

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
27 juni 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.06.01175	22589-269
Onderwerp	
Kamervragen n.a.v. 19 <sup>e</sup> Voortgangsrapportage Betuweroute	

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u de antwoorden op de vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over de 19<sup>e</sup> voortgangsrapportage van de Betuweroute.

1

Waarom zijn de voortgangsrapporten van de Betuweroute in 2005 steeds ruim binnen de 3 maanden na de peildatum bij de Kamer ingediend en is dat nu pas bijna een maand na de peildatum gebeurd? Wat is de oorzaak van deze vertraagde aanbidding? Zullen toekomstige voortgangsrapporten weer binnen de termijn van uiterlijk drie maanden na de peildatum aan de Kamer worden aangeboden?

1.

Het was mijn doel om zowel de voortgangsrapporten van de Betuweroute als de HSL gelijktijdig naar u te zenden, tot mijn spijt is dit niet tijdig gelukt. De toekomstige voortgangsrapporten zullen binnen de gestelde termijn aan u worden aangeboden.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

2

Kan uiteengezet worden waar het extra budget van € 37 mln. voor EAT-kosten concreet aan uitgegeven wordt? Hoeveel is in totaal aan EAT-kosten gemaakt bij de aanleg van de Betuweroute?

2.

In mijn brief van 5 december 2005 (TK 22 589, nr. 256) heb ik aangegeven dat het genoemde bedrag van € 37 mln. voor Engineering, Apparaat en Toezicht (EAT) als volgt kan worden opgesplitst:

- langer instandhouden projectorganisatie voor doorlopende werkzaamheden in 2007: € 9 mln.
- extra inspanning claimmanagement, zodat claims van aannemers minder kans hebben: € 4 mln.
- maatregelen risicobeheersing beveiligingssysteem: € 6 mln.
- overdracht infrastructuur aan beheerder en aanleveren informatie voor vrijgave door veiligheidsautoriteiten: € 8 mln.
- extra inspanning voor testen en integreren van systemen. Het opknippen van de bovenbouwcontracten heeft geresulteerd in aanbestedingsmeevallers, maar ook in raakvlakken die goed gemanaged moeten worden: € 10 mln.

De kosten voor het later omschakelen naar ERTMS op de Havenspoorlijn en langer in stand houden van de projectorganisatie (zie ook antwoord op vraag 6), zijn een concreet voorbeeld waarvoor de EAT is benodigd. In totaal is tot en met verslagperiode € 689 miljoen uitgegeven. De prognose eindstand is € 761 mln.

3

Mag geconcludeerd worden dat in de post onvoorzien nog € 141 mln. beschikbaar is, in concreto het verschil tussen de voorziene eindstand van € 299 mln. en de € 158 die inmiddels is uitgegeven?

Waarom is tegen het einde van het project nog relatief zoveel onbenut? Welke onvoorzien uitgaven worden de komende maanden nog verwacht ?

Is er een relatie tussen de relatief hoge post onvoorzien (ad. € 141 mln.) en de relatief lage risicoreservering (ad € 16 mln.)?

3.

Ja, dit bedrag is nog beschikbaar. Het is de verwachting dat er nog € 141 mln tot betaling komt. Het bedrag waarom het gaat is gereserveerd voor de oplossing van onvoorziene zaken en naijlende disputen en claims. De post onvoorzien kan op hoofdlijnen worden gesplitst in vier hoofdgroepen, namelijk:

- Omissies en wijzigingen in het bestek (niet zijnde scopewijzigingen);
- Wijzigingen ten gevolge van onvoorziene schade en werkzaamheden die vallen buiten de aansprakelijkheid van de aannemer;
- Wijzigingen in de overeengekomen uitvoeringsmethodiek;
- Wijzigingen ten gevolge van verrekeningen van stelposten en verrekenbare hoeveelheden.

Komende maanden zullen alle "soorten" onvoorzien zich voordoen.

Er is geen relatie tussen de posten onvoorzien en de risicoreservering. De post onvoorzien heeft betrekking op de reguliere uitvoering van het project. De risicoreservering is bedoeld voor een aantal specifiek benoemde risico's.

4

Waarom staat in de voortgangsrapportage dat de voorziene eindstand van de post onvoorzien € 299 mln. bedraagt, terwijl in de accountantsrapportage staat dat deze € 313 mln. bedraagt? Betekent dit dat er nog een meevaller verwacht mag worden op de post onvoorzien van € 14 mln.?

4.

De in de voortgangsrapportage vermelde € 299 mln. betreft de prognose eindstand bij afronding project. Het gaat hier om de inschatting die de projectorganisatie Betuweroute met peildatum 31-12-2005 heeft gemaakt.

De in het accountantsrapport genoemde € 313 mln. betreft het op 31-12-2005 binnen de projectorganisatie beschikbare budget voor onvoorzien.

Door de lagere prognose eindstand is inderdaad een meevaller op het projectbudget ontstaan. Deze meevaller is onderdeel van de in de 18e voortgangsrapportage gemelde meevaller € 25 mln. De administratieve verwerking van deze meevaller in het budget voor onvoorzien heeft echter na de peildatum 31-12-2005 plaatsgevonden. De lagere prognose eindstand betekent dus niet een nieuwe meevaller. De huidige prognose geeft aan dat het totale budget voor onvoorzien benodigd is.

5

*Wanneer kan er duidelijkheid gegeven worden over het aantal locomotieven met ETCS dat vanaf 1 januari beschikbaar komt? Wordt er rekening gehouden met de mogelijkheid dat het aantal 0 zal zijn? Wat betekent dat dan voor de ingebruikname van de Betuweroute per 1/1/2007?*

5.

