unie wordt jaarlijks vastgesteld op basis van de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen. Het totaal begrote bedrag aan EU-bijdragen bedraagt € 136 mln.

Bij het besluit tot aanleggen van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal is bepaald dat in de extra kosten voor € 7.7 mln. wordt bijgedragen door de Provincie Gelderland.

Door Railinfrabeheer BV is een bijdrage toegezegd van € 96 mln. in de kosten voor engineering, apparaat en toezicht (EAT). Over het exacte verloop van de bijdrage van deze bijdrage vindt nog overleg plaats.

Tabel 11. Dekking

Dekking							
(bedragen in miljoen €, excl. BTW)							
	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006ev	Totaal
SVV middelen	184	65	231.2	178	138	29	825.2
FES-middelen	1930	619	252	102	-96		2807
Privaat			288	246	292		826
Bijdrage Gelderland			8				8
Bijdrage VROM	14						14
EU ontvangsten	89	12	21	7	5	2	136
Fin. RIB			25	25	25	21	96
Totaal Project	2.217	696	825.2	558	364	52	4712.2

4.4 Risico's

In de verslagperiode golden als belangrijkste risico's:

- De tunneltechnische installaties. In het vorige voortgangsrapport is gemeld dat - als gevolg van een dreigende kostenoverschrijding - een nadere uitwerking zal plaatsvinden van het voorzieningenniveau aan TTI. Bij deze nadere uitwerking is het borgen van de veiligheid als voorwaarde gesteld. Per tunnel wordt bekeken welke maatregelen noodzakelijk zijn voor de borging van de veiligheid en welke maatregelen economisch verantwoord zijn met het oog op beschikbaarheid en behoud van die tunnel. De uitkomsten van deze nadere uitwerking worden in mei 2003 aan de Tweede Kamer voorgelegd.
- Spoorbeveiligingssysteem. Het te kiezen niveau voor spoorbeveiliging wordt nader geanalyseerd. Dit systeem wordt ontwikkeld binnen het programma BB21. Aangezien de ontwikkeling van het geplande ETCS systeem vertraging kent, wordt voor dit risico momenteel - op basis van een uitgevoerde specifieke risicoanalyse - een beheersplan opgesteld. Een definitieve keuze voor het spoorbeveiligingssysteem zal pas worden gedaan nadat het onderzoek in het kader van de

rentabiliteitsstudie zal zijn afgerond. De Tweede Kamer zal hierover zo spoedig mogelijk worden geïnformeerd alvorens de definitieve contracten ten aanzien van tractie en beveiliging worden getekend

- Beheer en Instandhouding. Eventuele uitloop van de indienststellingsdatum leidt tot extra kosten voor onderhoud van die onderdelen van de Betuweroute die reeds zijn aangelegd maar nog niet in gebruik zijn. De beheersmaatregelen zijn er dan ook gericht vertraging te voorkomen.
- Engineering, apparaat en toezicht (EAT). Voor de beheersing van de kosten voor EAT zijn met Railinfrabeheer BV afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn onderdeel van de overeenkomst tussen RWS en RIB van 31 juli 2002.
- Geluid. In het Tracébesluit is opgenomen dat in 2003 een evaluatie plaats vindt naar de voortgang in de vermindering van de geluidsproductie van goederentreinen en spoorbaan (bronreductie-beleid). Indien uit de evaluatie blijkt dat een bronreductie van 3db (A) of meer niet realiseerbaar is, dienen extra geluidsbeperkende voorzieningen te worden aangebracht op de in het TB aangegeven plaatsen.

Het in het vorige voortgangsrapport genoemde risico inzake de Kortsluitroute is naar aanleiding van de voor V&W positieve uitspraak van de Raad van State komen te vervallen.

Over de wijze waarop de risico's worden beheerst zijn met de Tweede Kamer afspraken gemaakt. Over de aard en omvang van de risico's zal de Tweede Kamer separaat en vertrouwelijk worden geïnformeerd.

4.5 Organisatie

Sinds 1 januari 2002 is de aansturing van het project Betuweroute binnen het departement overgegaan van het Directoraat-generaal Goederenvervoer naar het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat. Gelijktijdig is besloten de aansturing van Railinfrabeheer BV te herzien. In de vorige verslagperiode hebben vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat en Railinfrabeheer BV de aangepaste aansturingsrelatie uitgewerkt. Deze uitwerking is vervat in een overeenkomst (getekend 31 juli 2002) tussen Rijkswaterstaat en Railinfrabeheer BV.

Op 1 januari 2003 veranderde Railinfrabeheer BV, door samen met Railed en Railverkeersleiding verder door het leven te gaan, zijn naam in Prorail.

4.6 Kwaliteit

In 2002 heeft de directie van de Projectorganisatie Betuweroute de thema's veiligheid (tijdens de bouw) en werken onder kwaliteitsborging prioritaire aandacht gegeven. Doel hiervan was en is het handhaven of zelfs verhogen van het bereikte niveau. In het volgende voortgangsrapport zal een cijfermatig overzicht van de impact van de veiligheidscampagne 'Goed bezig man!' op de ongevalstatistieken worden gegeven.

4.7 Audits

In het kader van het ISO-9001certificaat van de Projectorganisatie Betuweroute is in november 2002 door de certificerende instantie de eerste helft van de tussentijdse audit uitgevoerd. De tweede helft van deze audit is gepland voor begin februari 2003. In mei 2003 heeft de Projectorganisatie Betuweroute het certificaat drie jaar. De certificerende instantie zal dan een herbeoordeling uitvoeren. Het kwaliteitssysteem is aangepast aan de nieuwe sturingsrelatie tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Railinfrabeheer BV.

Alle contractteams in Gelderland zijn na diverse interne- en externe audits gecertificeerd volgens een normering die zich vooral richt op het grondverzet.

Mede naar aanleiding van de rapportage van de Algemene Rekenkamer inzake de aanleg van Betuweroute, uit 2001, is binnen de Projectorganisatie Betuweroute een interne audit op de Meer- en Minderwerkprocedure uitgevoerd. Een werkgroep zal in het eerste kwartaal van 2003 de voorgestelde verbetermaatregelen uitwerken en implementeren.

Het Auditbureau Betuweroute - een extern en door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aangestuurd bureau - heeft in de tweede helft van 2002 audits uitgevoerd en afgerond op de planning-, scope- en kostenbeheersing, zogenaamde baselinebeheer audits, en TT1.