De leasemaatschappijen Mitsui en Angeltrains hebben inmiddels contracten getekend met leveranciers van ETCS apparatuur voor de ombouw van hun locomotieven. Deze partijen verwachten een gefaseerde instroom van ETCS locomotieven in 2007, te beginnen met een aantal locomotieven per 2 januari 2007. De definitieve aantallen zijn nog niet bekend. Het verloop van de prototyping en het moment waarop de serieombouw kan beginnen, zijn hiervoor bepalend. In de loop van de tweede helft van dit jaar kan hierover meer duidelijkheid worden gegeven. Het is niet in de lijn van mijn verwachting dat er nul locomotieven met ETCS per 1 januari 2007 zullen zijn. Derhalve vertrouw ik erop dat de Betuweroute op 2 januari 2007 in gebruik wordt genomen met enkele ETCS locomotieven.

6

*Wat zullen naar huidig inzicht de meerkosten per maand zijn van het langer handhaven van het beveiligingssysteem ATB-EG op de Betuweroute?*

6.

Volgens huidige inzichten zijn aan het handhaven van ATB-EG geen meerkosten verbonden. De latere omschakeling naar het ERTMS beveiligingssysteem leidt wel tot extra kosten. Het langer in stand houden van de projectorganisatie tot de omschakeling in juni kost circa € 400.000 per maand. Naar huidig inzicht worden deze kosten gedekt door het beschikbare EAT-budget. Daarnaast zal de aannemer mogelijk meerwerk claimen.

7

*Wanneer valt de definitieve beslissing over het al dan niet plaatsen van extra geluidsschermen? Enkele maanden na afronding van de verslagperiode of enkele maanden na aanbidding van de voortgangsrapportage? Om welke 'voorgenomen beslissing' gaat het*

7.

De 'voorgenomen beslissing' betreft het al dan niet plaatsen van extra geluidsschermen langs de Betuweroute. Ik verwacht deze beslissing nog voor deze zomer aan u te kunnen berichten.

8

*Zijn er extra kosten verbonden aan de versnellingsmaatregelen, die in overleg met de aannemer zijn doorgevoerd om de opgelopen vertraging -als gevolg van het testen van de tunneltechnische installaties- te beperken?*

8.

De aannemer heeft hiervoor een claim neergelegd bij ProRail die echter op basis van inhoudelijke gronden is afgewezen. Momenteel is een onafhankelijke commissie gevraagd een advies uit te brengen dat recht doet aan de opgetreden situatie.

9

*Wat was het doel van het overleg tussen de minister en de burgemeester van Barendrecht (januari 2006) als er nog geen uitsluitel was over mogelijke knelpunten m.b.t. de brandveiligheid? Wat zijn de consequenties voor de planning en de begroting als dit daadwerkelijk knelpunten blijken te zijn?*

9.

Doel van het overleg was om gezamenlijk met het lokale bestuur naar oplossingen voor de mogelijke knelpunten te zoeken en afspraken te maken over het te doorlopen proces. Naar huidig inzicht leiden de mogelijke knelpunten niet tot aanpassen van het budget of de planning.

10

*Nieuwe inzichten tijdens de bouw leiden tot beperking van de treinlengte in de zuidelijke aansluitbogen bij Geldermalsen. Het oude FPvE ging nog uit van maximale treinlengtes van 750 meter, dit maximum wordt nu op 3 locaties verlaagd naar 495, 513 en 634 meter. Er vindt nog nader onderzoek plaats naar de mogelijke effecten van deze beperking op de inzetbaarheid van treinen. Hierbij worden de vervoerders betrokken. In de voortgangsrapportage staat: "Nadat enig ervaring met de exploitatie van de Betuweroute is opgedaan, wordt tevens een kosten-batenanalyse uitgevoerd naar de wenselijkheid van het aanpakken van de situatie."*

*Kan worden aangegeven om welke situatie het hier gaat?*

10.

Tijdens de exploitatie in de eerste jaren zal worden onderzocht of het aanbod van treinen die de maximaal toegelaten lengte overschrijden zodanig is dat oplossing van deze beperking wenselijk is.

Vraag 11

*In de voortgangsrapportage wordt de vraag gesteld of het gezien de onzekerheid m.b.t. de locomotieven "verstandig is om de Havenspoorlijn op een later moment naar ETCS en 25 KV over te schakelen". Wat is de achtergrond van deze opmerking? Welk later moment wordt bedoeld? Is dat later dan in de ingebruikname van de Betuweroute (1 maart 2007 versus 31 december 2006) of nog later dan de geplande 1 maart 2007?*

De achtergrond van mijn opmerking in de voortgangsrapportage dat het "verstandig is om de Havenspoorlijn naar een later moment te migreren" heeft betrekking op mijn prioriteit "de Haven van Rotterdam bereikbaar te houden per spoor" Om deze prioriteit waar te maken is een voldoende aantal locomotieven uitgerust met ETCS nodig wanneer de Havenspoorlijn wordt gemigreerd naar ETCS.

Met het "later moment" wat in de voortgangsrapportage wordt genoemd bedoel ik 15 november 2006 voor omschakeling Havenspoorlijn naar ETCS en 1 maart 2007 migratie naar 25 KV. Vooralnog zijn de migratiedata voor de Havenspoorlijn gesteld op 1 juni 2007 (ETCS) en 1 september 2007 (25KV). Voorwaarde blijft dat tegen die tijd voldoende locomotieven met ETCS beschikbaar moeten zijn. De exploitant van de Betuweroute zal moeten aangeven om hoeveel locomotieven het gaat en per welke datum deze inzetbaar moeten zijn.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs