

D-140 | DGG

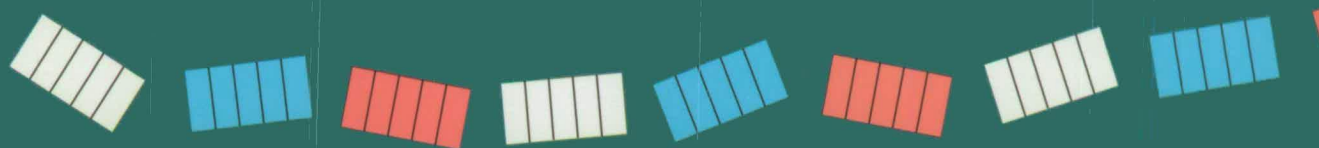
Voortgangsrapportage Betuweroute

1

Rapportageperiode: tot 1 april 1996

Z E V E N A A R



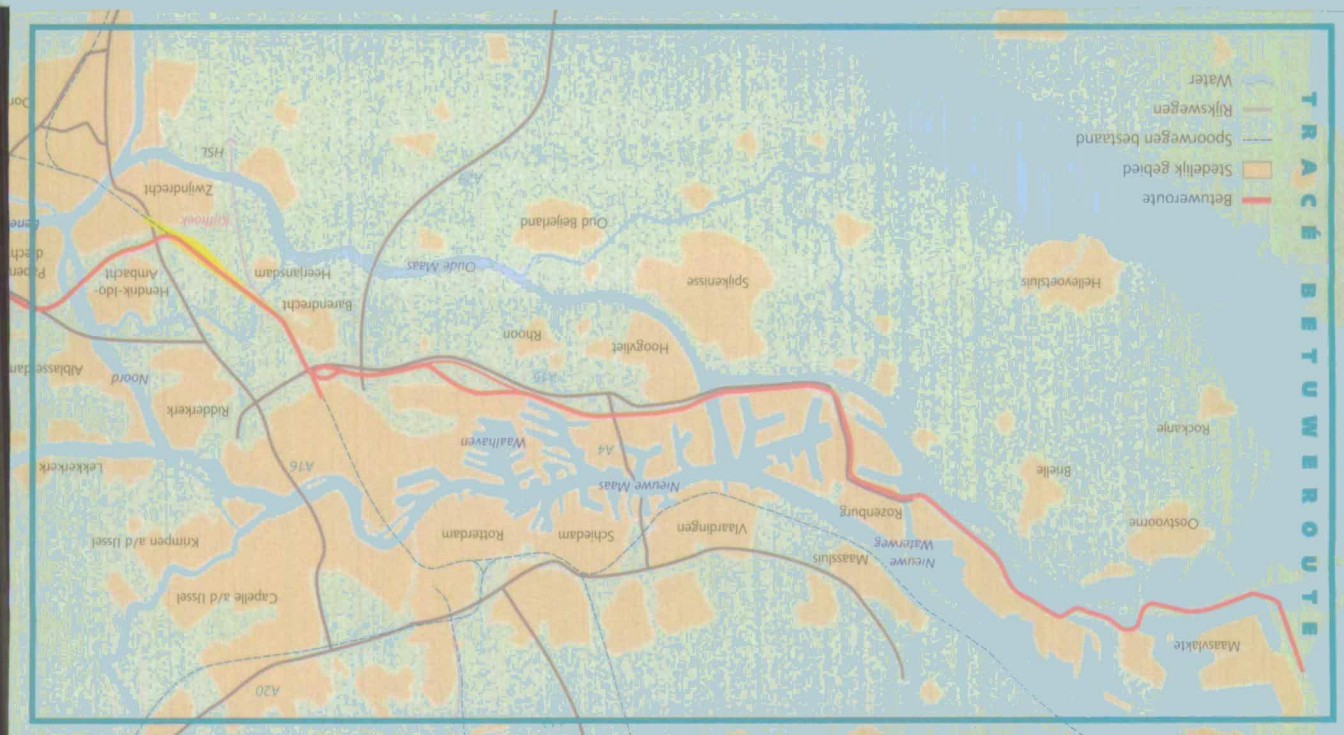
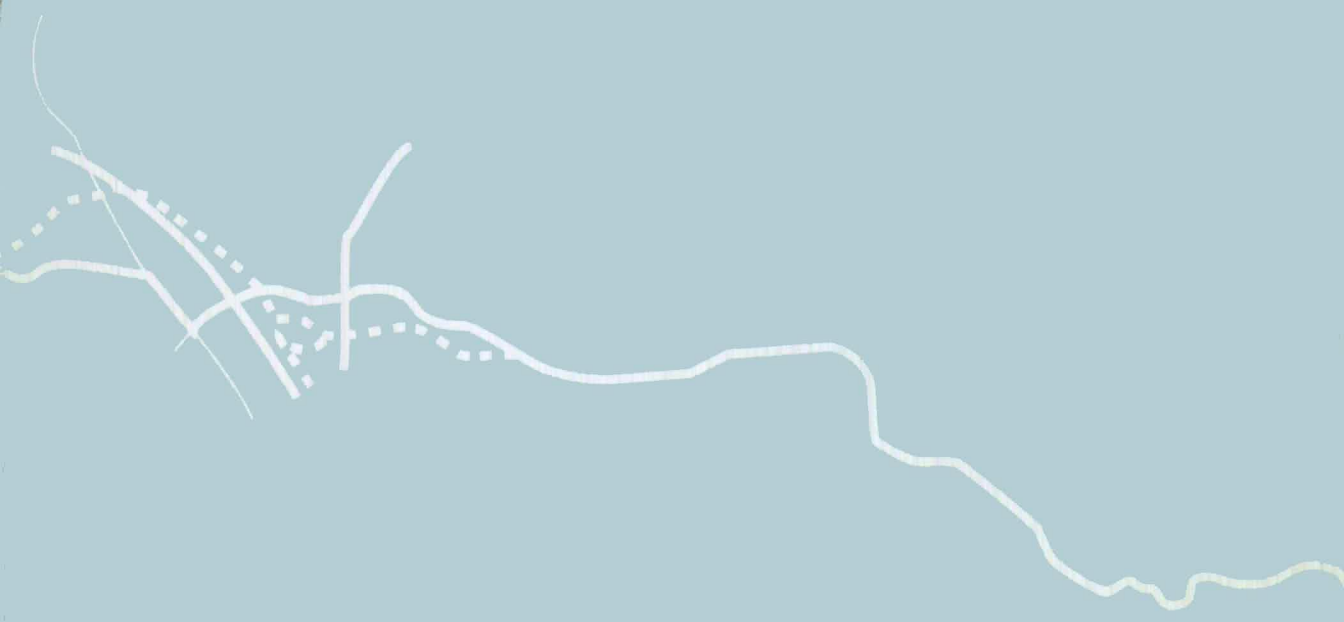


DE VOORTGANGSRAPPORTAGE BETUWEROUTE 1996
IS EEN UITGAVE VAN DE PROJECTDIRECTIE BETUWEROUTE,
MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT.

INFORMATIE OVER HET PROJECT BETUWEROUTE IS TE VERKRIJGEN
VIA DE BETUWEROUTE INFOLIJN:

TELEFOON: 06 022 8005 (GRATIS)

MAASVLAKTE

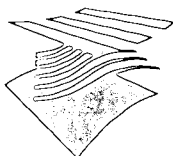


Voortgangsrapportage Betuweroute



RAPPORTAGEPERIODE:

tot 1 april 1996



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



inhoudsopgave

	INLEIDING	4
A	PROJECTDEFINITIE	5
A.1	Randvoorwaarden	5
A.2	Functionele eisen	5
A.3	Aansluiting op het Duitse spoorweginet	8
A.4	Planning	9
B	PROJECTORGANISATIE	10
C	CONDITIONERENDE ACTIVITEITEN	14
C.1	Tracévaststellingsprocedure	14
C.2	Grondverwerving en bodemverontreiniging	16
C.3	Schadevergoeding	17
C.4	Toekomstig gebruik	17
D	BOUWPROCES	18
D.1	Havenspoorlijn	18
D.2	Kijfhoek	18
D.3	A15-lijn	18
E	FINANCIËN	19
E.1	Het gereserveerde budget	19
E.2	De opbouw van het budget	22
E.3	De raming	23
E.4	De dekking	23
E.5	De uitgaven	24

ILLUSTRATIES

DE IN DEZE VOORTGANGSRAPPORTAGE OP PAGINA 2, 6, 12, 13 EN 20 OPGENOMEN ILLUSTRATIES ZIJN UITSLUITEND BEDOELD ALS ILLUSTRATIE EN MAKEN GEEN ONDERDEEL UIT VAN DE TEKST VAN DE VOORTGANGSRAPPORTAGE.

INLEIDING

De Tweede Kamer heeft op 10 juni 1993 besloten de procedureregeling 'Controle Grote Projecten' (kamerstuk 18963, nr. 8) van toepassing te verklaren op het project Betuweroute. Met de Tweede Kamer is afgesproken dat de eerste rapportage zal geschieden na afronding van de besluitvorming over de aanleg.

Deze Voortgangsrapportage Betuweroute is de eerste rapportage over het project Betuweroute op basis van deze procedure. De peildatum van deze rapportage is 1 april 1996.

De minister van Verkeer en Waterstaat zal over de voortgang van het project twee maal per jaar rapporteren. De peildata zijn 30 juni en 31 december.

Opzet van de rapportage

In deze rapportage wordt ingegaan op de stand van zaken van:

A. Projectdefinitie

Ingegaan wordt op de elementen die inhoud en omvang van het project bepalen. Hierbij zijn onderscheiden: randvoorwaarden (eisen vanuit wetten en/of politiek), functionele eisen (eisen met betrekking tot de prestaties, functies en eigenschappen), definitie (wat valt onder het project) en planning.

B. Organisatie

C. Conditionerende activiteiten

Ingegaan wordt op de activiteiten die nodig zijn om de feitelijke bouw mogelijk te maken ("condities scheppen")

D. Bouwproces

E. Financiën

De "Projectbeschrijving Betuweroute" van november 1995 (aangeboden aan de Tweede Kamer bij brief d.d. 20 november 1995, kamerstuk 22589 nr. 106) dient voor deze eerste Voortgangsrapportage als referentie. In de Projectbeschrijving is de Betuweroute gedefinieerd op basis van de Planologische Kernbeslissing Betuweroute en bijbehorende Nota van Toelichting (PKB Betuweroute, deel 4), aangevuld in het Kabinetsstandpunt d.d. 21-4-1995 en de brieven inzake doorwerking kamer moties d.d. 14-7-1995 en 15-9-1995 (kamerstuk 22589 nr. 104 en 105).

A PROJECTDEFINITIE

A.1 Randvoorwaarden

In de randvoorwaarden van het project Betuweroute zijn sinds het uitkomen van de Projectbeschrijving Betuweroute geen wijzigingen opgetreden.

Herijking reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaai

Uit een evaluatie van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai is gebleken dat goederenmaterieel met vier of meer assen bij 100 km per uur ongeveer 3 dB(A) meer geluid produceert dan de waarde waarmee volgens het huidige voorschrift wordt gerekend, en dat het toepassen van moderne betonnen dwarsliggers een circa 2 dB(A) lagere geluidbelasting geeft dan volgens het huidige Reken- en Meetvoorschrift wordt berekend. Voor het project Betuweroute betekent dit dat de berekende geluidsbelastingen - per saldo - 1 dB(A) hoger zijn dan werd aangenomen.

De in het Ontwerp Tracébesluit Betuweroute vastgelegde geluidbelastingen zijn evenwel altijd maatgevend: zij vormen de bovengrens van de aanvaardbare geluidbelasting door het treinverkeer op de Betuweroute. Wanneer bij de ingebruikstelling van de Betuweroute (in 2005) blijkt dat de feitelijk optredende geluidbelastingen hoger zijn dan de in het OTB genoemde waarden, zullen aanvullende maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te dringen tot de in het OTB vastgelegde waarden. Hierbij kan worden gedacht aan het verlagen van de baanvaksnelheden, het verschuiven van de activiteiten op de Betuweroute van de nacht naar de dag of het stellen van strengere eisen aan het toe te laten goederenmaterieel. De Rijksoverheid neemt deze resultaatverplichting op zich.

A.2 Functionele eisen

Programma van Eisen algemeen

Aan de nadere onderbouwing van het Programma van Eisen (PvE) wordt de laatste hand gelegd.

Eind 1995 heeft een onafhankelijke toetsing van het PvE plaatsgevonden. De conclusie daarvan is dat het PvE deugdelijk is. De meest in het oog springende adviezen van de beoordelaars zijn dat zij aandringen om de tractie-energievoorziening op 25 kV wisselspanning te brengen en het beveiligingssysteem te laten aansluiten bij Europese ontwikkelingen (ETCS: European Train Control System). Het Ministerie van V&W heeft besloten het technisch onderzoek hiervoor te laten verrichten en een definitief standpunt in te nemen na afronding van het overleg met NS-Cargo over de materiële consequenties.



In de periode van 4 maart tot 29 april 1996 lag een aantal documenten rond het project Betuweroute ter inzage.

Het ging daarbij om:

- *het Ontwerp Tracébesluit Betuweroute (OTB),*
- *de Eerste en Tweede Aanvulling op het MER Betuweroute,*
- *de Ontwerp-verzoeken hogere waarden geluidbelasting,*
- *de planbeschrijving Zevenaar-Oost,*
- *de Trajectnota-MER voor de Kortsluitroute en*
- *de Partiële herziening van de PKB Betuweroute.*

Langs het tracé van de Betuweroute zijn in totaal 19 informatiemarkten gehouden, waarbij het accent lag op persoonlijke contacten. Deskundigen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en van NS - Railinfrabeheer hebben geïnteresseerden kunnen helpen om de ter inzage liggende documenten te begrijpen. Een breed scala aan informatiemateriaal was aanwezig. De meeste belangstelling ging uit naar "geluid", "de situatie ter plaatse" en "schadevergoeding en grondverwerving".

De bezoekersaantallen wisselden per locatie, maar in het algemeen was de belangstelling groot. De informatiemarkten werden in totaal door ongeveer 4.500 mensen bezocht.

De resultaten van een onafhankelijke beoordeling van de voorgestelde aanpassingen van het rangeerterrein Kijfhoek worden in juni 1996 verwacht.

Tractie-energievoorziening

In de Projectbeschrijving Betuweroute is een onderzoek naar de mogelijkheden van diesel-tractie op de Betuweroute aangekondigd. Dit onderzoek is inmiddels afgerond. In het onderzoek is geconcludeerd dat de diesel-elektrische tractie uit het oogpunt van milieubelasting (ondermeer uitstoot en geluid) niet aantrekkelijk is. Tevens zijn de exploitatiekosten hoger dan bij elektrische tractie. Het is dus niet verantwoord de Betuweroute aan te leggen zonder bovenleiding. Het gebruik van dieseltractie wordt uiteraard wel toegestaan.

Double stack-vervoer

Het vervoer van in twee lagen gestapelde containers (double stack-vervoer) kan het rendement van het spoorproduct - en daarmee de aantrekkelijkheid ervan - vergroten.

De centrale vragen bij de afweging of de Betuweroute voor double stack-vervoer geschikt moet worden gemaakt zijn:

- Wat zijn de toekomstverwachtingen met betrekking tot het Europese netwerk voor double stack-vervoer?
- Wat zou het bedrijfseconomische effect zijn van double stack-vervoer in de Europese vervoerssituatie?
- Wat zijn de wensen van de gebruikers voor double stack-vervoer?

Hiernaar wordt onderzoek verricht. Om double stack-vervoer op de Betuweroute niet onmogelijk te maken wordt onderzocht of het mogelijk is om binnen het gestelde budget de diameters van de tunnelbuizen groot genoeg maken voor double stack-vervoer.

Architectonische vormgeving

De Rijksbouwmeester heeft, op verzoek van de Projectdirectie Betuweroute van V&W, een oordeel gegeven over de architectonische vormgeving.

De Rijksbouwmeester onderschrijft de uitgangspunten die zijn gehanteerd bij de vormgeving van de spoorlijn. De gehanteerde trefwoorden 'rank en krachtig' vormen volgens hem een goed richtsnoer.

Calamiteitenbestrijding

Met de betrokken regionale brandweerkorpsen is voorafgaand aan het vaststellen van het Ontwerp Tracébesluit intensief overleg gevoerd over brandweervoorzieningen ten behoeve van calamiteitenbestrijding. Met de korpsen zijn afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van de spoorbaan en de aanwezigheid van bluswater. Dit heeft geresulteerd in aanpassingen van het ontwerp (zie kader).

VOORBEELDEN AANPASSINGEN N.A.V. OVERLEG BRANDWEERKORPSEN:

- waar de afstand tussen de A15 - of andere openbare wegen - en de Betuweroute groter is dan 100 meter wordt voor de calamiteitenbestrijding een parallelweg of hulpweg aangelegd met een breedte van ten minste 3 meter
- een brandweervoertuig zal de spoorloten ten behoeve van het bluswater binnen een afstand van 25 meter kunnen bereiken

De additionele kosten (ad. f 15 mln) die hiermee gemoeid zijn, waren reeds gereserveerd in het Kabinetsstandpunt van 21 april 1995.

Veiligheidsstudie Geldermalsen

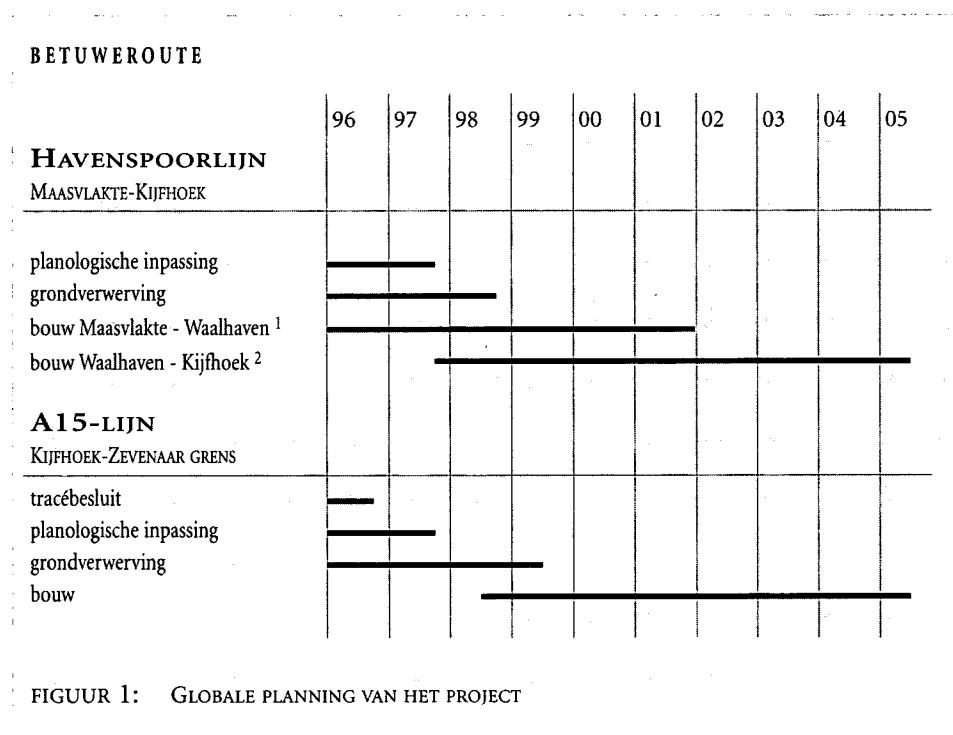
De in het Kabinetsstandpunt van 21 april 1995 aangekondigde veiligheidsstudie naar de kruising van de Betuweroute met de bestaande spoorlijn Utrecht-Den Bosch nabij Meteren (gemeente Geldermalsen) is in februari 1996 afgerond. De voornaamste conclusie is dat de kruising niet leidt tot onaanvaardbare veiligheidsrisico's. Deze conclusie is in bestuurlijk overleg met de betrokken gemeenten en provincie onderschreven.

A.3 Aansluiting op het Duitse spoorweganet

Over de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorweganet is tussen de minister van V&W en haar Duitse collega op 31 augustus 1992 een overeenkomst gesloten. In een regulier ambtelijk overleg tussen Duitsland en Nederland wordt de voortgang van de uitvoering van de overeenkomst besproken. Thans wordt in dit overleg gewerkt aan een gemeenschappelijke verklaring waarin de doelstellingen van de overeenkomst van 31 augustus 1992 worden herbevestigd. De verklaring zal na ondertekening ter kennisneming aan de Tweede Kamer worden gezonden.

A.4 Planning

De globale planning van het project per 1 april 1996 is aangegeven in figuur 1.



Noten:

- 1 De bestaande Havenspoorlijn (Maasvlakte-Waalhaven) zal reeds eind 2001 verbeterd zijn (tweesporig en geëlektrificeerd).
- 2 De indienststellingsdatum van het tracédeel Waalhaven- Kijfhoek stond oorspronkelijk gepland voor eind 2004. Omdat ten behoeve van de reconstructie van het Vaanplein (een verkeersplein ten zuiden van Rotterdam) de Planologische Kernbeslissing Betuweroute moet worden herzien is de geplande indienststelling van dit tracédeel met een half jaar vertraagd.

B ORGANISATIE VAN HET PROJECT

Het project Betuweroute wordt uitgevoerd door een projectorganisatie die bestaat uit twee intensief samenwerkende delen: de Projectdirectie Betuweroute (PDBR) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Managementgroep Betuweroute van NS Railinfrabeheer B.V. (NS-RIB).

Op 1 januari 1996 is de PDBR formeel ingesteld. De PDBR treedt namens de minister van Verkeer en Waterstaat op als Principaal (opdrachtgever) voor het project Betuweroute. De PDBR is een zelfstandige directie binnen het Directoraat-Generaal voor het Vervoer.

DE VOORNAAMSTE TAKEN VAN DE PDBR ZIJN:

- optreden als opdrachtgever richting NS-RIB
- rapporteren aan de minister van V&W en de Directeur Generaal voor het Vervoer (DGV)
- opstellen van de Voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer
- organiseren en coördineren van het rijksoverheidsoptreden
- voorbereiden van beslissingen over wijzigingen in het Programma van Eisen
- voorbereiden benodigde ministeriële beschikkingen en tijdig beschikbaar stellen benodigde financiële middelen

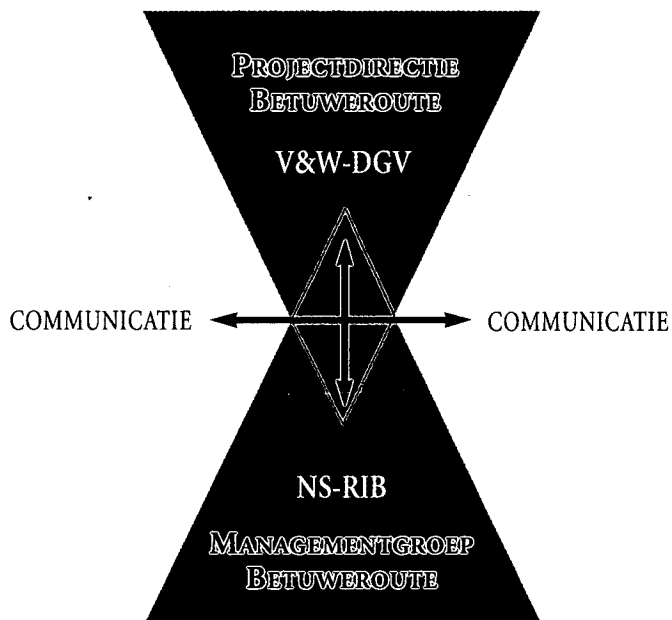
Het uitwerken van het tracé-ontwerp en de realisatie van het project is opgedragen aan NS-Railinfrabeheer B.V.(NS-RIB). Deze werkzaamheden worden verricht door de Managementgroep Betuweroute.

DE VOORNAAMSTE TAKEN VAN DE MANAGEMENTGROEP BETUWERROUTE VAN NS-RIB ZIJN:

- leiding geven aan voorbereiding, ontwerp en uitvoering
- opstellen kostenraming
- verwerving van gronden en onroerende goederen
- opdrachtgever van adviseurs en aannemers
- aanbesteding, inkoop en contractering

De communicatie over het project wordt door PDBR en NS-RIB gezamenlijk aangestuurd. In overleg wordt een communicatieplan voorbereid. Naast de communicatie rond de uitvoering van het project zal ook aandacht worden gegeven aan de op de vervoersmarkt gerichte communicatie met het oog op de toekomstige exploitatie van de Betuweroute.

BETUWEROUTE



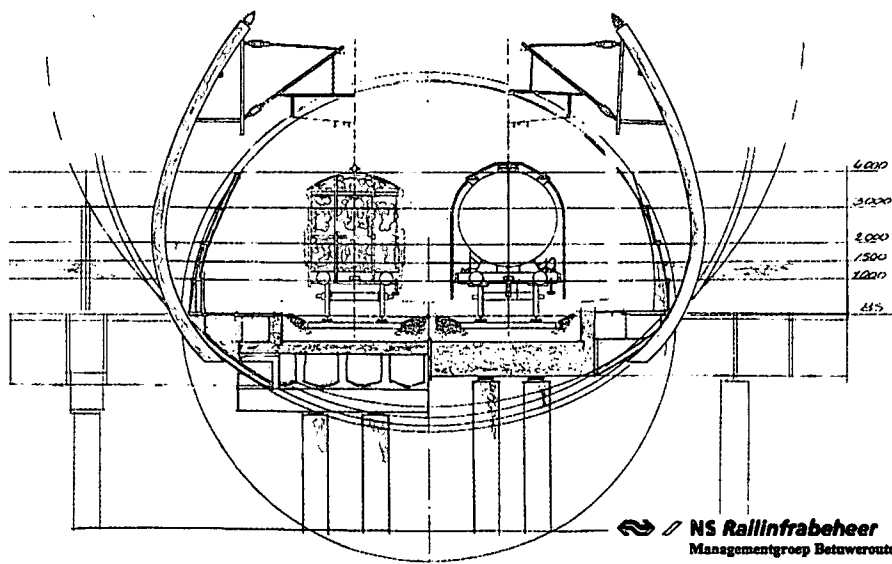
FIGUUR 2: PROJECTORGANISATIE BETUWEROUTE

Bij de opzet van de projectorganisatie wordt, om de kwaliteit van het project te kunnen waarborgen, veel waarde gehecht aan de ontwikkeling van een onafhankelijke auditfunctie met een toetsende- en adviserende rol voor de gehele projectorganisatie.

De wijze waarop de PDBR, de regionale diensten van V&W, het ministerie van VROM en de Managementgroep van NS-RIB samenwerken wordt in een opdrachtbeschrijving (protocol) vastgelegd.

Vormgeving en landschappelijke inpassing Betuweroute

Het tracé van de goederenspoorlijn vormt een nieuw element in het landschap. De aanleg van de Betuweroute betekent een verandering in het landschap. Het tracé en de gekozen hoogteligging van de spoorlijn bepalen in belangrijke mate het effect van de verandering. Een zorgvuldige landschappelijke inpassing kan het effect op natuur en landschap beperken of compenseren. Door hieraan nadrukkelijk aandacht te besteden kan in het landschap een nieuw evenwicht ontstaan: "harmonie door contrast". De hierbij gehanteerde uitgangspunten zijn vastgelegd in een door NS Railinfrabeheer opgesteld Ontwerp Landschapsplan Betuweroute. De Projectdirectie Betuweroute heeft het Landschapsplan, en met name het Masterplan Vormgeving als uitwerking daarvan, om advies voorgelegd aan de Rijksbouwmeester.



Voor de vormgeving van de Betuweroute is gekozen voor één centraal principe. Dit principe kan worden aangeduid als "krachtig en rank".

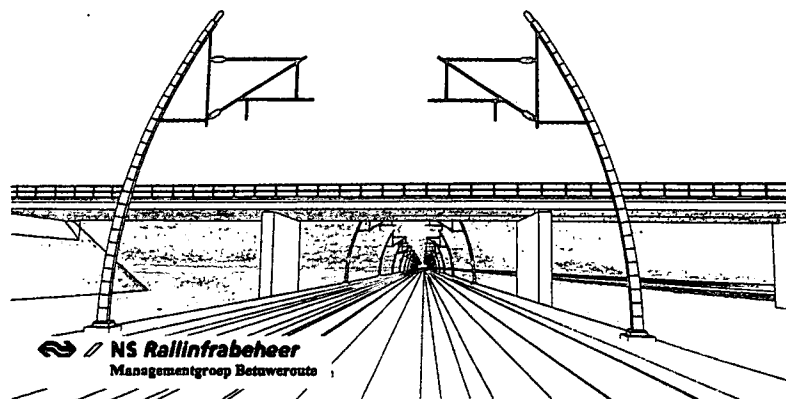
Krachtig refereert aan kenmerken van het goederenvervoer: functioneel, sober, no-nonsense, stabiel, zwaar. Krachtig volgt de door het spoor gekozen lijn.

Rank staat hier haaks op. Het silhouet van spoorbruggen wordt beperkt, de transparantie bij kruisende wegen vergroot.

De "materiaalzone" van de spoorlijn

Het principe "krachtig-rank" is richtinggevend voor de vormgeving van spoorgebonden componenten, zoals bruggen en kruisingen.

Het ontwerp van de portalen - de masten waaraan de draad van de bovenleiding wordt opgehangen - is op dit principe gebaseerd.



Gekozen is voor vrijstaande pylonen met een specifiek voor de Betuweroute ontwikkelde vorm.

rank en krachtig

De Giessen

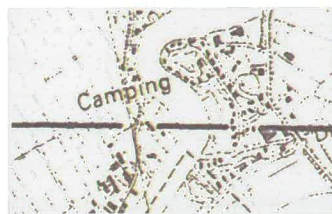
Ter illustratie een voorbeeld van de landschappelijke inpassing van de Betuweroute: de kruising met de rivier De Giessen.

Op de tekening is de mogelijke situatie op deze locatie weergegeven na uitvoering van de werkzaamheden.

De Betuweroute kruist de Giessen met een tunnel.

Op de westelijke oever wordt de functie van de Giessen als ecologische verbindingszone versterkt. Deze oever wordt als bos- en rietlandgebied ingericht. Op de oostelijke oever is het versterken van het landschappelijke, natuurlijke en recreatieve karakter uitgangspunt.

Op de plek van de tunnel wordt een parkachtige inrichting voorgesteld. Binnendijks zal na het opleveren van de tunnel de bestaande situatie zoveel mogelijk worden hersteld.



artist impression van de tunnel bij de Giessen



C CONDITIONERENDE ACTIVITEITEN

C.1 Tracévaststellingsprocedure

Havenspoorlijn

Voor de volledige verdubbeling en elektrificatie van de bestaande Havenspoorlijn, alsmede het aanleggen en aanpassen van spooreplacements wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen. Ten behoeve van de aanleg van de Kortsluitroute (de verbinding tussen de Havenspoorlijn en de verlegde Havenspoorlijn) is op 4 maart 1996 de Trajectnota/MER ter inzage gelegd. Op basis van de inspraakreacties, adviezen en bestuurlijk overleg maken de ministers van V&W en VROM een keuze voor één van de tracévarianten. De gekozen variant wordt vervolgens uitgewerkt in een Ontwerp Tracébesluit Kortsluitroute (september 1996).

Voor de bouw van de Botlekspoortunnel is op ambtelijk niveau met de gemeente Rotterdam, deelgemeente Hoogvliet, NS-RIB en het ministerie van V&W overeenstemming bereikt over een samenwerkingsovereenkomst. Doel van deze samenwerkingsovereenkomst is het bestuderen van lange termijn oplossingen. De samenwerkingsovereenkomst moet nog bekrachtigd worden door de raden van de gemeente Rotterdam en de deelgemeente Hoogvliet. Ondertekening van de overeenkomst is begin juni 1996 gepland. Direct hierna wordt het bestemmingsplan in procedure gebracht.

Ontwerp Tracébesluit Betuweroute

De in het Kabinetsstandpunt van 21 april 1995 opgenomen planaanpassingen zijn in overleg met de betrokken gemeenten uitgewerkt tot het niveau van bestemmingsplan. Na een aanvankelijk aarzelende start van het overleg, kan achteraf gesproken worden van een constructief en coöperatief overleg tussen vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten, provincies, NS-RIB en het Ministerie van V&W en van VROM.

Op 4 maart 1996 zijn documenten die de aanleg van de Betuweroute beschrijven, waaronder het Ontwerp Tracébesluit Betuweroute (OTB), ter inzage gelegd. In het OTB is nauwkeurig beschreven waar de spoorbaan komt te liggen. In de periode van 4 maart tot 29 april 1996 kan een ieder laten weten hoe men over de plannen denkt. De betrokken gemeenten en provincies kunnen tot uiterlijk 24 mei 1996 reageren. Men wordt daarmee de gelegenheid gegeven de reacties van de inwoners van hun gemeente mee te laten wegen in de uiteindelijke reactie op het OTB. Men is tevens verzocht te verklaren of zij al dan niet bereid zijn planologische medewerking te verlenen aan het tracé zoals in het OTB beschreven.

In de periode vanaf 11 maart was een speciaal informatienummer opengesteld en werden 19 informatiemarkten gehouden in verschillende gemeenten langs het tracé. De belangstelling voor de informatiemarkten was groot. In Gelderland bezochten 2.100 mensen een informatiemarkt, in Zuid-Holland 2.400 mensen. De bezoekers hadden vooral behoefte aan informatie over hun persoonlijke situatie: het tracé ter plaatse, geluidsaspecten, grondaankoop en schaderegelingen.

In de periode van mei tot en met juli 1996 zullen de ontvangen reacties door NS-RIB en de ministeries van V&W en VROM worden geanalyseerd. Naar verwachting kan het Tracébesluit in het najaar van 1996 worden vastgesteld. Omdat het OTB voor een belangrijk deel het resultaat is van de inspraak op het Voorontwerp Tracébesluit (VTB) en het intensieve overleg met gemeenten en provincies, zal het alleen nog worden aangepast als er zeer zwaarwegende nieuwe argumenten worden ingebracht.

Wijziging van de PKB Betuweroute

Drie aanpassingen aan het oorspronkelijke ontwerp van de Betuweroute kunnen niet gerealiseerd worden binnen de bandbreedte van de Planologische Kernbeslissing (PKB). Het gaat om de kruising met het Pannerdensch Kanaal en de rivier de Giessen en de passage van het Vaanplein (een verkeersplein ten zuiden van Rotterdam). Hiervoor is een partiële wijziging van de PKB noodzakelijk. Het ontwerp van de wijziging (PKB deel 1) is gelijktijdig met het OTB op 4 maart 1996 ter inzage gelegd. Op basis van de te ontvangen reacties zal het Kabinet zijn standpunt bepalen (PKB deel 3) en in september 1996 aan de Tweede Kamer toezenden.

Integrale Verkenning Infrastructuur De Liemers

In het Kabinetsstandpunt Betuweroute van 21 april 1995 is een verkennende studie aangekondigd voor het gebied De Liemers tussen Arnhem en de Duitse grens. Doel daarvan is het onderzoeken van de effecten die de Betuweroute (volgens het tracé zoals vastgelegd in het OTB) en mogelijke andere projecten (doortrekking van de A15, de verbreding van de A12, de HSL-Oost, de Noord-oostelijke Verbinding Betuweroute en de aanleg van Rijksweg 15 tussen Varsseveld en Enschede) gezamenlijk kunnen hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen in de Liemers. De taakopdracht aan de bestuurlijke begeleidingsgroep (waarin vertegenwoordigers van de ministeries van V&W en VROM, de provincie Gelderland, de gemeenten Westervoort, Duiven, Zevenaar en Didam, NS-RIB en Railned) voor deze integrale verkenning is in februari 1996 vastgesteld. De afronding van deze verkennende studie wordt in 1997 verwacht.

Beroep tegen de PKB Betuweroute

Op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) kan beroep worden ingesteld bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (RvS) tegen onderdelen van de PKB Betuweroute die kunnen worden aangemerkt als besluit in de zin van artikel 1:3 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). De RvS heeft 177 beroepen tegen de PKB Betuweroute in behandeling.

Het Verweerschrift van het Kabinet op de beroepen is op 29 januari 1996 door de Landsadvocaat aan de RvS aangeboden. De RvS heeft het Bureau Adviseur ten behoeve van de Raad van State (BARvS) op 21 september 1995 verzocht een deskundigenrapport op te stellen. BARvS heeft op 12 februari 1996 aan de RvS gerapporteerd. Het advies van het BARvS is op een aantal punten kritisch. Het Kabinet zal voor 14 mei 1996 op het rapport reageren.

De RvS heeft op 4 maart 1996 een verzoek van de provincie Gelderland en de gemeente Valburg, inhoudende dat het OTB niet mag worden gepubliceerd voordat de RvS een uitspraak heeft gedaan over het beroep tegen de PKB Betuweroute, afgewezen. Volgens de RvS was er bij het verzoek geen sprake van een onevenredig nadeel en had het verzoek geen spoedeisend karakter.

C.2 Grondverwerving, bodemonderzoek en archeologie

Grondverwerving

Begin januari 1996 zijn de activiteiten met betrekking tot de grondverwerving geïntensiveerd: ongeveer 500 dossiers (van de ongeveer 1500 dossiers) zijn in behandeling genomen. Het aantal eigenaren dat in de huidige fase van de minnelijke verwerving overgaat tot verkoop van hun eigendom is kleiner dan geprognosticeerd. Tevens blijkt dat een derde van de eigenaars/gebruikers nog geen toestemming verleent voor betreding van hun gronden. Het kan daarom niet worden uitgesloten dat gebruik zal moeten worden gemaakt van artikel 9 van de Onteiningswet om de benodigde betredingstoestemmingen af te dwingen.

Bodemonderzoek

Ten behoeve van de aanleg van de Betuweroute wordt milieukundig bodemonderzoek verricht. De eerste resultaten van deze onderzoeken laten zien dat de mate van verontreiniging hoger uitvalt dan werd verwacht. Teneinde het bodemonderzoek en de saneringen te stroomlijnen vindt overleg plaats met de provincie Zuid-Holland, de provincie Gelderland en de gemeente Rotterdam.

Archeologie

Het archeologisch onderzoek ten behoeve van de Betuweroute wordt uitgevoerd door NS-RIB onder toezicht van de Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB). Het onderzoek bevindt zich in de ontwerpfasen. Aan de hand van vooronderzoek zijn 44 potentiële archeologische vindplaatsen gelokaliseerd. Om na te gaan of deze plaatsen 'behoudenswaardig' zijn wordt aanvullend archeologisch onderzoek verricht. Volgens de planning wordt dit onderzoek in het voorjaar van 1997 afgerond. Hierna wordt begonnen met het beschermen of opgraven van de geselecteerde vindplaatsen.

C.3 Schaderegeling

De systematiek voor de regeling van schadevergoedingen ("Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute") is inhoudelijk vastgelegd in het OTB.

Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- a vergoeding in relatie tot aankoop of onteigening
- b bouwkundige schade
(schade die optreedt bij werkzaamheden voor de aanleg van de Betuweroute; bijvoorbeeld door hei- of bemalingswerkzaamheden of door de aanvoer van bouwmaterialen)
- c planschade en nadeelcompensatie
(hinder of schade als gevolg van de aanleg van de Betuweroute; bijvoorbeeld waardedaling van een woning of een verslechterd uitzicht)

De Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute wordt tegelijk met het vaststellen van het Tracébesluit Betuweroute van kracht.

C.4 Toekomstig gebruik

Het goederenvervoer per spoor vertoonde in 1995 een redelijke groei, te weten 6 % ten opzichte van 1994. Deze groei vond met name plaats in het containervervoer. Het binnenlands en internationale containervervoer groeide dat jaar fors, respectievelijk met 12 en 22 %. Dit biedt goede perspectieven voor een verdere uitbreiding van het Europese shuttle-netwerk. Het beleid is gericht op het bevorderen van het goederenvervoer per spoor.

Daarnaast streeft de overheid in het kader van het stimuleringsbeleid voor het spoorvervoer op korte termijn naar de toetreding van nieuwe spoorvervoerders op het net. In dat kader stelt Railned regels op voor de toelating van derden op het net.

In het Kabinetsstandpunt Betuweroute van 21 april 1995 is een plan van aanpak "flankerend beleid goederenvervoer" toegezegd. Dit plan van aanpak zal medio 1996 aan de Tweede Kamer worden toegezonden.

D BOUWPROCES

D.1 Havenspoorlijn

De aanbestedingsprocedure voor de aanpassing van de sporen voor het emplacement Botlek is in februari 1996 van start gegaan. De gunning van de bouw wordt in mei 1996 verwacht.

Voor de aanleg van de Botlekspoortunnel is de aanbestedingsprocedure eveneens gestart. De gunning wordt in het najaar van 1996 verwacht, met de bouw wordt in de eerste helft van 1997 begonnen.

D.2 Kijfhoek

De plannen voor het rangeeremplacement Kijfhoek kunnen naar aanleiding van de gevraagde onafhankelijke beoordeling worden bijgesteld (zie paragraaf A.2).

D.3 A15-lijn

Voor het Sophia-tracé (tunnelkruising onder de Noord) wordt door NS-RIB de mogelijkheid onderzocht een tunnel te boren in plaats van af te zinken.

In het OTB is een zinktunnel opgenomen. Op basis van de te ontvangen aanbiedingen vanuit de bouwmarkt zal na de zomer van 1996 een keuze worden gemaakt.

E FINANCIEN

E.1 Het gereserveerde budget

De totale investeringskosten van de Betuweroute zijn begroot op f 8,25 miljard (prijspeil 1995, exclusief BTW). De begroting heeft in dit stadium van het project nog een onzekerheidsmarge van plus of min 20 %. Voor de Havenspoorlijn is f 3,1 mld gereserveerd, voor de A15-lijn f 5,15 mld. In onderstaande figuur zijn de totale investeringsbedragen en dekkingsbronnen van het project Betuweroute weergegeven.

BETUWEROUTE									
	t/m 95	96	97	98	99	00	01	later	totaal
INVESTERINGEN									
Meerjarencijfers	255	410	850	1000	1100	1400	1300	1935	8250
DEKKING									
Infrafonds	245	365	800	950	1050	1350	1250	320	6330
Overig	10	45	50	50	50	50	50	1615	1920

FIGUUR 3: MEERJARENCIJFERS INVESTERINGSBEDRAGEN EN DE DEKKINGSBRONNEN VAN HET PROJECT BETUWEROUTE, IN MILJOENEN GULDENS, EXCLUSIEF BTW, PRIJSPEIL 1995.

Bedragen na 1998 afgerond op honderden miljoenen

Toelichting bij figuur 3

Het dekkingsonderdeel 'Infrafonds' omvat:

- de reguliere middelen uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (inclusief de SVV-middelen oorspronkelijk bestemd als risicobuffer voor tegenvallers bij de private financiering);
- een bijdrage uit het Fonds Economische Structuurversterking (inclusief de extra toegekende FES-middelen ad f 820 mln).

Het onderdeel 'Overige dekking' omvat:

- de private financiering ad f 1,6 mld
- de bijdragen van de Europese Unie ad f 300 mln
- een bijdrage van de provincie Gelderland ad f 17 mln

Een impressie van de
toekomstige Botlekspoortunnel

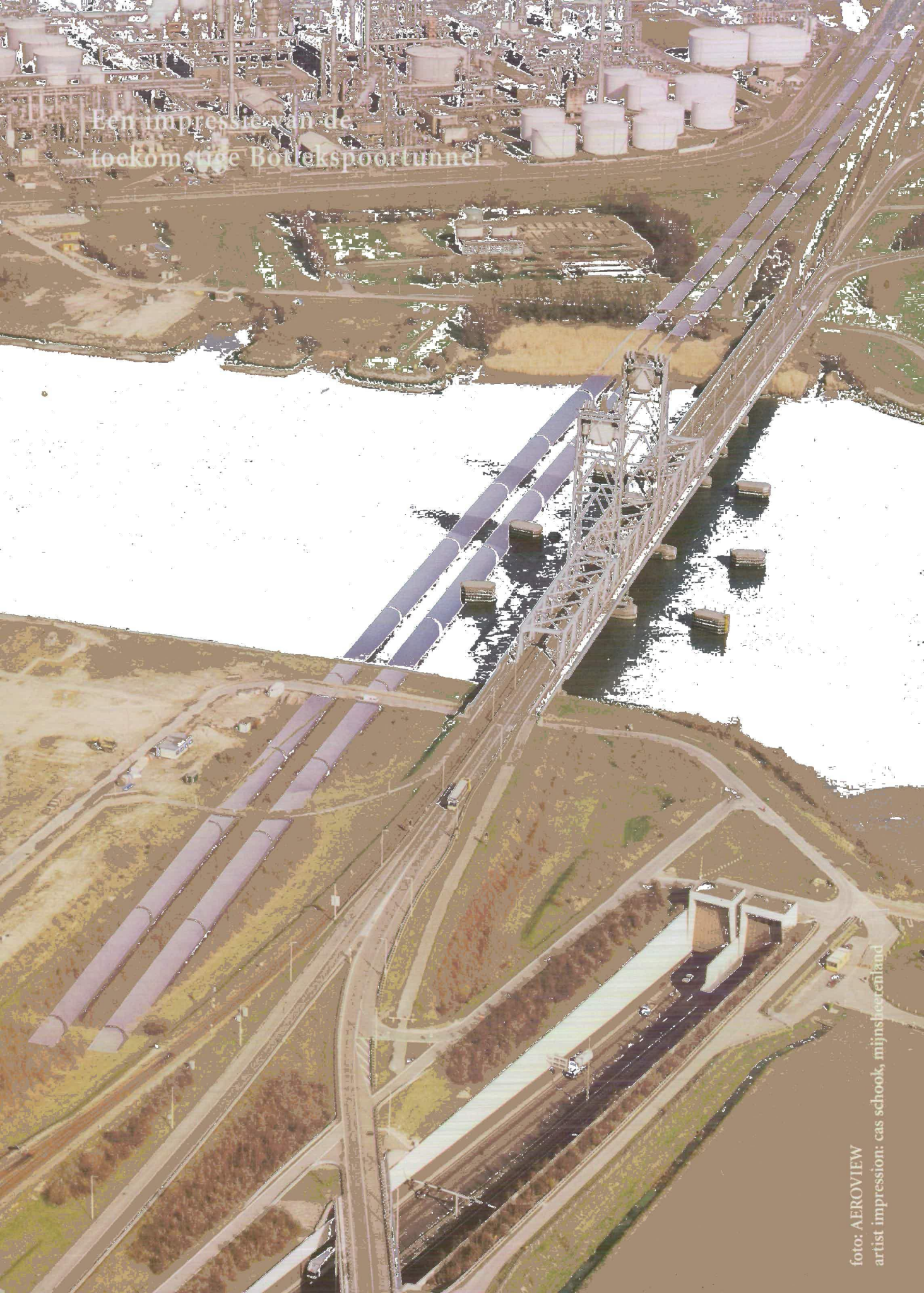
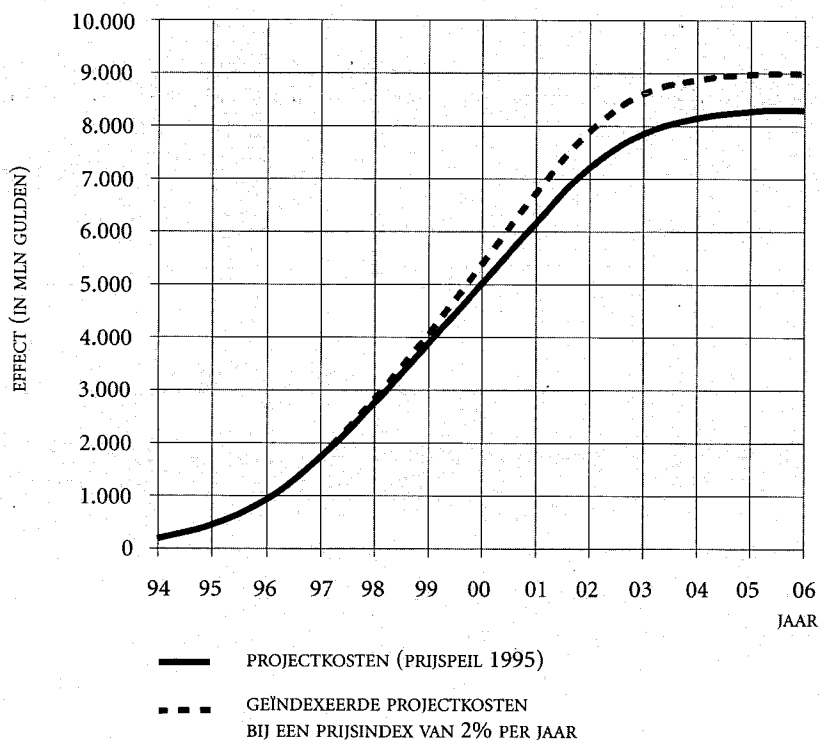


foto: AEROVIEW
artist impression: cas schook, mijnsheerenland

In figuur 4 zijn de gecumuleerde jaaruitgaven in guldens van 1995 weergegeven; tevens is daarin het effect voor het project Betuweroute van loon- en prijsontwikkelingen weergegeven. Deze figuur is opgenomen om inzichtelijk te maken dat door autonome prijsstijgingen (aangenomen is 2 % per jaar gedurende de projectduur) de uiteindelijke kostprijs ruim f 800 miljoen hoger zal zijn.

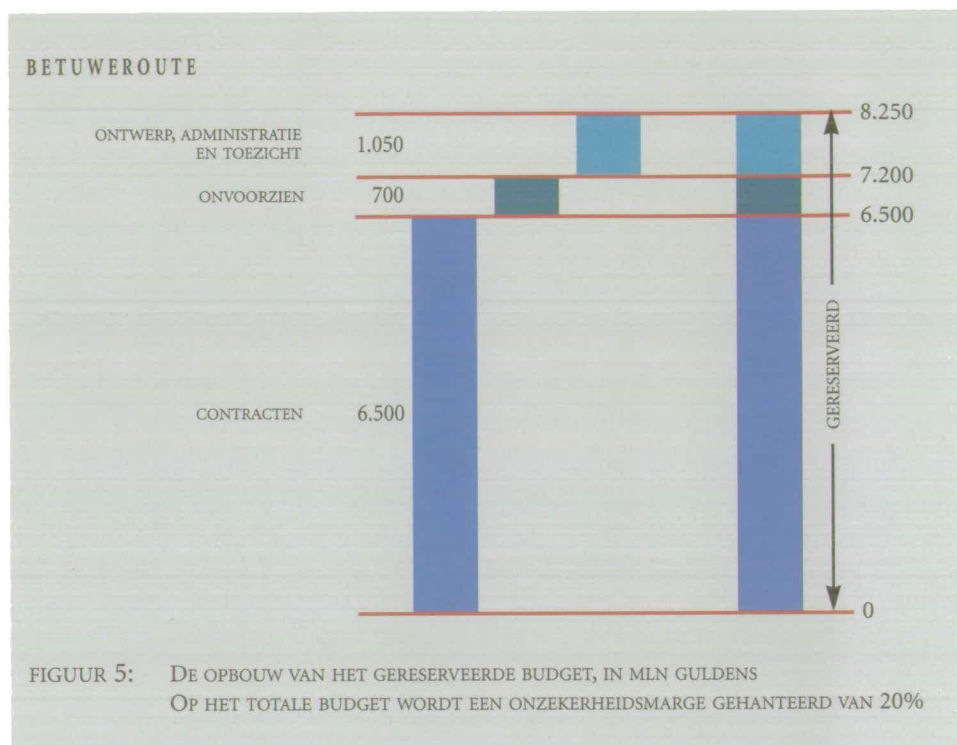
BETUWERROUTE



FIGUUR 4: GECUMULEERDE JAARUITGAVEN VOOR DE PROJECTDUUR GEBASEERD OP HET LOON- EN PRIJSPEIL PER 1-1-1995

E.2 De opbouw van het budget

Het gereserveerde budget ten behoeve van de investeringskosten is opgedeeld in een aantal elementen. Schematisch is het budget als volgt verdeeld



Toelichting bij figuur 5

Het grootste deel van het budget is gereserveerd voor de contracten die NS-RIB afsluit met aannemers. Daarnaast bestaat het budget uit de onderdelen 'onvoorzien' (10% van de aaneemsommen) en 'ontwerp, administratie en toezicht' (15% van de posten 'contracten' en 'onvoorzien'). Het onderdeel 'onvoorzien' is gereserveerd voor kosten die redelijkerwijs vooraf niet zijn in te schatten, zoals bijvoorbeeld menselijke fouten, onvolkomenheden in de ontwerpfase. Het onderdeel 'ontwerp, administratie en toezicht' omvat de kosten voor Engineering (voornamelijk ontwerp), Administratie en Toezicht door de Managementgroep Betuweroute NS-RIB. Op het totale budget wordt een onzekerheidsmarge gehanteerd van 20%.

Gedurende de uitvoering van het project Betuweroute zal in lijn met bovenstaande indeling en op nader te onderscheiden projectonderdelen worden gerapporteerd. Tevens zal in de rapportages de invloed van prijsindexering ten opzichte van het basisjaar 1995 afzonderlijk zichtbaar worden gemaakt.

E.3 De raming

NS-RIB heeft ook bij het OTB een raming gemaakt (onzekerheidsmarge van $\pm 15\%$). Er is een verschil tussen de door V&W in de begroting gereserveerde middelen en de kostenraming van NS-RIB voor de aanleg van de Betuweroute. Het departement houdt vooralsnog vast aan de in de begroting opgenomen middelen, temeer daar deze valt binnen de onzekerheidsmarges die horen bij het begrotingsbedrag dat V&W hanteert. Een nadere beoordeling van het verschil tussen het budget en de kostenraming van NS-RIB is ondermeer afhankelijk van het goedgekeurde Programma van Eisen (PvE), de uitkomsten van de kostenaudit en de resultaten van de eerste aanbestedingen zoals hieronder nader aangeduid.

Programma van Eisen

In paragraaf A.2 is gemeld dat de laatste hand wordt gelegd aan de nadere onderbouwing van het PvE. Na vaststelling van het Tracébesluit kan het Programma van Eisen worden vastgesteld.

Uitkomst kostenaudit

Op 13 februari jl. is het eindrapport van de eenmalige audit kostenraming Betuweroute verschenen. Deze audit is uitgevoerd door de Bouwdienst Rijkswaterstaat samen met Lloyd's Register. Het auditteam heeft aanbevelingen gedaan. NS-RIB heeft aangegeven de aanbevelingen van de auditor voor het vaststellen van het Tracébesluit te zullen verwerken in haar raming.

Resultaten aanbesteding

Het uiteindelijke oordeel over de raming zal blijken uit de aanbestedingen. Op grond van uitkomsten van de eerste aanbestedingen zal dus een nadere conclusie over de juiste hoogte van de te reserveren middelen kunnen worden getrokken.

E.4 De dekking

De dekkingsbronnen voor het project Betuweroute zijn weergegeven in paragraaf E.1. Inmiddels is van de Europese Unie (EU) f 17 miljoen ontvangen ten behoeve van studie en onderzoek. De bijdragen van de EU worden, op basis van de verordening voor het verlenen van financiële bijstand op het gebied van de transeuropese netwerken, jaarlijks vastgesteld.

Over het model van private financiering en de voortgang van de realisering zal de Tweede Kamer separaat worden geïnformeerd. Een belangrijk element hierbij is een uitspraak over de eigendomsvraag van de Betuweroute. Het ministerie van V&W werkt samen met onder andere het ministerie van Financiën aan een model waarbij het eigendom wordt ondergebracht bij de Staat. Het formele overleg met NS-RIB is hierover gaande.

BETUWEROUTE

	t/m 1992	1993	1994	1995	1e kw 1996	totaal
VERKEER EN WATERSTAAT	3	3	5	8	2	21
NS RAILINFRABEHEER ¹	27	68	72	71	43	281
TOTAAL	30	71	77	79	45	302

FIGUUR 6: UITGAVEN TEN BEHOEVE VAN HET PROJECT BETUWEROUTE TOT 1-4-1996, IN MILJOENEN GULDENS, PRIJSPEIL 1995

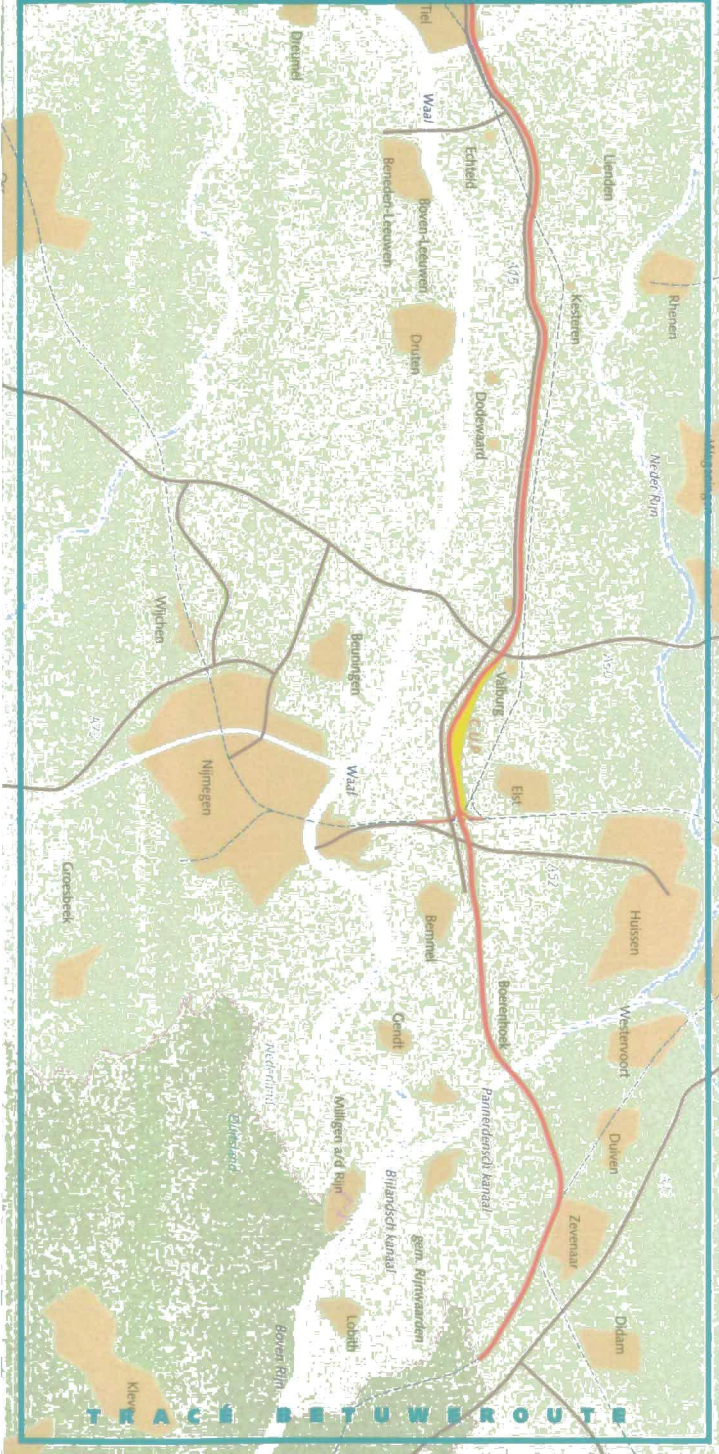
¹ de uitgaven van NS-RIB zijn door V&W betaald

E.5. De uitgaven

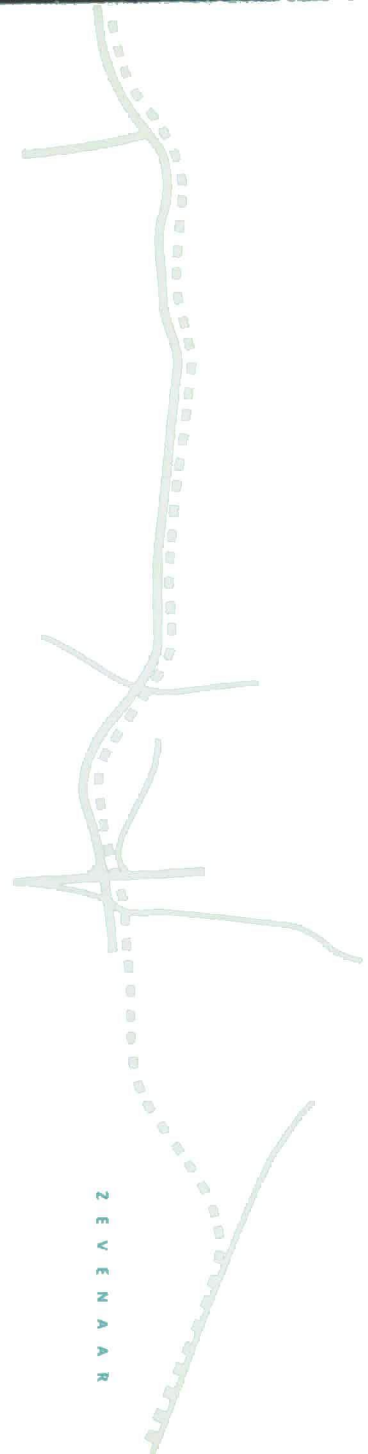
De uitgaven ten behoeve van het project Betuweroute tot 1 april 1996 bedragen f 302 miljoen. De uitgaven van V&W betreffen programma-uitgaven door de Projectdirectie Betuweroute. De uitgaven van de NS betreffen voorbereidings- en investeringsuitgaven en andere uitgaven door de Managementgroep NS-RIB. In het eerste kwartaal van 1996 is aan NS-RIB een voorschot verstrekt van f 44 mln.

Zoals in paragraaf C.3 is aangegeven is het aantal eigenaren dat in de huidige fase van de minnelijke verwerving overgaat tot verkoop van hun eigendom kleiner dan geprognoseerd. Hierdoor zullen de investeringsuitgaven voor 1996 lager uitvallen dan gepland.

In de loop van 1996 staan nog uitgaven gepland voor de projectonderdelen Dintelhavenbrug, Botlektunnel, grondaankopen en investeringen op Kijfhoek. De uitgaven ten behoeve van Kijfhoek zijn afhankelijk van de uitkomsten van de second-opinion (zie paragraaf A2).



TRACE BETUWEROUTE



ZEVENAAR

M A A S V L A K T E

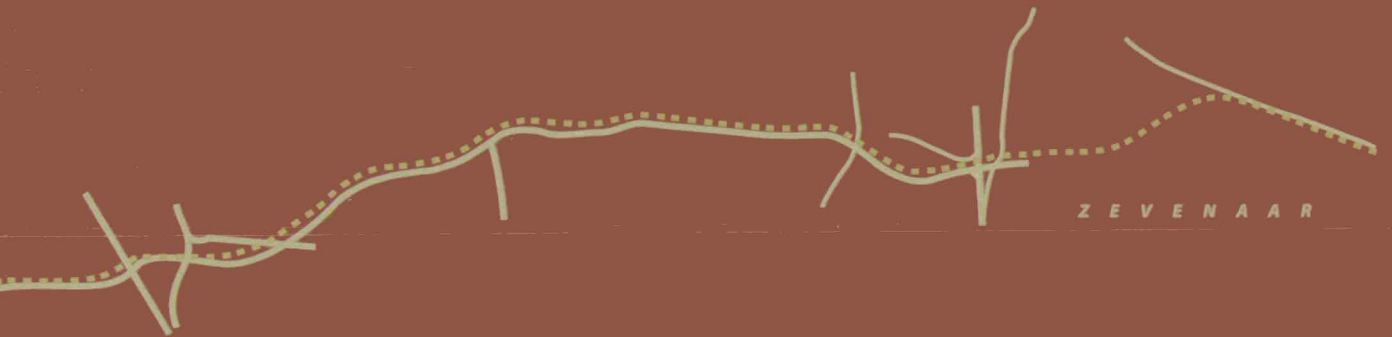
DE VOORTGANGSRAPPORTAGE BETUWEROUTE 1996
KOST *f* 2,50 INCLUSIEF PORTOKOSTEN EN IS TE BESTELLEN
VIA SDU-FULFILMENT

TELEFOON: 070 378 9830
FAX: 070 378 9783

ISBN 90 346 33 08 X



Betuweroute



Voortgangsrapportage Betuweroute

2

PEILDATUM:
1 JANUARI 1997

De Voortgangsrapportage Betuweroute 2
is een publicatie van:

Projectdirectie Betuweroute
postbus 20903
2500 EX Den Haag



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Voortgangsrapportage

Betuweroute

Verslagperiode:

1 april 1996 - 1 januari 1997

5



Den Haag, maart 1997



Inhoud

Inleiding

A	Projectdefinitie	
	A1 Randvoorwaarden	5
	A2 Functionele eisen	5
	A3 Aansluiting op het Duitse spoorwegnet	7
	A4 Planning	7
B	Organisatie	
	B1 Rechtsverhouding tussen Rijksoverheid en NS Railinfrabeheer	9
	B2 Eigendom	9
	B3 Algemene auditfunctie	9
	B4 Integriteit	9
	B5 Communicatie	10
C	Conditionerende Activiteiten	
	C1 Bestuurlijk - juridisch	11
	C2 Grondverwerving, bodemonderzoek en archeologie	15
	C3 Schaderegeling	17
	C4 Toekomstig gebruik	17
D	Aanbestedingen en bouwproces	
	D1 Contracteringsbeleid	18
	D2 Aanbestedingen	18
	D3 Bouwproces	18
E	Financiën	
	E1 Gereserveerde budget	20
	E2 Raming	22
	E3 Uitgaven	22
	E4 Dekking	23
	Gehanteerde begrippen	24

Inleiding

Dit is de tweede Voortgangsrapportage over het project Betuweroute in het kader van de procedureregeling grote projecten (recent herzien: kamerstuk 24 752, nummer 1). De verslagperiode loopt van 1 april 1996 tot 1 januari 1997.

De eerste Voortgangsrapportage is op 14 juni 1996 door de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer en is op 18 december 1996 besproken met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat.

Deze tweede Voortgangsrapportage heeft dezelfde opbouw als de eerste. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de:

- A. projectdefinitie
- B. organisatie
- C. conditionerende activiteiten
- D. aanbestedingen en bouwproces
- E. financiën

A Projectdefinitie

A.1 Randvoorwaarden

In de in het kader van het project Betuweroute geformuleerde randvoorwaarden (eisen vanuit bijvoorbeeld regelgeving of politiek) zijn in de verslagperiode geen wijzigingen opgetreden.

Herijking reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaai

In de eerste Voortgangsrapportage is aangegeven dat de Rijksoverheid een resultaatverplichting op zich heeft genomen. Het Rijk heeft hierin vastgelegd dat bij de openstelling van de Betuweroute de feitelijk optredende geluidbelasting niet hoger zal zijn dan de in het Tracébesluit vastgestelde waarden. Om hieraan te kunnen voldoen heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat besloten tot twee soorten maatregelen:

1. vervoerders worden gestimuleerd om op korte termijn stiller goederenvervoermaterieel aan te schaffen;
2. toelatingseisen worden geformuleerd met betrekking tot de geluidemissie van het spoorwegmaterieel.

Ad 1. Stillere goederenwagon

Belangrijk in dit verband is het lopende ICES project "Stiller treinverkeer" (ICES-STV: Interdepartementale commissie voor het Economisch Structuurbeleid, project Stiller treinverkeer). Doel van ICES-STV is om in 1998 een prototype te realiseren van een containerwagon met bovenbouw die tezamen een geluidreductie van 10 dB(A) opleveren ten opzichte van gangbare combinaties.

Ad 2. Regelgeving

In tegenstelling tot het wegvervoer en de binnenvaart gelden voor het spoorvervoer nog geen internationale normen. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal, bij voorkeur in samenwerking met de andere Europese landen, voorstellen doen voor toelatingseisen aan spoorwegmaterieel, gericht op het gebruik van stiller materieel.

A.2 Functionele eisen

Programma van Eisen algemeen

In het Programma van Eisen (PvE) worden de uitgangspunten van het project vastgelegd. Begin 1997 wordt een laatste toetsing op het concept van het Programma van Eisen (PvE) uitgevoerd. Deze toetsing wordt uitgevoerd door diverse deskundigen (o.a. NS Materieel, NS Cargo, Union Internationale des Chemins de fer, European Rail Research Institute). Definitieve vaststelling van het PvE wordt kort hierna verwacht. Het PvE heeft verschillende functies. Voor bijvoorbeeld de ontwerpers en de uitvoerende partijen dient het als uitgangspunt voor de detailtekeningen en -berekeningen en als referentie bij het voorstellen van varianten.

Voor de toekomstige exploitanten geeft het inzicht in de gebruikersmogelijkheden, bijvoorbeeld de (maximale) vervoerscapaciteit, aansluitingen op de rest van het spoorwegnet en overslagfaciliteiten.

Elektrotechnische systemen

Bij de in het project Betuweroute toegepaste elektrotechnische systemen kan een onderscheid gemaakt worden tussen de systemen voor de tractie-energievoorziening en de systemen voor de beheersing en beveiliging van het treinverkeer.

1. Tractie-energievoorziening

De minister heeft op 29 november 1996 (brief bij aanbieding Tracébesluit Betuweroute) de Tweede Kamer bericht dat besloten is tot toepassing van het 25 kV-tractie- en energievoorzieningssysteem op de Betuweroute. De argumenten voor deze keuze zijn:

- interoperabiliteit: 25 kV is de nieuwe Europese standaard, met dit systeem sluit de Betuweroute aan op Europese ontwikkelingen
- toekomstvastheid en exploitatie: met het 25 kV-systeem is de Betuweroute verzekerd van voldoende energie-capaciteit voor de lange termijn
- kosten: de keuze voor 25 kV kan gemaakt worden binnen het budget voor het project Betuweroute

De keuze voor toepassing van 25 kV heeft geen planologische consequenties voor de spoorbaangebonden voorzieningen welke zijn vastgelegd in het Tracébesluit Betuweroute.

Wel zijn er mogelijk gevolgen voor het materieel van NS-Cargo. Een deel van het locomotievenpark is niet geschikt voor 25 kV en is bij gereedkomen van de Betuweroute nog niet afgeschreven. Naar aanleiding van de afspraken welke zijn gemaakt in het kader van de 'kapitaaldotatie', wordt hierover door de directie Goederenvervoer van DGV met NS Cargo overleg gevoerd.

2. Beheersing en beveiliging

Voor het beheersings- en beveiligingssysteem geldt het uitgangspunt dat deze moet aansluiten op het in ontwikkeling zijnde European Train Control System (ETCS). Om de voortgang van de uitvoering van de Havenspoorlijn te kunnen waarborgen is in 1996 een besluit genomen over een toekomstige beveiligingssysteem op de Havenspoorlijn. Dit systeem sluit zo goed mogelijk aan bij de huidige stand van de ontwikkeling van het ETCS. Een keuze voor het op de A15-lijn te gebruiken systeem wordt in 1998 verwacht.

Double stack-vervoer

De Betuweroute is gedimensioneerd op een totaal vervoersvolume per spoor van circa 45 miljoen ton in 2010. Het potentiële vervoersaanbod voor het spoor kan op langere termijn nog toenemen. Hiervoor is een grotere vervoerscapaciteit per spoor noodzakelijk. Een van de mogelijkheden om de capaciteit van de Betuweroute te vergroten is het rijden met gestapelde containers (het zogenaamde 'double stack'-rijden).

De toekomstverwachtingen rechtvaardigen een keuze voor het volledig geschikt maken van de Betuweroute voor double stack op dit moment nog niet. Niemand kan evenwel voorzien welke ontwikkelingen zich in het spoorgoederenvervoer over 20 à 30 jaar zullen voordoen. Vanuit dit oogpunt wordt afgewogen of het zinvol is om de double stack-optie in technische en ruimtelijke zin open te houden. Hierbij is het met name van belang dat de in de Betuweroute te bouwen tunnels reeds nu een voor het double stack-vervoer geschikte diameter krijgen. Het is vanwege de Nederlandse bodemgesteldheid bijzonder moeilijk de diameter van de tunnelbuizen in een latere fase alsnog te vergroten.

Begin 1997 wordt door het Kabinet besloten of de twee tunnels in het westelijk deel van het tracé (Botlek en Sophia) met een ruimere, voor double stack geschikte, diameter kunnen worden aangelegd. Deze tunnels zullen rond dit tijdstip moeten worden aanbesteed. Een beslissing omtrent het profiel van de overige drie tunnels (onder de Giessen, onder het Pannerdensch Kanaal en bij Zevenaar) kan in een later stadium worden genomen. Deze worden volgens de huidige planning pas in 1998 aanbesteed.

Naar de extra omgevingseffecten van double stack-vervoer is een verkenning uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat deze, in vergelijking met de omgevingseffecten van conventioneel single stack-vervoer, beperkt zijn.

Calamiteitenbestrijding

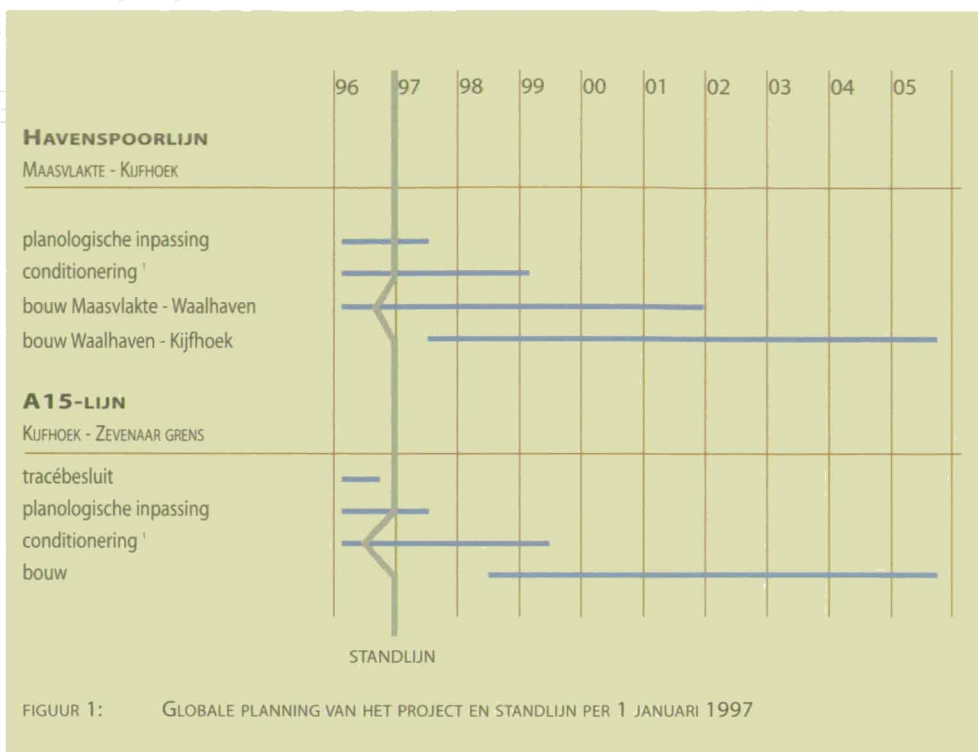
Met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en de betrokken regionale brandweerkorpsen zijn afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van de spoorbaan en de aanwezigheid van bluswater. Op basis van deze afspraken wordt door Binnenlandse Zaken met de brandweerkorpsen overlegd over de aanschaf van nieuw materieel (zogenaamde dompelpompen). Deze pompen zijn nodig om bij een eventuele brand op de Betuweroute overal snel voldoende bluswater te kunnen aanvoeren.

A.3 Aansluiting op het Duitse spoorweganet

Op 6 november 1996 zijn de afspraken tussen Nederland en Duitsland over de aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorweganet, zoals vastgelegd in de Vereinbarung van 31 augustus 1992, op ambtelijk niveau herbevestigd. Beide landen hebben aangegeven dat de uitvoering van de gemaakte afspraken volgens planning verloopt.

A.4 Planning

De globale planning van het project is niet veranderd ten opzichte van die in de eerste Voortgangsrapportage. De stand van zaken per 1 januari 1997 ten opzichte van deze planning (de zogenaamde "standlijn") is aangegeven in figuur 1.



FIGUUR 1: GLOBALE PLANNING VAN HET PROJECT EN STANDLIJN PER 1 JANUARI 1997

¹ Met het begrip "conditionering" worden alle activiteiten bedoeld die nodig zijn om de feitelijke bouwwerkzaamheden mogelijk te maken (onder andere grondverwerving, vergunningen, bodemsanering en archeologie).

Toelichting bij figuur 1

In figuur 1 wordt door de standlijn per 1 januari 1997 aangegeven hoe de feitelijke vordering van de werkzaamheden zich verhoudt tot de planning. Uit de figuur blijkt dat de werkzaamheden, met uitzondering van de projecten "bouw Maasvlakte-Waalhaven" in de Havenspoorlijn en de "conditionering" in de A15 lijn volgens planning verlopen.

De aanvang van de bouw van de Botlekspoortunnel is ongeveer een kwartaal vertraagd als gevolg van het later dan gepland in procedure brengen van het bestemmingsplan. Deze vertraging heeft (nog) geen consequentie voor oplevering van de aanpassing van de bestaande Havenspoorlijn. De afronding van de conditioneringactiviteiten op de A15-lijn is met ongeveer een half jaar vertraagd, doordat in 1996 minder grond is aangekocht dan gepland. Ook deze vertraging heeft (nog) geen consequenties voor de oplevering van de Betuweroute.

B Organisatie

B.1 Rechtsverhouding tussen Rijksoverheid en NS Railinfrabeheer

De Rijksoverheid heeft aan de taakorganisatie NS Railinfrabeheer het exclusieve recht toegekend voor het beheer en onderhoud van de railinfrastructuur. Tussen Rijksoverheid en de Nederlandse Spoorwegen is afgesproken dat met betrekking tot het project Betuweroute bijzondere voorwaarden kunnen worden gesteld. Uitwerking van deze afspraak is gaande.

B.2 Eigendom

Met betrekking tot de positionering van het eigendom van de Betuweroute streeft de Rijksoverheid naar het volledig onderbrengen van de juridische en economische zeggenschap bij de Staat. De belangrijkste reden hiervoor is de privatisering van het project: om private financiers optimaal te kunnen interesseren voor deelneming in de exploitatie van de Betuweroute, moet het eigendom bij de Staat berusten. Een definitief besluit hierover wordt genomen na afronding van overleg met de Nederlandse Spoorwegen, dat begin 1997 zal plaatsvinden.

Het eigendom van de Betuweroute zal worden ondergebracht bij een op te richten rechtspersoon: de BEM (Baan Eigendoms Maatschappij) Betuweroute. De BEM zal tevens het private kapitaal voor de aanleg van de Betuweroute verwerven en zal na oplevering van de Betuweroute de exploitatie ter hand nemen.

B.3 Algemene audit-functie

De projectorganisatie heeft een algemene audit-functie ingesteld. De auditfunctie heeft tot doel het bewaken en waarborgen van de kwaliteit van het project. Aan deze functie wordt inhoud gegeven door een onafhankelijk Auditbureau. Dit Auditbureau zal de projectorganisatie regelmatig een spiegel voorhouden over de wijze waarop werkzaamheden worden uitgevoerd. Vanaf 1 juni 1996 is het Auditbureau werkzaam. Volgens planning zal begin 1997 een auditplan worden vastgesteld. Hierin zijn de onderwerpen geselecteerd die in de komende periode aan een audit zullen worden onderworpen. De auditor rapporteert aan de Directeur Generaal voor het Vervoer.

B.4 Integriteit

Binnen de projectorganisatie zijn afspraken gemaakt teneinde de integriteit van het project te kunnen waarborgen. Het beleid past binnen de bestaande regelgeving en fungerende fatsoensnormen. De afspraken worden schriftelijk vastgelegd.

B.5 Communicatie

In mei 1996 is de communicatie rond het uitbrengen van het Ontwerp-Tracébesluit geëvalueerd.

Het resultaat van deze evaluatie is meegenomen in het communicatieplan Betuweroute.

In het communicatieplan worden alle communicatie-inspanningen in het kader van het project Betuweroute beschreven. Inmiddels wordt volgens dit plan gewerkt. Belanghebbenden en omwonenden zijn via de Informatiekrant "Wisselwerk" geïnformeerd over de voortgang van het project. Het eerste nummer van deze krant is gelijktijdig met het uitbrengen van het Tracébesluit verspreid onder 160.000 huishoudens. Het voornemen is Wisselwerk viermaal per jaar uit te brengen.

Ook is een telefonisch informatienummer Betuweroute beschikbaar gesteld (0800-0228005) dat gratis toegankelijk is. Voor de communicatie met omwonenden in de bouwfase zullen voor de verschillende delen van het tracé deelcommunicatieplannen worden opgesteld.



foto: Peter van Roon

De bouw van de Dintelhaven-spoorbrug is in 1996 gestart.

C Conditionerende Activiteiten

C.1 Bestuurlijk-juridisch

Tracébesluit Betuweroute

Het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute (OTB) heeft in maart en april 1996 ter inzage gelegen, en eenieder is in de gelegenheid gesteld om te reageren. Naast de reacties van de betrokken bestuursorganen zijn bijna 1.000 reacties van particulieren en instellingen binnengekomen. De reacties hebben geen aanleiding gegeven om het bestaande plan op wezenlijke punten te wijzigingen. Wel zijn enkele kleine wijzigingen en correcties aangebracht.

De Vaste Kamercommissie Verkeer en Waterstaat heeft het besluit van de ministers van VROM en V&W om het Tracébesluit uit te brengen voordat de Raad van State uitspraak heeft gedaan inzake het beroep tegen de PKB Betuweroute "voor kennisgeving aangenomen".

De ministers van V&W en VROM hebben op 26 november 1996 het Tracébesluit met de bijbehorende stukken vastgesteld. Gelijktijdig heeft de minister van VROM aan negen gemeenten (Lingewaal, Geldermalsen, Buren, Lienden, Kesteren, Valburg, Elst, Duiven en Heerjansdam) een aanwijzing gegeven. Op 3 december 1996 is het Tracébesluit in werking getreden.

Het Tracébesluit, de aanwijzingen en de bijbehorende stukken lagen van 4 december 1996 tot en met 14 januari 1997 ter inzage. In deze periode was het voor belanghebbenden mogelijk beroep in te stellen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. De instanties die hebben aangegeven planologische medewerking te verlenen hebben één jaar de tijd om hun bestemmings- of streekplannen aan te passen. Aan de gemeenten die een aanwijzing hebben ontvangen is gevraagd te berichten of zij de opgedragen herziening van de bestemmingsplannen binnen één jaar zelf zullen uitvoeren. Indien zij dit weigeren, stelt de minister van VROM het betreffende bestemmingsplan vast.

Uitvoeringsconvenanten

Afspraken met de betrokken bestuurs- en beheersorganen over de uitvoeringsaspecten van de aanleg van de Betuweroute worden vastgelegd in convenanten. Het overleg hierover is gaande. Het is van belang dat de invulling van de convenanten gelijke tred houdt met de aanpassingen van de bestemmingsplannen.

Beroep tegen de Planologische Kernbeslissing Betuweroute

In de periode van 8 juli tot en met 24 september 1996 zijn door de Raad van State tijdens 16 openbare zittingen de bezwaren tegen de PKB Betuweroute behandeld.

De te behandelen onderwerpen waren als volgt verdeeld:

- vier zittingen: onderwerpen van algemene aard (procedures, bandbreedte, financieel-economische onderbouwing en strategische onderbouwing)

Kijfhoek:

nog lang niet uitgerangeerd

Uitbreiding en aanpassing van het rangeerterrein Kijfhoek maken deel uit van de plannen voor de aanleg van de Betuweroute. NS Railinfrabeheer heeft in 1996 een brochure uitgebracht getiteld "Kijfhoek in de hoofdrol" die geheel aan deze plannen is gewijd. Deze tekst is hieraan ontleend.

Het rangeerterrein Kijfhoek is een belangrijke schakel in het goederenvervoer over spoor. Elke dag passeren vele honderden goederenwagons het rangeerterrein Kijfhoek op de grens van Zwijndrecht en Heerjansdam. Wagons worden hier af- en aangekoppeld en vormen - gesorteerd op bestemming - een nieuwe trein die klaar is voor verder transport. Kijfhoek dient als een 'draaischijf' in de verschillende vormen van goederentransport:

- **unit-vervoer**

waarbij wagons met een verschillende herkomst naar één of meer buitenlandse bestemmingen reizen,

- **charter-vervoer**

waarbij een trein van klant naar klant rijdt, en

- **shuttle-vervoer**

waarbij treinen bij een Rail Service Centrum worden samengesteld.

Het goederenvervoer over Kijfhoek zal de komende jaren sterk groeien. De capaciteit van Kijfhoek moet daarom worden vergroot van 1600 wagons per dag nu naar maximaal 4000 wagons per dag in 2010. Het rangeerterrein Kijfhoek krijgt extra opstelsporen en wissels, nieuwe fly-overs en spoorviaducten, maar ook een nieuw sorteersysteem waarin nieuwe ontwikkelingen in de rangeer-techniek zijn toegepast.

Het rangeren vindt op Kijfhoek plaats door te heuvelen, een techniek waarbij gebruik gemaakt wordt van de zwaartekracht. Goederenwagons worden op een rangeerheuvel gereden, worden ontkoppeld, rollen vervolgens van de heuvel af en rijden op eigen kracht naar het juiste spoor waar ze aan de juiste trein kunnen worden gekoppeld.

Daarbij wordt gebruik gemaakt van een computersysteem dat in staat is elke wagon te 'herkennen' en ook in staat is de door de wagons te passeren wissels in de juiste stand te zetten.

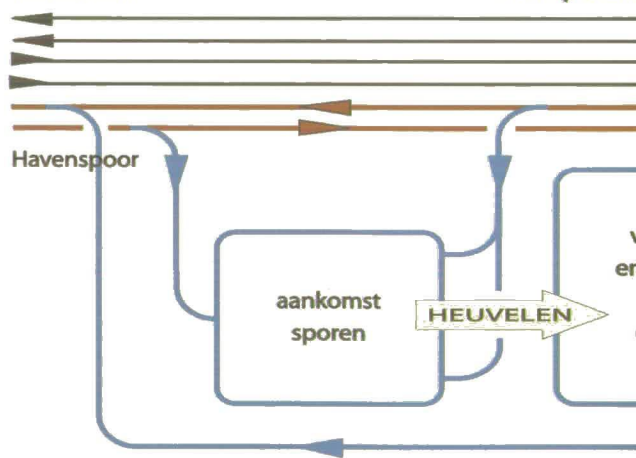
Het systeem regelt niet alleen de door de wagon te volgen route, maar ook de snelheid van deze wagons. Op basis van de door de wagon nog af te leggen afstand, het gewicht van de wagon,

In dit schema is aangegeven hoe de goederentreinen van en naar de Betuweroute en de Rotterdamse haven worden behandeld.

Op Kijfhoek worden treinen van west naar oost gerangeerd. De treinen rijden eerst naar de aankomstsporen.

Rotterdam

vier sporen





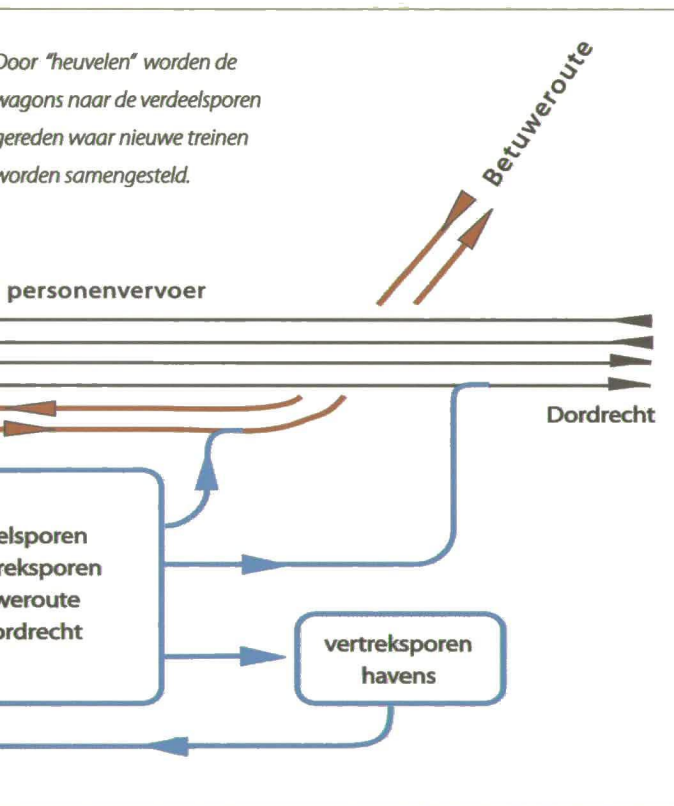
Verdeelsporen Kijfhoek

foto: Peter van Roon



Bijdruksysteem

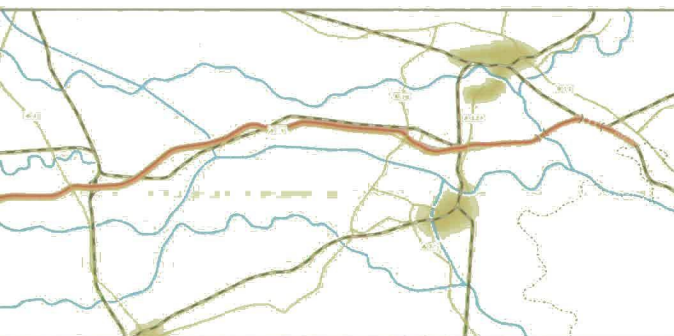
foto: NS Railinfrabeheer



de windkracht en de windrichting wordt de gewenste snelheid berekend. Een wagon die te snel rolt wordt door inschakeling van de railrem afgeremd. Waar een van de rangeerheuvel afrijdende wagon niet genoeg snelheid heeft om de gewenste plaats op eigen kracht te bereiken krijgt deze een 'zetje' door een in de rails ingebouwd bijdruksysteem.

Bij de uitbreiding van Kijfhoek is veel aandacht gegeven aan maatregelen die de geluidsoverlast kunnen beperken en de veiligheid vergroten. Bij het sorteren van de wagens wordt zo min mogelijk gebruik gemaakt van locomotieven. Op veel plaatsen langs het emplacement worden geluidsschermen geplaatst. Stillere rangeerlocomotieven worden ingezet.

Het bewaken van de rolsnelheid van de wagens en het toepassen van een bijdruksysteem beperkt de hinder door het harde botsen van de wagens te beperken. Het rangeerproces wordt zo gewijzigd dat het aantal rangeerbewegingen ook bij het vervoer van gevaarlijke stoffen via Kijfhoek zoveel mogelijk wordt beperkt. De kans op ongelukken neemt hierdoor wezenlijk af.



De uitbreiding en aanpassing van het rangeeremplacement Kijfhoek heeft tot resultaat dat meer treinen sneller kunnen worden behandeld.

De aanpassing van de bij het rangeren gehanteerde systemen en het treffen van de hierboven genoemde maatregelen leidt tot een beperking van de geluidbelasting buiten het emplacement. De veiligheid op het emplacement wordt door deze maatregelen en aanpassingen bevorderd.

- twaalf zittingen waarin achtereenvolgens de van west naar oost te onderscheiden tracégedeelten van de Betuweroute aan de orde kwamen

Na de verslagperiode, op 31 januari 1997, heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan inzake de PKB Betuweroute. De Afdeling oordeelde dat het Kabinet in redelijkheid heeft kunnen besluiten tot aanleg van de Betuweroute. Inhoudelijke en procedurele bezwaren tegen de onderbouwing van het project (nut en noodzaak), de financiering en de relatie met andere projecten en met ander beleid zijn allemaal ongegrond verklaard. Het kabinet mocht er van uitgaan dat binnen de bandbreedtes een tracé kan worden aangelegd waarbij aan de specifieke belangen van betrokkenen in voldoende mate tegemoet kan worden gekomen, zo nodig door middel van het treffen van mitigerende maatregelen, door aankoop, onteigening, het verlenen van nadeelcompensatie of anderszins. Van de 171 ingediende beroepen zijn 22 deels gegrond verklaard en 149 geheel ongegrond.

De Afdeling vernietigde vier onderdelen van de PKB:

- 1. de horizontale en verticale bandbreedtes van de kruising met de Giessen;*
- 2. de horizontale bandbreedte voor de verbindingssporen tussen de Betuweroute en de bestaande Betuwespoorlijn nabij Valburg;*
- 3. de verticale bandbreedte voor de verbindingsbogen tussen de Betuweroute en de bestaande spoorlijn Arnhem-Nijmegen;*
- 4. de horizontale en verticale bandbreedte van de kruising met het Pannerdensch kanaal.*

Voor de vernietigde tracédelen bij de Giessen en het Pannerdensch Kanaal wordt inmiddels de procedure van de partiële PKB-herziening gevolgd. In 1995 had het Kabinet al besloten op deze plaatsen een tunnel in plaats van een brug aan te leggen. Voor de verbindingssporen tussen de Betuweroute en de bestaande Betuwespoorlijn nabij Valburg geldt dat in 1994 al is besloten deze niet aan te leggen. Voor de verbindingsbogen tussen de Betuweroute en de bestaande spoorlijn Arnhem-Nijmegen (de zogenaamde "oortjes" bij Elst) is in overleg met de Tweede Kamer besloten deze in een eenvoudige vorm op maaiveld aan te leggen. Deze gelijkvloerse variant is al meegenomen in het Tracébesluit Betuweroute. Samenvattend kan worden vastgesteld dat de uitspraak in lijn is met de in het kader van het Tracébesluit Betuweroute door het Rijk genomen beslissingen en derhalve geen consequenties heeft voor de voortgang van de uitvoering van het project.

Planbeschrijving Havenspoorlijn

De Planbeschrijving Havenspoorlijn is op 15 november 1996 vastgesteld en gelijktijdig met het Tracébesluit Betuweroute gepubliceerd. De Planbeschrijving dient als basis voor de in het Rotterdamse havengebied aan te passen bestemmingsplannen en dient als basis voor de schadevergoeding.

Kortsluitroute

Voor de aanleg van de Kortsluitroute (de verbinding tussen de bestaande Havenspoorlijn en de verlegde Havenspoorlijn ten zuiden van Rotterdam) wordt de normale Tracéwetprocedure gevolgd.

De ministers van V&W en VROM hebben op 30 september 1996 een standpunt over het tracé ingenomen. Hierover is de Tweede kamer bij brief van 30 september 1996 geïnformeerd.

Na de verslagperiode, op 28 januari 1997, is het Ontwerp Tracébesluit voor de Kortsluitroute uitgebracht.

Partiële herziening PKB Betuweroute

Het Kabinet heeft op 11 oktober 1996 een standpunt ingenomen over de partiële herziening van de PKB Betuweroute ten behoeve van de kruisingen met het Vaanplein, het Waaltje Barendrecht en Heerjansdam, de Giessen en het Pannerdensch Kanaal. Op 14 oktober 1996 is het standpunt ter behandeling aan de Tweede Kamer gezonden. Na aanvaarding door de Tweede en Eerste Kamer zal een OTB voor drie van deze tracédelen worden uitgebracht, voor de kruising met het Waaltje is dit reeds gebeurd. Onderdeel van de partiële herziening is het vergroten van de verticale bandbreedte bij het Sophiatracé. Deze wordt zodanig verruimd dat ook de aanleg van een boortunnel in plaats van een zinktunnel mogelijk is.

Nationale Ombudsman

De Nationale Ombudsman heeft op 30 december 1996 uitspraak gedaan naar aanleiding van een klacht van bewoners van Boerenhoek. De klacht had betrekking op de lange periode van onzekerheid voor de bewoners rond het aanleggen van de Betuweroute en de doortrekking van rijksweg A15 en de te verwachten geluidsoverlast van de Betuweroute. De Ombudsman heeft de klacht op hoofdlijnen ongegrond verklaard. Op één punt - een eenmalige redactionele onzorgvuldigheid met betrekking tot de geluidsproblematiek - heeft de Ombudsman de klacht gegrond verklaard. De uitspraak heeft geen consequenties voor het project.

C.2 Grondverwerving, bodemonderzoek en archeologie

Grondverwerving

Het aantal eigenaren dat in 1996 is overgegaan tot verkoop van hun gronden was kleiner dan aangenomen. Belangrijke redenen hiervoor zijn het uitstel van publicatie van het Tracébesluit en het door de betreffende eigenaren afwachten van de uitspraak van de Raad van State inzake het PKB-beroep.

Het grootste deel van de percelen waarvoor een taxatierapport is opgemaakt bevindt zich in de onderhandelingsfase. Van de benodigde gronden is 13% aangekocht. In het laatste kwartaal van 1996 nam de bereidheid van grondeigenaren om over te gaan tot verkoop van hun gronden duidelijk toe. Op de plaatsen waarvoor een partiële herziening van de PKB wordt voorbereid (kruisingen bij het Vaanplein, Sophia, Giessen en Pannerdensch Kanaal), worden nog geen gronden verworven. De gesprekken tussen medewerkers van het project Betuweroute en degenen van wie gronden of andere onroerende zaken benodigd zijn, zijn erop gericht overeenstemming te bereiken over de verkoop (minnelijke overeenstemming). In deze gesprekken wordt ook uiteengezet wat het

vervolg is ingeval niet tot 'minnelijke overeenstemming' kan worden gekomen. In dat geval dient een procedure volgens de Ontheingingswet te worden gevolgd. In deze procedure zijn twee belangrijke stappen te onderscheiden, te weten: de administratieve procedure en de gerechtelijke ontheingingsprocedure. De administratieve procedure leidt tot het verkrijgen van een Koninklijk Besluit (KB) waarin de gronden voor ontheinging worden aangewezen. Op basis van zo'n KB kan de gerechtelijke ontheingingsprocedure worden gestart.

Voor het project Betuweroute is de administratieve procedure ter verkrijging van de ontheingings-KB's in december 1996 gestart, direct na het vaststellen van het Tracébesluit. Door NS Railinfrabeer is bij de minister van V&W een aanvraag ingediend voor het Koninklijk Besluit voor het tracédeel Sliedrecht-Gorinchem. Het totale tracé is bij deze aanvragen om praktische redenen opgesplitst in acht delen. De aanvragen voor de overige delen zullen in de loop van 1997 bij de minister worden ingediend. Verwacht wordt dat het Koninklijk Besluit binnen één jaar na de indiening van de aanvraag wordt verleend.

Bodemonderzoek

Van het aantal uit te voeren milieukundige bodemonderzoeken is meer dan de helft afgerond. Een deel - bijna 20% van het totaal - is op dit moment in uitvoering. De overige onderzoeken moeten nog worden gestart. Zoals in de eerste Voortgangsrapportage is gemeld, laten de eerste resultaten zien dat de mate van verontreiniging hoger uitvalt dan werd verwacht. Met de provincies Gelderland en Zuid-Holland (het bevoegd gezag) is overeenstemming bereikt over de uitgangspunten voor het uitvoeren van de bodemsaneringen. Deze uitgangspunten zullen begin 1997 worden vastgesteld.

Archeologie

Alle 42 ontwerpen voor de aanvullende archeologische onderzoeken (AAO's) zijn afgerond. Inmiddels is ongeveer de helft van de AAO's uitgevoerd. Volgens planning moeten alle onderzoeken in de zomer van 1997 worden afgerond. Hierna zal de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) een selectie maken van vindplaatsen die behouden moeten worden. In verband met de beperkte beschikbare doorlooptijd heeft het ROB nu reeds twee vindplaatsen geselecteerd. In januari 1997 zal worden gestart met de aanbestedingsprocedure voor het definitieve onderzoek van deze vindplaatsen. Er is enige zorg over het realiseren van de planning voor de grotere opgravingen in verband met het vooralsnog ontbreken van betredingstoestemmingen.

Afdwingen betredingstoestemmingen

In het laatste kwartaal van 1996 is het aantal betrokkenen dat betreding van hun gronden - ten behoeve van het uitvoeren van bodem- en archeologisch onderzoek - weigerde gedaald naar ongeveer 8 % (in de eerste Voortgangsrapportage werd gemeld dat ongeveer 33 % van de betrokkenen toestemming tot betreding weigerde). In de gemeente Sliedrecht zijn voor de eerste keer, in het kader van het project Betuweroute, stappen genomen om betredingstoestemmingen af te dwingen op grond van artikel 9 van de Ontheingingswet. Dit is gebeurd in goede samenwerking met het College van B&W.

Het starten van deze procedure leidde er in Sliedrecht toe dat de mensen, die aanvankelijk de toestemming tot betreding van hun gronden hadden geweigerd, toch mee wilden werken.

C.3 Schaderegeling

De minister van V&W heeft op 6 september 1996 de Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute vastgesteld; de Regeling voorziet in de behandeling van zowel nadeelcompensatieclaims als planschadeclaims. De Regeling is op 1 oktober 1996 in de Staatscourant gepubliceerd (nummer 189) en is in werking getreden na het van kracht worden van het Tracébesluit. In de Regeling wordt het Tracébesluit Betuweroute aangemerkt als schadetoebrengend besluit; de Regeling is tevens van toepassing op de Havenspoorlijn en de aanpassing van de bestaande spoorlijn van Zevenaar tot aan de grens met Duitsland. De Regeling is tot stand gekomen in overleg met de betrokken gemeenten en provincies.

Met het vaststellen van het Tracébesluit is de formele basis ontstaan voor het indienen van schadevergoedingsverzoeken. De verzoeken worden door NS Railinfrabeheer namens de minister van Verkeer en Waterstaat behandeld, hierbij adviseren onafhankelijke schadebeoordelingscommissies. Een beslissing over de ingediende schadeverzoeken kan pas worden genomen nadat het Tracébesluit onherroepelijk geworden is.

C.4 Toekomstig gebruik

Transport in balans

Het Nederlands goederenvervoerbeleid is uiteengezet in het in september 1996 verschenen plan van aanpak "Transport in balans". In dit plan van aanpak acht het Kabinet de voorspelde hoeveelheid vervoer op de Betuweroute in 2015 van meer dan 30 mln ton haalbaar.

Witboek Spoorvervoer

De Europese Commissie heeft in juli 1996 het Witboek Spoorvervoer ("A strategy for revitalising the community's railways") uitgebracht. In het Witboek uit de Commissie haar zorgen omtrent de voortgang van de implementatie van Richtlijn 91/440 en de afname van het aandeel van het vervoer van goederen per spoor binnen Europa in periode 1970-1994. Bij extrapolatie van de huidige trends zal het aandeel van het spoor in het goederenvervoer binnen Europa afnemen van 16 % naar 9 %. Om een impuls te geven aan de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor stelt de Commissie de instelling van zogenoemde Trans-European Rail Freight Freeways voor. Op deze Freeways zullen vervoerders vrije toegang moeten hebben, zullen er maatregelen genomen worden ter bevordering van technische (bijvoorbeeld: beveiliging, energievoorziening, materieel) en administratieve (bijvoorbeeld: stoppen aan grenzen, afhandeling documenten) interoperabiliteit. De Nederlandse regering zet zich in om de as Rotterdam-Duitsland-Oostenrijk-Italië aan te wijzen als proefproject voor deze Freeways.



D Aanbestedingen en Bouwproces

D.1 Contracteringsbeleid

De aanbesteding van de bouwcontracten zal geschieden volgens de vigerende Europese richtlijnen, in het bijzonder de vierde (93/38/EEG). Deze is speciaal gericht op de nutssector, waaronder ook vervoer valt. Op 30 november 1996 zijn de hoofdlijnen van het contracteringsbeleid van het project Betuweroute aan de bouwwereld gepresenteerd.

D.2 Aanbestedingen

Botlek- en Sophiaspoortunnel

De aanbestedingsprocedures voor de Botlek- en de Sophiaspoortunnel zijn gestart.

Aan vijf aannemingscombinaties is gevraagd offerte uit te brengen.

De gunning wordt begin 1997 verwacht.

Overige aanbestedingen Havenspoorlijn

Op de bestaande Havenspoorlijn zijn de volgende werken gegund:

- grondwerk emplacement Botlek (geplande oplevering begin 1997)
- Dintelhavenspoorbrug (geplande oplevering april 1998)
- een klein deel van het grondwerk langs de bestaande Havenspoorlijn over een lengte van 1,3 km
- het beveiligingssysteem
- de benodigde aanpassingen voor de ombouw op het emplacement Kijfhoek
- de software ten behoeve van het rangeersysteem op het emplacement Kijfhoek

A15-lijn

Op de A15-lijn zijn nog geen werken aanbesteed.

D.3 Bouwproces

Havenspoorlijn

Over de voortgang van het bouwproces op de Havenspoorlijn kan het volgende worden gemeld:

- de uitvoering van de bouw van de Dintelhavenspoorbrug is gestart
- de uitvoering van het grondwerk op het emplacement Botlek is voor meer dan de helft gereed

Rangeeremplacement Kijfhoek

De werkzaamheden voor de ombouw van het heuvelsysteem zijn gestart.

De ontwikkeling van de software van het heuvelsysteem verloopt volgens planning.

A15-lijn

Voor de realisering van de A15-lijn is nog geen aanvang gemaakt met de bouw.

E Financiën

E.1 Het gereserveerde budget

Het in het Voortgangsrapport nummer 1 aangegeven budget van f 8,25 miljard dient als referentie voor de totale investeringskosten van de Betuweroute (prijspeil 1995). Dit bedrag is exclusief BTW en heeft een onzekerheidsmarge van 20 %. In de verslagperiode is het budget toegenomen met f 120 mln ten gevolge van loon- en prijsontwikkelingen. De loon- en prijsontwikkelingen zijn vastgesteld op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen (van het Centraal Planbureau).

projectonderdeel	budget per 1 april 1996	budgetontwikkeling in de verslagperiode door autonome loon- en prijsontwikkelingen	budget per 1 januari 1997
Havenspoorlijn	3,10	0,05	3,15
A15-lijn	5,15	0,07	5,22
Totaal	8,25	0,12	8,37

TABEL 1: BUDGETONTWIKKELING
(IN MILJARDEN GULDENS, PRIJSPEIL 1996)

In onderstaande tabel zijn de totale kasuitgaven en dekkingsbronnen van het project Betuweroute weergegeven.

	t/m 95	96	97	98	99	00	01	later	totaal
Begroting									
Meerjarencijfers	256	245 ¹	943 ¹	1.116	1.178	1.421	1.320	1.890	8.369
Dekking									
Infrafonds	178	85	197	334	259	230	230	252	1.765
FES	68	115	675	722	843	796	714	20	3.953
Overig	10	45	71	60	76	395	376	1.618	2.651

TABEL 2: MEERJARENCIJFERS INVESTERINGSBEDRAGEN EN DE DEKKINGSBRONNEN
(STAND NAJAARSNOTA 1996, IN MILJOENEN GULDENS, EXCLUSIEF BTW, PRIJSPEIL 1996)

¹ Na de verslagperiode van deze rapportage zijn de uitgaven 1996 en de prognose voor 1997 naar beneden bijgesteld ten opzichte van de najaarsnota. De prognose voor 1997 bedraagt f 500 mln. Deze bijstelling wordt veroorzaakt door vertraging in het grondverwervingsproces en een vertraging bij de aanvang van de bouw van de Botlekspoortunnel. In tabel 4 staan de gerealiseerde uitgaven in 1996 weergegeven.

Toelichting bij tabel 2

Het dekkingsonderdeel 'Infrafonds' omvat:

- de reguliere middelen uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer ad f 1.765 miljoen

Het dekkingsonderdeel 'FES' omvat:

- een bijdrage uit het Fond Economische Structuurversterking ad f 3.953 miljoen (inclusief de extra toegekende FES-middelen ad f 820 miljoen)

Het onderdeel 'Overige dekking' omvat:

- de private financiering ad f 1,6 miljard
- de bijdragen van de Europese Unie ad f 300 miljoen
- een bijdrage van de provincie Gelderland ad f 17 miljoen
- de SVV-middelen oorspronkelijk bestemd als risicobuffer voor tegenvallers bij de private financiering ad f 700 miljoen

Bij de investeringsbedragen zijn alle kosten van het project opgenomen, met uitzondering van de personeels- en apparaatskosten van de Projectdirectie Betuweroute van het Directoraat-Generaal voor het Vervoer.

Financiële verplichtingen

Volgens de huidige planning zal de Rijksoverheid in het jaar 1999 alle financiële verplichtingen voor het project zijn aangegegaan. In de onderstaande tabel is een opbouw weergegeven van de verplichtingen met bijbehorende kaseffecten over de jaren.

	t/m 1995	1996	1997	1998	1999	Kas
Verplichtingen	342	763	1.657	2.700	2.907	8.369
t/m 1995	256					256
1996	86	159				245
1997		285	658			943
1998		244	500	372		1.116
1999		75	345	380	378	1.178
2000			154	315	952	1.421
2001				675	645	1.320
na 2001				958	932	1.890

TABEL 3: VERPLICHTINGEN - KAS MATRIX
(STAND NAJAARSNOTA 1996, BEDRAGEN IN MILJOENEN GULDENS, PRIJSPEL 1996)

E.2 De raming

In de eerste Voortgangsrapportage Betuweroute is gemeld dat er een verschil bestaat tussen de in de begroting van Verkeer en Waterstaat gereserveerde middelen (het budget) en de kostenraming van NS RIB voor de aanleg van de Betuweroute. Tevens is gemeld dat vooralsnog vastgehouden wordt aan het gereserveerde budget. Een nadere beoordeling van het verschil tussen het budget en de kostenraming is onder meer afhankelijk van het goedgekeurd Programma van Eisen (PvE), de uitkomsten van de kostenaudit en de resultaten van de eerste aanbestedingen.

Programma van Eisen

Het Programma van Eisen is inmiddels nader uitgewerkt. Deze nadere uitwerking heeft geen reële mogelijkheden laten zien om op dit moment substantieel de in het Programma van Eisen opgenomen voorzieningen te beperken.

Kostenaudit

Op 13 februari 1996 is het eindrapport van een audit op de kostenraming Betuweroute verschenen. Deze audit geeft geen aanleiding tot wijzigingen in het ramingsbedrag van NS RIB.

Resultaat aanbesteding

Het uiteindelijke oordeel over de kostenraming zal blijken uit de aanbestedingen. Op grond van uitkomsten van de eerste aanbestedingen zal dus een nadere conclusie over de juiste hoogte van de te reserveren middelen kunnen worden getrokken. In 1998 bestaan hier voldoende gegevens over.

Budget

Begin 1997 zal in het Kabinet worden gesproken over de mogelijkheid van double stack-vervoer en een budgettophoging van het project ter verkleining van het aanwezige verschil tussen raming en begroting. De aanwezigheid van een (in omvang beperkt) verschil tussen budget en kostenraming is overigens niet ongebruikelijk voor grote infrastructuurprojecten. Gegeven de omvang van het project en de fase waarin het verkeert wordt een dergelijk verschil verantwoord geacht.

Medio 1998 zal een balans worden opgemaakt van de financiële ontwikkelingen. Op dat moment zijn de werkelijke aanbestedingbedragen van de bestaande Havenspoorlijn bekend. Op basis van dit inzicht kan worden beoordeeld of een bezuiniging binnen het project dan wel een budgetaanpassing binnen het Infrastructuurfonds nodig is. De eerste aanbestedingen voor de A15-lijn zullen eind 1998, begin 1999 plaats vinden.

E.3 De uitgaven

De uitgaven ten behoeve van het project Betuweroute tot 1 januari 1997 bedragen f 458 miljoen. De uitgaven van Verkeer en Waterstaat betreffen programma-uitgaven van de Projectdirectie Betuweroute.

UITGAVEN TOT 01-01-1997	t/m 1993	1994	1995	1996	TOTAAL
MINISTERIE VERKEER EN WATERSTAAT	6	5	8	8	27
NS RAILINFRABEHEER	95	72	71	193	431
TOTAAL	101	77	79	201	458

TABEL 4: UITGAVEN TEN BEHOEVE VAN HET PROJECT BETUWERROUTE TOT 1 JANUARI 1997
(IN MILJOENEN GULDENS, PRIJSPEIL 1996)

De uitgaven van de NS Railinfrabeheer betreffen voorbereidings- en investeringsuitgaven van de Managementgroep Betuweroute. Deze uitgaven zijn door middel van driemaandelijke voorschotten aan NS RIB verstrekt.

In 1996 zijn minder investeringsuitgaven gedaan dan gepland. Dit verschil wordt veroorzaakt doordat minder eigenaren zijn overgegaan tot verkoop van hun eigendom dan verwacht.

E.4 De dekking

De dekkingsbronnen voor het project Betuweroute zijn weergegeven in paragraaf E.1.

Bijdragen vanuit de Europese Unie

Inmiddels is van de Europese Unie f 17 miljoen, voornamelijk ten behoeve van studie en onderzoek, ontvangen. De bijdragen van de Europese Unie worden jaarlijks vastgesteld op basis van door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen. Op 11 december 1996 heeft de Europese Commissie de bijdrage voor 1996 formeel vastgesteld. Voor technische en ontwerpstudies ten behoeve van het project Betuweroute is 10 miljoen ECU (ruim f 21 mln) ter beschikking gesteld. Deze bijdrage zal naar verwachting in 1997 in gedeelten worden ontvangen.

De aanvraag voor een bijdrage uit het Europese budget voor transeuropese netwerken zal begin 1997 aan de Europese Commissie worden verzonden. Het gaat hierbij om de uitgaven voor studie en onderzoek in 1997. Daarnaast zal een verzoek worden ingediend voor een bijdrage in de investeringskosten voor het projectonderdeel Botlektunnel.

Gehanteerde begrippen

tractie-energievoorziening

Met "tractie" wordt het trekkend materieel bedoeld. Dit zijn locomotieven of motorwagens.

Tractie-energievoorziening is het systeem dat het trekkend materieel in staat stelt te rijden.

De elektrische locomotieven krijgen hun energie via een bovenleiding. Het Nederlandse spoorwegennet heeft nu een bovenleidingspanning van 1500 V gelijkstroom. In onze buurlanden wordt met andere elektrische systemen gewerkt.

De grote verscheidenheid aan elektrische systemen is bijzonder lastig bij grensoverschrijdend treinverkeer. Het is van belang hierin een grotere uniformiteit te bereiken. Door de Europese Unie is dit onderkend. Omdat het 25 kV wisselstroom-systeem de grootste energiec capaciteit en daarmee de beste gebruiksmogelijkheden biedt is dit de nieuwe Europese standaard voor tractie-energievoorziening. De Betuweroute en de HSL-Zuid zullen hiermee worden uitgerust.

interoperabiliteit

Van 'interoperabiliteit' is sprake wanneer de gehanteerde treinsystemen (zowel technisch als procedureel) op een zodanige wijze op elkaar zijn afgestemd, dat een onbelemmerd grensoverschrijdend treinverkeer mogelijk is. Bij een volledige interoperabiliteit kan een trein op ieder willekeurig spoortraject in binnen- en buitenland rijden, zonder dat eerst van locomotief of machinist moet worden gewisseld. De Betuweroute krijgt een tractie-energievoorziening van 25 kV. Voor het bereiken van technische interoperabiliteit is het nodig dat ook de beveiligingsystemen op elkaar zijn afgestemd. In Europees verband wordt gewerkt aan een standaard, die European Rail Traffic Management System (ERTMS) wordt genoemd. Het European Train Control System (ETCS) is hier een onderdeel van. Indien ERTMS/ETCS op tijd beschikbaar is, wordt de Betuweroute hiermee uitgerust. Maar in ieder geval moet het op de Betuweroute toe te passen beveiligingssysteem kunnen werken in combinatie met toekomstige ERTMS/ETCS-treinapparatuur.

single en double stack

Op dit moment wordt er op de Europese spoorwegen uitsluitend met containers in een enkele laag op de goederenwagon ('single stack') gereden. In de Verenigde Staten wordt op een aantal routes ook gereden met twee bovenop elkaar gestapelde containers gereden. Dit noemt men 'double stack'.

audit

Een onafhankelijk oordeel over de kwaliteit van de organisatie en de door een organisatie geleverde producten, gericht op het verbeteren van de kwaliteit daarvan.

horizontale en verticale bandbreedte

De maximale ruimte waarin het tracé zich bij het uitwerken van de plannen mag bewegen, zowel waar het gaat om de ligging in het maaiveld (horizontaal) als waar het gaat om de hoogte- of diepteligging (verticaal).

planschade en nadeelcompensatie

Het vergoeden van geleden schade voor zover deze aan het project Betuweroute kan worden toegerekend. Planschade is de schade als gevolg van een planologische wijziging, bijvoorbeeld een herziening van een bestemmingsplan. Nadeelcompensatie betreft de vergoeding van de schade als gevolg van (tijdelijke) maatregelen die samenhangen met de aanleg van de Betuweroute.

flankerend beleid

Maatregelen gericht op het bevorderen van het goederenvervoer over het spoor. Bijvoorbeeld maatregelen die de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van andere vervoerssystemen helpen versterken en daarmee het marktaandeel vergroten.

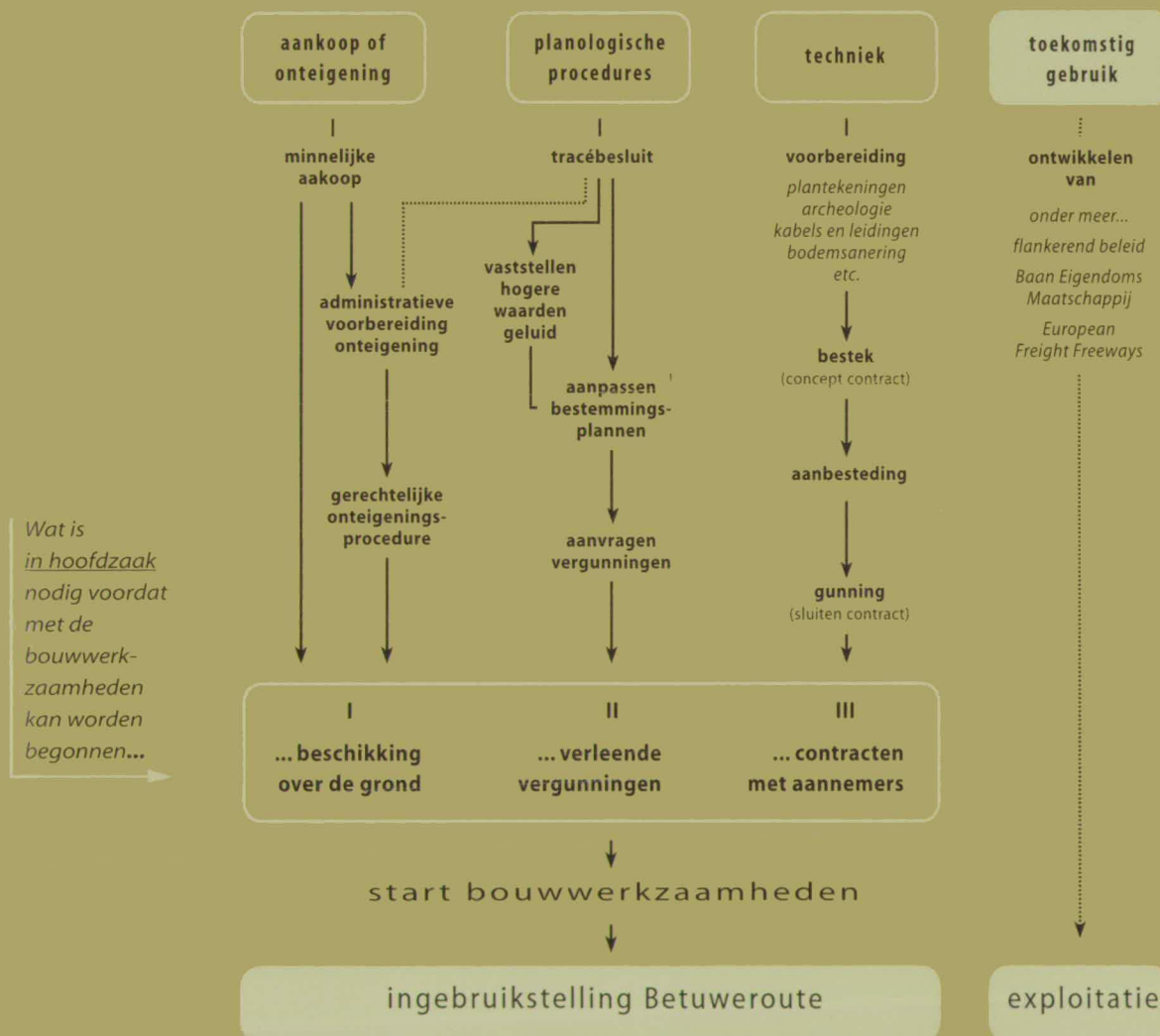
aanwijzing

Opdracht van de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu om een bestaand bestemmingsplan aan te passen.

Overzicht bouwvoorbereiding

Het Tracébesluit Betuweroute is op 3 december 1996 in werking getreden.

In onderstaand schema is weergegeven wat in hoofdzaak verder nog nodig is om met de bouw te kunnen beginnen.



¹ Volgens de Tracéwet moeten de bestemmingsplannen binnen één jaar na het tracébesluit zijn aangepast

M A A S V L A K T E

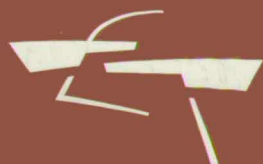


DE VOORTGANGSRAPPORTAGE BETUWEROUTE
KAN WORDEN AANGEVRAAGD BIJ SDU-FULFILMENT

TELEFOON: 070 3789830
FAX: 070 3789783

ISBN 90 346 33977

BETUWEROUTE INFORMATIELIJN
0800 022 8005



Betuweroute



Voortgangsrapportage Betuweroute

3

PEILDATUM:
1 JULI 1997

De Voortgangsrapportage Betuweroute 3
is een publicatie van:

Projectdirectie Betuweroute
postbus 20903
2500 EX Den Haag



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Voortgangsrapportage

Betuweroute

Verslagperiode:

1 januari 1997 - 1 juli 1997

Den Haag, september 1997





Inhoud

Inleiding

A	Projectdefinitie	
	A1 Randvoorwaarden	5
	A2 Functionele eisen	6
	A3 Aansluiting op het Duitse spoorwegnet	6
	A4 Planning	7
B	Organisatie	
	B1 Rechtsverhouding tussen Rijksoverheid en NS Railinfrabeheer	9
	B2 Eigendom	9
	B3 Algemene auditfunctie	9
	B4 Integriteit	9
	B5 Communicatie	9
	B6 Platform BEGRIP	10
C	Conditionerende Activiteiten	
	C1 Bestuurlijk - juridisch	11
	C2 Grondverwerving, bodemonderzoek en archeologie	16
	C3 Schaderegeling	17
	C4 Toekomstig gebruik	17
D	Aanbestedingen en bouwproces	
	D1 Contracteringsbeleid	19
	D2 Aanbestedingen	19
	D3 Bouwproces	19
E	Financiën	
	E1 Het budget	20
	E2 De uitgaven	22
	E3 De dekking	23
F	Noord-oostelijke Verbinding	
	F1 Inleiding	25
	F2 Tracé/MER studie	25
	F3 Planning	27
	F4 Financiën	27
	Overzicht brieven en documenten	28

Inleiding

Dit is de derde voortgangsrapportage over het project Betuweroute in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten. De verslagperiode loopt van 1 januari 1997 tot 1 juli 1997.

De tweede Voortgangsrapportage is op 13 maart 1997 door de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer en is op 21 mei 1997 besproken met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat (verslag vastgelegd in Kamerstuk 22589, nr. 119).

Vanwege de samenhang tussen de projecten Noord-oostelijke verbinding (NOV) en Betuweroute, wordt in de Voortgangsrapportage Betuweroute in het vervolg ook de voortgang gemeld van de NOV. Daarmee wordt tevens voldaan aan het verzoek van de Tweede Kamer haar te informeren over de voortgang van dit project. Afgezien van de gezamenlijke rapportage blijft de NOV een afzonderlijk project.

A Projectdefinitie

A.1 Randvoorwaarden

In de randvoorwaarden van het project Betuweroute (eisen vanuit bijvoorbeeld regelgeving of politiek) zijn in de verslagperiode geen wijzigingen opgetreden.

Calamiteitenbestrijding

Het overleg met het ministerie van Binnenlandse Zaken en de regionale brandweerkorpsen is voortgezet. In aansluiting op reeds eerder gemaakte afspraken zijn in dit overleg nadere afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van de spoorbaan bij eventuele calamiteiten en de beschikbaarheid van bluswater.

(Brand-)veiligheid in tunnels

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat werkt in samenwerking met het ministerie van Binnenlandse Zaken, de Nederlandse Spoorwegen en de betrokken regionale brandweerkorpsen aan een beveiligingsconcept voor spoortunnels voor goederenvervoer. Dit beveiligingsconcept zal als leidraad dienen voor de nog te formuleren regelgeving en dient als een van de uitgangspunten voor het ontwerp van de tunnels van de Betuweroute. Het beveiligingsconcept wordt naar verwachting in het derde kwartaal van 1997 vastgesteld. Op basis van de huidige inzichten zal de inpassing van het beveiligingsconcept binnen het budget van het project worden gerealiseerd.

Bronbeleid geluid

Op het gebied van terugdringen de geluidsbelasting door goederentreinen richten de inspanningen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich op het tot stand brengen van regelgeving, met name het opstellen van toelatingseisen voor het gebruik van stil materieel. Ook wordt door het ministerie de ontwikkeling van stillere goederenwagens ondersteund.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat streeft naar het tot stand brengen van Europese regelgeving voor de geluidemissie van het spoorgoederenmaterieel. Het ministerie heeft hiertoe een oproep gedaan tijdens een conferentie - gehouden op 22 en 23 mei 1997 - van de Europese Unie over het geluidbeleid. Daarbij is door het ministerie aangedrongen op het stimuleren van de invoering van stiller materieel. Deze aanbevelingen zijn in de conclusies van de conferentie overgenomen. De Europese Commissie is geadviseerd de conclusies in de tweede helft van 1997 uit te werken in werkgroepen. Het ministerie zal hierin participeren.

Op basis van een verkenning door NS Materieel is besloten tot de verdere uitwerking van een prototype van een innovatieve - stillere - goederenwagon. Het gaat om de ontwikkeling van een gelede wagon die geschikt is voor het vervoer van 20- en 40-voets containers. NS Materieel stelt voor de ontwikkeling van dit prototype het functioneel Programma van Eisen op.

A.2 Functionele eisen

Programma van Eisen algemeen

Het Programma van Eisen (PvE) voor de Betuweroute wordt naar verwachting in het derde kwartaal van 1997 door de minister van Verkeer en Waterstaat vastgesteld. Dit PvE dient voor ontwerpers en uitvoerende partijen als uitgangspunt bij het verdere ontwerp en geeft de toekomstige exploitanten inzicht in de gebruiksmogelijkheden van de Betuweroute.

Tractie-energievoorziening

Op het traject Europoort - Maasvlakte (onderdeel van de Havenspoorlijn) wordt een proefproject EMC/25 kV (Elektro-Magnetische Compatibiliteit) ingericht. Een dergelijk proefproject is nodig, omdat 25 kV energievoorziening voor het Nederlands spoorwegnet nieuw is. In het proefproject worden de elektro-magnetische invloeden van het nieuwe tractiesysteem op de bestaande systemen in de buurt van de spoorbaan bestudeerd, met als doel een juiste werking te garanderen op plaatsen waar de twee verschillende systemen naast elkaar moeten functioneren. In deze proef wordt naast materieel van de Nederlandse Spoorwegen ook materieel van derden getest.

Double stack-vervoer

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft besloten om de tunnels in het westelijk deel van het tracé (Botlek en Sophia) een zodanige diameter te geven dat eventueel double stack-vervoer niet onmogelijk wordt. De dekking van de meerkosten, die worden geschat op f 150 mln (prijspeil 1996), wordt binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat gevonden. De aanpassing wordt geëffectueerd in de begroting van Verkeer en Waterstaat 1998-2002. De minister heeft dit de Tweede Kamer gemeld in het Algemeen Overleg van 21 mei 1997.

Een beslissing omtrent de profielen van de overige drie tunnels (Giessen, Pannerdensch Kanaal en Zevenaar) wordt in 1998 genomen. De meerkosten worden voorlopig geschat op f 120 mln. Het ontwerp van alle overige kunstwerken is gebaseerd op het normale profiel van vrije ruimte.

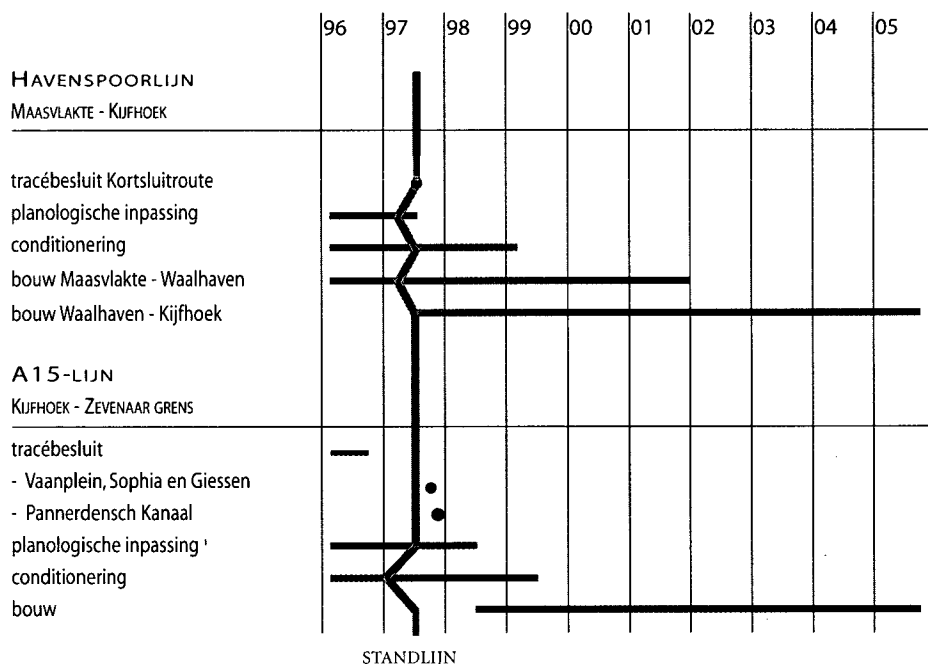
A.3 Aansluiting op het Duitse spoorwegnet

In het regulier ambtelijk overleg tussen Duitsland en Nederland wordt de uitvoering van de Vereinbarung (van 31 augustus 1992) besproken. De uitvoering van de gemaakte afspraken verloopt volgens planning. Railned en de Deutsche Bahn (DB) verrichten een capaciteitsstudie voor het traject Arnhem-Oberhausen. Op dit traject zullen in de toekomst, behalve de reguliere Intercity-treinen, zowel Betuweroute- als HST-Oost-treinen gaan rijden. De resultaten van deze studie worden in de tweede helft van 1997 in een ambtelijk overleg tussen Duitsland en Nederland besproken.

A.4 Planning

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft op 3 juni 1997 het startsein gegeven voor de bouw van het project Betuweroute bij de Dintelhavenbrug (onderdeel van de Havenspoorlijn).

De globale planning van het project en de stand van zaken per 1 juli 1997 is aangegeven in figuur 1.



FIGUUR 1: GLOBALE PLANNING VAN HET PROJECT EN STANDLIJN PER 1 JULI 1997

¹ De geplande doorlooptijd van de planologische inpassing van de A15-lijn is met één jaar verlengd. Voor motivering daarvan zie de toelichting A15-lijn op pagina 8.

Toelichting bij figuur 1

Havenspoorlijn

In de vorige Voortgangsrapportage is aangegeven dat de planologische inpassing van de Havenspoorlijn met ongeveer een kwartaal is vertraagd als gevolg van een vertraging in de artikel 19 WRO-procedure in het kader van het bestemmingsplan Botlekspoortunnel. Hierdoor is ook de aanvang van de bouw van de Botlekspoortunnel met een kwartaal vertraagd. In de verslagperiode is hierin geen wijziging opgetreden. Vooralsnog heeft deze vertraging geen consequentie voor de geplande oplevering van het gedeelte Maasvlakte-Waalhaven van de Havenspoorlijn.

Deze blijft voorzien voor eind 2001. Op 25 juni 1997 is het Tracébesluit Kortsluitroute vastgesteld. De Kortsluitroute is onderdeel van het tracédeel Waalhaven-Kijfhoek.

A15-lijn

De tracédelen waarvoor de PKB Betuweroute is herzien doorlopen op dit moment de in de Tracéwet voorgeschreven procedure. De planologische inpassing van de A15-lijn, die zal zijn gerealiseerd op het moment waarop de bestemmingsplannen in werking zijn getreden en dientengevolge bouwvergunningen kunnen worden verleend, is vertraagd. Hiervoor zijn twee belangrijke redenen aan te wijzen. Na publicatie van het Tracébesluit weigerden aanvankelijk negen gemeenten hun planologische medewerking. Na ambtelijk en bestuurlijk overleg hebben deze gemeenten inmiddels alsnog hun medewerking toegezegd. De betrokkenen hebben zich ook onvoldoende gerealiseerd dat de Tracéwet voorschrijft dat bestemmingsplannen binnen één jaar na publicatie van het Tracébesluit moeten zijn aangepast. Veel bestemmingsplan-procedures zijn daarom te laat gestart.

Afronding van de bestemmingsplanprocedure wordt nu medio 1998 voorzien (zie aanpassing in figuur 1). Voor de planning van het project heeft dit vooralsnog geen grote consequenties.

De bouw van de A15-lijn start medio 1998. In spoedeisende gevallen kunnen de benodigde bouwvergunningen versneld worden verkregen door toepassing van de artikel 19 WRO-procedure.

Gezien de huidige vertraging bij de bestemmingsplan-aanpassingen moet rekening worden gehouden met een relatief groot aantal van deze procedures.

De in de vorige verslagperiode opgelopen vertraging bij de conditionering voor de A15-lijn van ongeveer een half jaar is niet ingelopen. De vertraging wordt veroorzaakt doordat minder gronden minnelijk zijn aangekocht dan gepland. Beide vertragingen op de A15-lijn hebben vooralsnog geen consequentie voor de oplevering van de Betuweroute (eind 2005). In de planning van het project is enige ruimte opgenomen voor het opvangen van eventuele vertragingen of een vervroegde oplevering. Deze ruimte wordt thans kleiner.

B Organisatie van het project

B.1 Rechtsverhouding tussen Rijksoverheid en NS Railinfrabeheer

Op dit moment is de relatie tussen Rijksoverheid en NS Railinfrabeheer geregeld in het MOVER-contract en gelden de Wet en het Besluit Infrastructuurfonds als basis voor de financiering van het project. De positie van NS Railinfrabeheer zal uiteindelijk, voor het aflopen van het MOVER-contract in het jaar 2000, wettelijk worden verankerd. Uitgaande van deze wettelijke verankering is een ontwerp gereed van een overeenkomst waarin, in aanvulling op Wet en Besluit Infrastructuurfonds, de specifieke relatie tussen Rijksoverheid en NS Railinfrabeheer met betrekking tot het project Betuweroute is vastgelegd.

B.2 Eigendom

Bij brief van 24 februari 1997 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aan de Raad van Bestuur van de Nederlandse Spoorwegen meegedeeld dat zij heeft besloten het eigendom (en hiermee in beginsel ook de exploitatierechten) van de Betuweroute en de HSL-Zuid onder te brengen bij de Staat of een door de Staat op te richten rechtspersoon.

B.3 Algemene audit-functie

Het onafhankelijke Auditbureau Betuweroute doet onderzoek naar het binnen de project-organisatie gehanteerde kwaliteits/managementsysteem. Over het resultaat van de audits wordt gerapporteerd aan de Directeur-Generaal Goederenvervoer.

Voor de periode 1997-1998 bestaat het voornemen audits uit te voeren op de kostenraming, het contracteringsbeleid en het Programma van Eisen.

B.4 Integriteit

NS Railinfrabeheer stelt een plan van aanpak op met als doel om de medewerkers van NS Railinfrabeheer en de contractpartijen te laten voldoen aan de gemaakte afspraken met betrekking tot het waarborgen van integriteit.

B.5 Communicatie

In de periode januari tot juli 1997 zijn langs het tracé informatiebijeenkomsten georganiseerd en brochures, advertenties en persberichten ontwikkeld en ingezet.

Van Wisselwerk, een informatiekraant over de Betuweroute, werd - in een oplage van 180.000 - de tweede editie verspreid. Ook de gratis informatielijn voor de Betuweroute is nog steeds van informatieve waarde. Begin mei 1997 is een Internet-site geopend, deze site is te bezoeken op adres: <http://www.betuweroute.nl>

Informatiecentrum

Door de projectorganisatie is besloten om een centraal informatiecentrum in te richten voor het gehele project Betuweroute. Dit centrum komt in de gemeente Barendrecht. Behalve aan de aanleg wordt in het informatiecentrum ook aandacht besteed aan de exploitatie van de Betuweroute. Doelgroepen voor het centrum zijn geïnteresseerden, (inter-) nationale besluitvormers, toekomstige gebruikers en financiële relaties en zakenrelaties. Het informatiecentrum zal begin 1998 worden geopend.

B.6 Platform BEGRIP

In februari 1996 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat het Platform ter Begeleiding van de Grote Rail-infrastructuur Projecten (HSL-Zuid, HST-Oost en Betuweroute) - Platform BEGRIP - ingesteld. Doel van het Platform BEGRIP is om beter te kunnen reageren op signalen uit de samenleving en daarmee beter te kunnen inspelen op nieuwe en (meestal) onverwachte ontwikkelingen rond de complexe grote infrastructuurprojecten.

Enkele onderwerpen waarop het Platform zijn aandacht richt zijn:

- procedurele problemen bij de lopende grote projecten
- scenario-ontwikkeling rond de exploitatie van Betuweroute en Hogesnelheidslijnen
- nieuwe (private) financieringsvormen
- voorlichting

Begin 1997 heeft het Platform BEGRIP zijn eerste oriëntatie op de bovengenoemde aandachtsgebieden afgerond. In de tweede helft van 1997 wordt onder meer ingegaan op de strategische aspecten, zoals de positionering van de Betuweroute en HSL's.

D Aanbestedingen en Bouwproces

D.1 Contracteringsbeleid

In het Contracteringsplan Betuweroute zijn de hoofdlijnen van het contracteringsbeleid vastgelegd. Teneinde de aannemersmarkt te informeren is er een brochure gemaakt van het openbare deel van dit beleid. Naar aanleiding van een verzoek in het Algemeen Overleg van 18 december 1996 is deze brochure op 11 april 1997 ter informatie aan de Tweede Kamergezonden.

D.2 Aanbestedingen

Havenspoorlijn

De aanbestedingsprocedure voor de Botlekspoortunnel is lopende. De gunning van de Botlekspoortunnel is enigszins vertraagd als gevolg van het later dan gepland in procedure brengen van het bestemmingsplan (zie paragraaf A.4 Planning). De gunning wordt kort na de zomer van 1997 verwacht. Voor het overige zijn in de gemeente Barendrecht enkele kleinere bouwwerken aanbesteed.

A15-lijn

De aanbestedingsprocedure van de Sophiaspoortunnel wordt begin 1998 afgesloten met een gunning (onder voorbehoud van o.a. het verkrijgen van vergunningen).

D.3 Bouwproces

Havenspoorlijn

De uitvoering van de bouwwerken op de Havenspoorlijn en het rangeeremplacement Kijfhoek verloopt volgens plan. De milieuvergunning ten behoeve van de ombouw van Kijfhoek is eind 1995 door de provincie Zuid-Holland verleend. Bij de Raad van State is het beroep tegen deze milieuvergunning in behandeling.

A15-lijn

Met de bouw van de A15-lijn wordt volgens planning medio 1998 worden begonnen.

E FINANCIËN

E.1 Het budget

Het in Voortgangsrapportage nummer 1 aangegeven budget van f 8,25 miljard dient als referentie voor de totale investeringskosten van de Betuweroute (prijspeil 1995). Dit bedrag is exclusief BTW en heeft een onzekerheidsmarge van $\pm 20\%$.

project- onderdeel	budget per 01-04 -96	budgetontwikkeling in vorige verslagperioden		budgetontwikkeling in deze verslagperiode		budget stand voorjaars nota 1997
	<i>prijspeil 1995</i>	loon- en prijspeil	wijziging in PvE	loon- en prijspeil	wijziging in PvE	<i>prijspeil 1996</i>
Havenspoorlijn	3,10	0,05	0,00	0,11	0,10	3,36
A15-lijn	5,15	0,07	0,00	0,18	0,13	5,53
Totaal	8,25	0,12	0,00	0,29	0,23	8,89

Tabel 1: Budgetontwikkeling (in miljarden gulden)

In de vorige rapportages en in het Algemeen Overleg van 21 mei 1997 is aan de orde geweest dat er een verschil bestaat tussen de in de begroting van Verkeer en Waterstaat gereserveerde middelen (het budget) en de kostenraming van NS RIB voor de aanleg van de Betuweroute. In de aanbiedingsbrief bij de vorige voortgangsrapportage is gemeld dat ter verkleining van dit verschil het budget voor de Betuweroute met f 369 mln. wordt verhoogd. Deze verhoging heeft betrekking op reële prijspeilontwikkelingen in het verleden, extra studie- en onderzoekskosten en de administratieve verwerking van bijdragen uit andere artikelen van het Infracfonds aan het project Betuweroute. Deze budgetverhoging is zoals gebruikelijk binnen het Infracfonds ingepast.

In het Algemeen Overleg van 21 mei 1997 is tevens de budgetverhoging aan de orde geweest die nodig is om double stack-vervoer niet onmogelijk te maken voor de westelijke tunnels. Dan is een ruimere diameter vereist. Het Programma van Eisen voor de Botlek- en Sophiatunnel is op dit onderdeel aangepast. Het budget van de Betuweroute zal hiertoe met f 150 mln. worden verhoogd. Ook deze verhoging wordt binnen het Infracfonds ingepast.

De totale budgetaanpassing ad f 519 mln. (f 369 mln. + f 150 mln.) zal worden geëffectueerd in de begroting van Verkeer en Waterstaat voor de periode 1998-2002. Het totale budget komt daarmee op f 8,9 miljard. Deze f 8,9 miljard is inclusief f 1,2 miljard uitgaven voor Engineering, Administratie en Toezicht en f 0,7 miljard uitgaven voor Onvoorzien. Er zijn in de verslagperiode geen uitgaven ten laste van het onvoorzien-budget gedaan.

Na de aanpassing van het budget resteert een verschil tussen raming en budget van ruim driehonderd miljoen gulden (prijspeil 1995, exclusief BTW en exclusief de stelpost bodemsanering). Een (in omvang beperkt) verschil tussen raming en budget is niet ongebruikelijk voor grote infrastructurele investeringsprojecten. Gegeven de omvang in tijd en geld van het project Betuweroute is het aanwezige verschil op dit moment verantwoord.

Medio 1998 zal een nadere balans worden opgemaakt van de financiële ontwikkelingen. Op dat moment zijn de werkelijke aanbestedingsbedragen van de werken aan de Havenspoorlijn bekend. Op basis van dit inzicht kan worden beoordeeld of en zo ja welke maatregelen nodig zijn, zoals een bezuiniging binnen het project dan wel een budgetaanpassing binnen het Infrastructuurfonds.

De aanbestedingen voor de A15-lijn zullen eind 1998, begin 1999 plaats vinden. Enkele onderdelen, zoals bijvoorbeeld de Sophiatunnel, worden eerder aanbesteed. In onderstaande tabel zijn de totale kasuitgaven en dekkingsbronnen van het project Betuweroute weergegeven.

	t/m 96	97	98	99	00	01	02	later	totaal
Begroting									
Meerjarencijfers	456	510 ¹	800	1.050	1.200	1.300	1.300	2.272	8.888
Dekking									
Infrafonds	258	116	334	367	341	342	342	184	2.284
FES	181	358	433	630	456	555	605	735	3.953
Overig	17	36	33	53	403	403	353	1.353	2.651

TABEL 2: MEERJARENCIJFERS INVESTERINGSBEDRAGEN EN DE DEKKINGSBRONNEN
(IN MILJOENEN GULDENS, EXCLUSIEF BTW, PRIJSPEIL 1996)

¹ Op basis van recent inzicht is gebleken dat de uitgaven voor 1997 verlaagd kunnen worden naar f 355 mln. In latere jaren wordt deze neerwaartse bijstelling ingelopen. De belangrijkste oorzaken van deze bijstelling zijn de vertraging bij de grondverwerving en de aanvang van de bouw van de Botlektunnel (zie paragraaf A.3 Planning).

Financiële verplichtingen

Volgens de huidige planning zal de Rijksoverheid in het jaar 1999 alle financiële verplichtingen voor het project zijn aangegegaan. In de onderstaande tabel is een opbouw weergegeven van de verplichtingen met bijbehorende kaseffecten over de jaren.

	t/m 1996	1997	1998	1999	2000	Kas
Verplichtingen	1.051	1.700	2.915	3.222		8.888
t/m 1996	456					456
1997	250	260				510
1998	250	300	250			800
1999	95	300	400	255		1.050
2000		250	450	500		1.200
2001		250	500	550		1.300
na 2001		340	1.315	1.917		3.572

TABEL 3: VERPLICHTINGEN - KAS MATRIX
(BEDRAGEN IN MILJOENEN GULDENS, PRIJSPEIL 1996)

E.2 De uitgaven

De uitgaven ten behoeve van het project Betuweroute tot 1 juli 1997 bedragen f 631 mln. (uitgedrukt in het prijspeil van het jaar dat de uitgaven zijn gedaan).

	t/m 1993	1994	1995	1996	1997	TOTAAL
UITGAVEN TOT 01-07-1997						
MINISTERIE VERKEER EN WATERSTAAT	6	5	8	8	2	29
VIA NS RAILINFRABEHEER	95	72	71	193	171	602
TOTAAL	101	77	79	201	173	631

TABEL 4: UITGAVEN TEN BEHOEVE VAN HET PROJECT BETUWERROUTE TOT 1 JULI 1997
(AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS)

De uitgaven van het ministerie van Verkeer en Waterstaat betreffen de departementale werkzaamheden voor het project (exclusief de salarissen van het ambtelijk personeel).

De uitgaven via NS Railinfrabeheer betreffen projectmanagement-, voorbereidings- en investeringsuitgaven voor het project. NS Railinfrabeheer ontvangt iedere drie maanden een voorschot om deze uitgaven te kunnen doen.

E.3 De dekking

De dekkingsbronnen voor het project Betuweroute zijn weergegeven in paragraaf E.1.

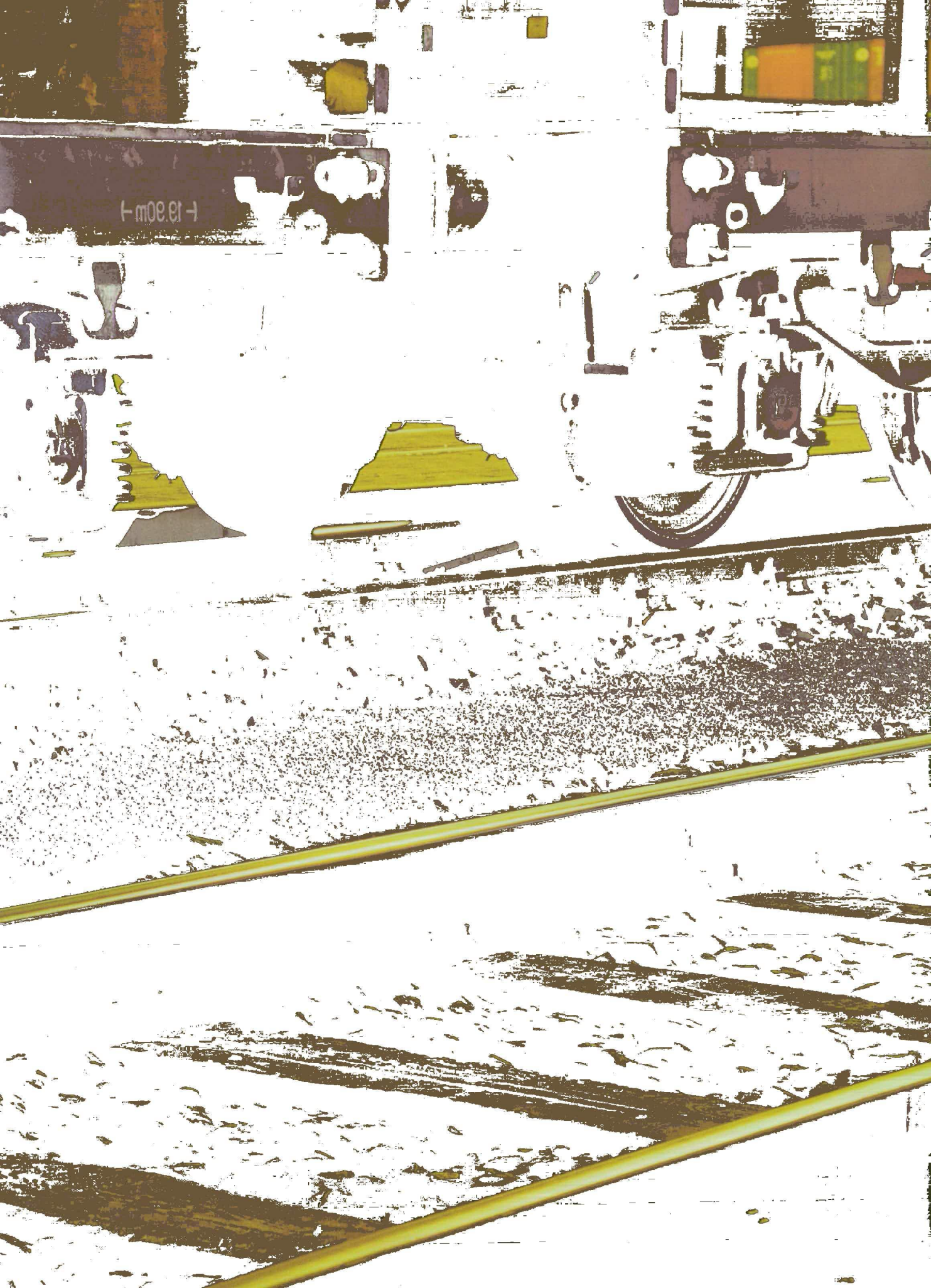
Bijdragen vanuit de Europese Unie

Van de Europese Unie is inmiddels een bedrag van f 36 mln. ontvangen, voornamelijk ten behoeve van studies. De bijdrage van de Europese Unie wordt jaarlijks vastgesteld op basis van door het ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen. De aanvraag voor een bijdrage uit het Europese budget van 1997 voor transeuropese netwerken is begin 1997 ingediend.

De Europese Commissie is gevraagd bij te dragen in de kosten voor studie en onderzoek in 1997 en in de investeringskosten voor het projectonderdeel Botlektunnel.

Private financiering

De Kamer zal eind 1997 nader worden geïnformeerd over de voortgang van de realisering van private financiering van het project.



F Noord-oostelijke Verbinding

F.1 Inleiding

In de PKB Betuweroute is opgenomen dat door het Kabinet, binnen vier jaar nadat door het Parlement over de aanleg van de Betuweroute is besloten, een besluit (in de zin van de Tracéwet) zal worden genomen naar de wijze van afwikkeling van het goederenvervoer per spoor tussen de Betuweroute en de grensovergang Oldenzaal/Bentheim. Dit project is bekend onder de naam Noord-oostelijke verbinding (NOV) Betuweroute.

F.2 Tracé/MER-studie

In april 1996 is de Startnotitie voor de NOV gepubliceerd en ter inzage gelegd. Mede op basis van de reacties en het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage hebben de ministers van V&W en VROM in oktober 1996 de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER vastgesteld. In de Richtlijnen is het aantal alternatieven dat in de Startnotitie was opgenomen uitgebreid.

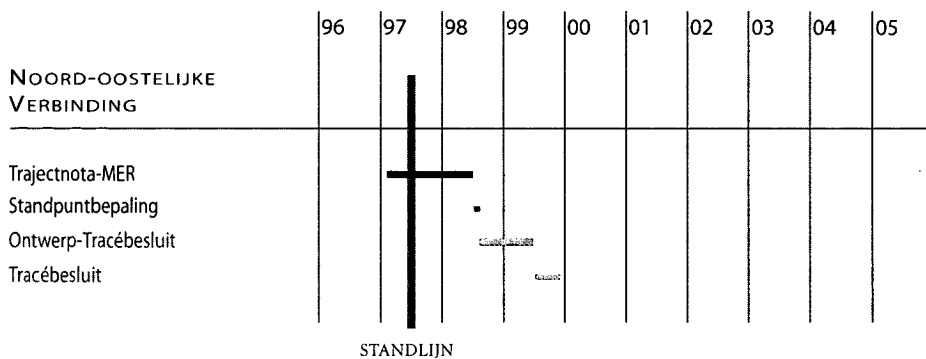
Het grote aantal alternatieven is in de periode na het verschijnen van de Richtlijnen, na consultatie van de Bestuurlijke Begeleidingsgroep ingeperkt (zie kaartje op pagina 26; de met rood aangegeven alternatieven worden nader uitgewerkt). Aan dit besluit liggen twee overwegingen ten grondslag. Ten eerste onzekerheid bij bewoners en overheden over de te onderzoeken alternatieven niet langer laten duren dan noodzakelijk is. Ten tweede is het uit efficiëntie-overwegingen verstandig om alternatieven die op voorhand minder kansrijk zijn dan andere alternatieven niet volledig te onderzoeken. Een van de vier alternatieven van de NOV is gebundeld met een mogelijk toekomstig tracé met Rijksweg 15 (gedeelte Varsseveld-Enschede). Besloten is dat de procedures voor beide projecten zoveel mogelijk parallel lopen, zodat besluiten in onderlinge samenhang kunnen worden genomen. Voor Rijksweg 15 zullen alle alternatieven uit de Startnotitie in de Trajectnota/MER worden uitgewerkt.

Met de betrokken gemeenten is in de maanden juni en juli 1997 een tweede ronde van overleg gevoerd over de uit te werken tracé-alternatieven. De Trajectnota/MER wordt in het voorjaar van 1998 verwacht. In deze nota worden de onderzochte alternatieven beschreven en op hun verschillende effecten beoordeeld en vergeleken. Daarna volgen inspraak en advisering en (volgens planning najaar 1998) de Standpuntbepaling door de ministers van V&W en VROM. Ingeval de Standpuntbepaling inhoudt dat wordt gekozen voor aanleg van een nieuw tracé wordt vervolgens een Ontwerp Tracébesluit en een Tracébesluit gemaakt.

Mede in het kader van de studie naar de Trajectnota/MER worden de goederenvervoerprognoses geactualiseerd. Tevens wordt de optie reizigersmedegebruik onderzocht.

F.3 Planning

De globale planning van het project NOV per 1 juli 1997 is aangegeven in figuur 2.



FIGUUR 2: GLOBALE PLANNING VAN HET PROJECT NOV

F.4 Financiën

Momenteel zijn er ten behoeve van de aanleg van een NOV nog geen financiële middelen in de begroting van Verkeer en Waterstaat gereserveerd. Dit zal gebeuren zodra er meer duidelijkheid is over de resultaten van de studie, de kosten van de alternatieven, de prioritering van het project en het besluit tot uitvoering is genomen.

UITGAVEN TOT 01-07-1997	t/m 1996	1997	TOTAAL
TOTAAL	8	6	14

TABEL 5: UITGAVEN VIA NS RAILINFRABEHEER TEN BEHOEVE VAN HET PROJECT NOV TOT 1 JULI 1997 (AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS)

Deze uitgaven betreffen de kosten van de Tracé-/MER-studie.

Overzicht brieven en documenten

In de verslagperiode heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de volgende brieven/documenten over de Betuweroute aan de Tweede Kamer gezonden:

<i>datum</i>	<i>onderwerp</i>	<i>Kamerstuknummer</i>
20 januari	beantwoording vragen van het lid Eerste Kamerlid Bierman n.a.v. een artikel in Intermediair	Eerste Kamer 96970014
24 januari	aanbieding OTB Kortsluitroute	22589 nr. 114
13 maart	aanbieding Voortgangsrapportage nummer 2	22589 nr. 116
3 april	beantwoording vragen van het lid Versnel-Schmitz over de rentabiliteit Betuweroute	96970969
11 april	toezending Contracteringsplan Betuweroute	-
22 april	toezending OTB Betuweroute Kruising Vaanplein, Sophiatracé en Giessen	22589 nr. 117
28 april	uitspraak Raad van State over verzoeken voorlopige voorzieningen Tracébesluit	22589 nr. 118
10 juni	beantwoording vragen leden Verbugt en Blaauw over zuidelijke aftakking Betuweroute	aanhangsel van de handelingen 1369
13 juni	toezending OTB Betuweroute tracédeel Pannerdensch Kanaal	-
30 juni	aanbieding Tracébesluit Kortsluitroute	22589 nr. 120
30 juni	motivering uitspraak Raad van State over verzoeken voorlopige voorzieningen	22589 nr. 121

Colofon

Archeologie: NS Railinfrabeheer, Managementgroep Betuweroute
Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek

Foto's: Gerlo Beernink (p 2), Mark Udo (p 14), Ronald Tilleman (p 18), RO Foto (p 24) .
Beschikbaar gesteld door NS Railinfrabeheer, Managementgroep Betuweroute

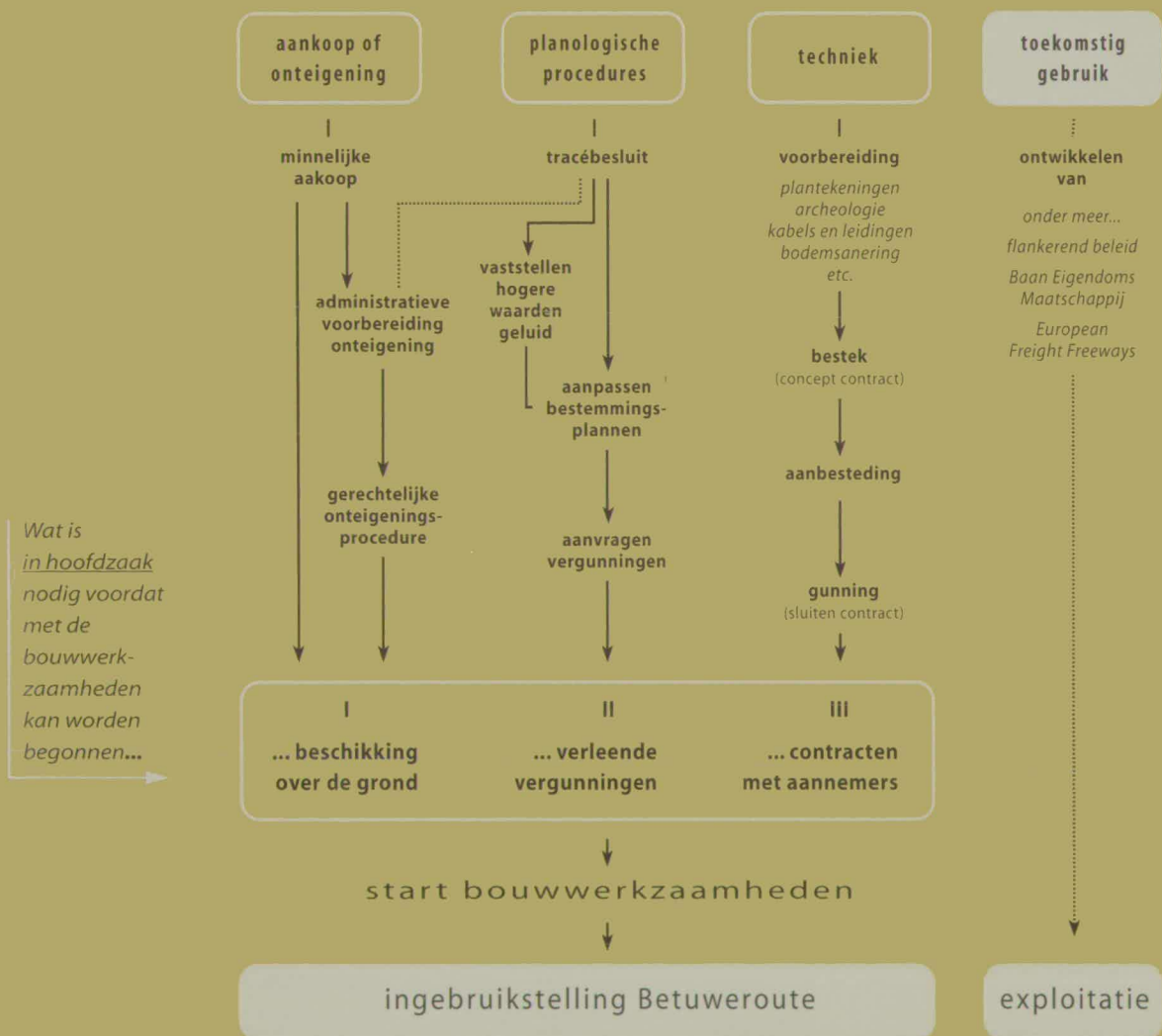
Lay out: Espresso Publishing

Druk: Sdu Grafisch Bedrijf

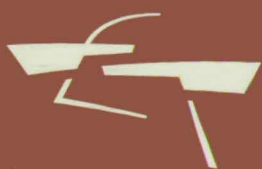
Overzicht bouwvoorbereiding

Het Tracébesluit Betuweroute is op 3 december 1996 in werking getreden.

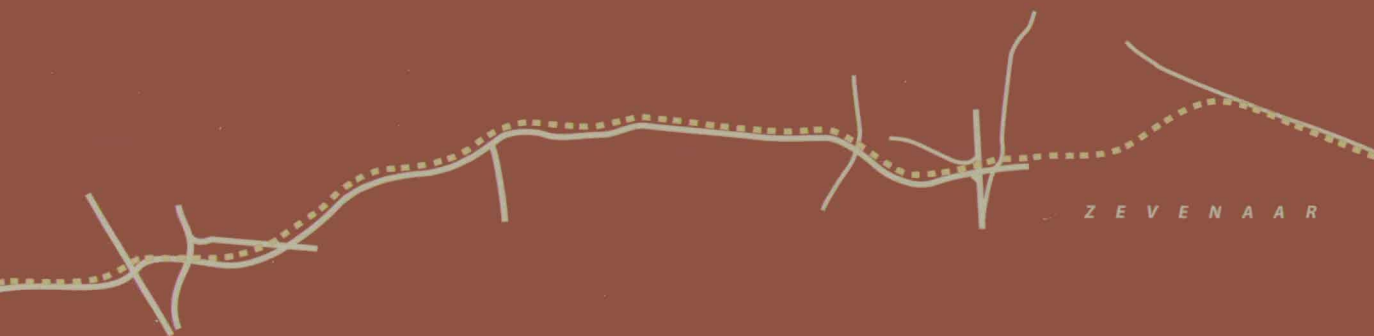
In onderstaand schema is weergegeven wat in hoofdzaak verder nog nodig is om met de bouw te kunnen beginnen.



¹ Volgens de Tracéwet moeten de bestemmingsplannen binnen één jaar na het tracébesluit zijn aangepast



Betuweroute



Voortgangsrapportage Betuweroute

4

De Voortgangsrapportage Betuweroute 4
is een publicatie van:

Projectdirectie Betuweroute
postbus 20903
2500 EX Den Haag



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Informatie en Documentatie
Postbus 20904
2500 EX Den Haag
tel. 070-3511361 / fax. 070-3511362

Voortgangsrapportage

Betuweroute

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100



Rapportageperiode:
1 juli 1997 - 1 januari 1998



Inhoud

	Inleiding	4
A	Algemene Ontwikkelingen	
	A1 Wettelijke en bestuurlijke eisen	5
	A2 Functionele eisen	5
	A3 Ontwikkelingen in het goederenvervoer	6
B	Planning	
	B1 Havenspoorlijn	8
	B2 A15-lijn	8
C	Organisatie van het project	
	C1 Rechtsverhouding tussen Rijksoverheid en NS Railinfrabeheer	9
	C2 Uitvoeringsorganisatie Managementgroep Betuweroute NS Railinfrabeheer	9
	C3 Platform BEGRIP	9
D	Conditionerende Activiteiten	
	D1 Bestuurlijk-Juridisch	10
	D2 Communicatie	14
	D3 Grondverwerving, bodemonderzoek, archeologie en kabels & leidingen	14
	D4 Schaderegeling	16
E	Aanbestedingen en Bouwproces	
	E1 Havenspoorlijn	17
	E2 A15-lijn	17
F	Financiën	
	F1 Het budget	18
	F2 De uitgaven	20
	F3 De dekking	20
G	Private exploitatie Betuweroute	21
H	Noord-oostelijke Verbinding	
	H1 Trajectnota/MER NOV	22
	H2 Planning NOV	22
	H3 Financiën	23
	Overzicht brieven en documenten	24

Inleiding

Dit is de vierde Voortgangsrapportage over het project Betuweroute in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten. De verslagperiode loopt van 1 juli 1997 tot 1 januari 1998.

De derde Voortgangsrapportage is op 17 september 1997 door de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer en is op 17 december 1997 besproken met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat.

In de Voortgangsrapportage wordt ook de voortgang in het project Noord-oostelijke Verbinding (NOV) gemeld.

A Algemene Ontwikkelingen

A.1 Wettelijke en bestuurlijke eisen

Beveiliging in spoortunnels voor goederenvervoer

Het 'beveiligingsconcept voor spoorwegtunnels, uitsluitend bestemd voor goederenvervoer', dat is opgesteld door het ministerie van Binnenlandse Zaken, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS Railinfrabeheer is in september 1997 vastgesteld. Het rapport is op 24 oktober 1997 aan de gemeentelijke (en regionale) brandweerkorpsen langs de Betuweroute toegelicht. Het beveiligingsconcept beschrijft uitsluitend de aan de tunnels van de Betuweroute te treffen veiligheidsvoorzieningen en dient als toetsingskader voor Betuweroute-tunnels.

Bronbeleid geluid

De ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) en de taakorganisatie Railned werken aan een programma om de ontwikkeling en het gebruik van stiller spooormaterieel te stimuleren. Het programma beoogt:

- de ontwikkeling van nieuwe technologie
- het formuleren van toelatingseisen van rijdend materieel
- het stimuleren van de aanschaf en het gebruik van stiller materieel

Voor wat betreft de ontwikkeling van technologie heeft NS Materieel het eisenpakket voor een stille en innovatieve goederenwagon afgerond. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het voor-nemen een prototype van deze wagon te bestellen.

A.2 Functionele eisen

Programma van Eisen

Het Programma van Eisen, waarin de uitgangspunten voor het verdere ontwerp en de gebruiksmogelijkheden door toekomstige exploitanten zijn vastgelegd, is door NS Railinfrabeheer opgesteld. Waarschijnlijk zal dit in het eerste kwartaal van 1998 door het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden vastgesteld. Wijzigingen in het vastgestelde Programma van Eisen doorlopen een goed-keuringsprocedure.

Beveiliging treinverkeer

De projectorganisatie wil voor de beveiliging gebruik maken van moderne technologie door aan te sluiten op de nieuwste ontwikkelingen in Europa. Het European Train Control System (ETCS) is daarvan een onderdeel. Deze Europese standaard maakt grensoverschrijdend treinverkeer eenvoudiger (doorrijden bij de grens is dan mogelijk). Omdat een deel van deze systemen nog in ontwikkeling is, houdt de projectorganisatie rekening met een terugvaloptie voor een alternatief beveiligingssysteem.

A.3 Ontwikkelingen in het goederenvervoer

Capaciteit op de Havenspoorlijn

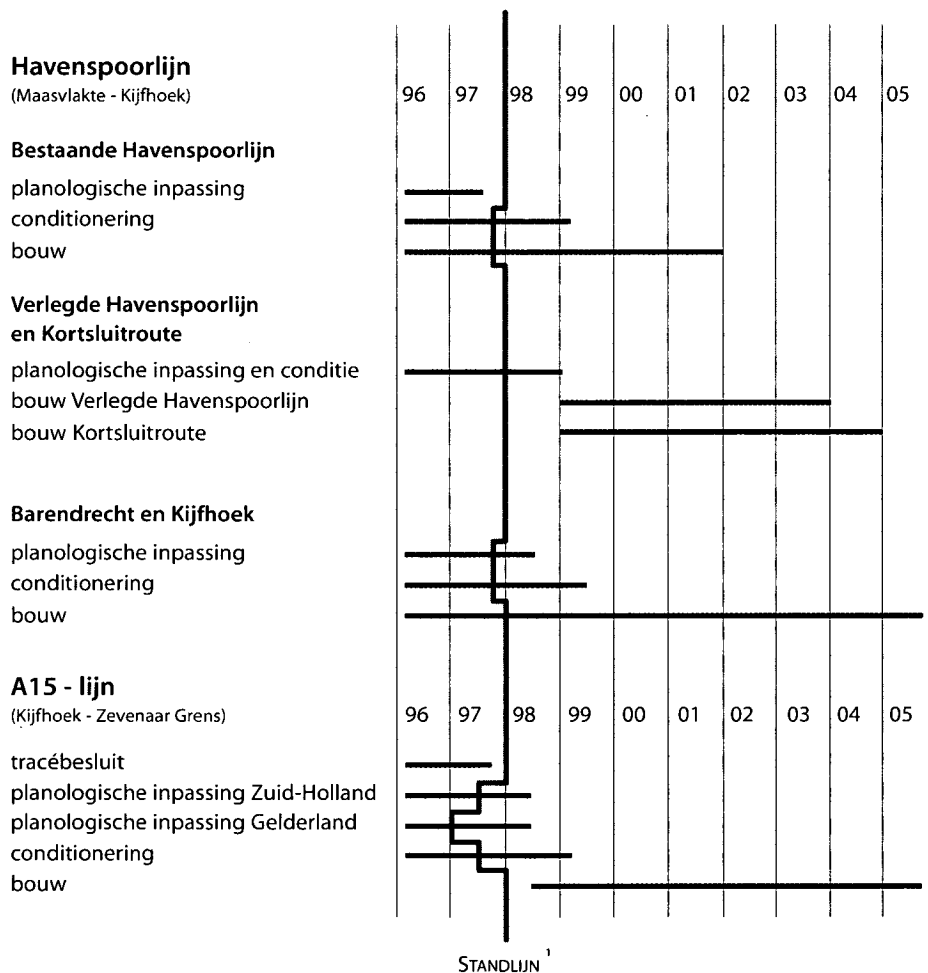
Om toekomstige capaciteitsproblemen tussen Barendrecht en emplacement Waalhaven op te lossen heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 27 oktober 1997 besloten tot versnelling van de aanleg van de Verlegde Havenspoorlijn. De oplevering van de Verlegde Havenspoorlijn wordt vervroegd van 2005 naar 2003. Eén van de oorzaken van deze capaciteitsproblemen, het wisselen van het trekkend materieel - elektrisch voor diesel of omgekeerd, wordt daarmee weggenomen. Na de oplevering van de Verlegde Havenspoorlijn is het tracé tussen de Maasvlakte en Kijfhoek geheel voorzien van bovenleiding (25 kV).

Herijking vervoerprognose

Voor alle goederenvervoermodaliteiten zijn door het economisch onderzoeksbureau NEA nieuwe prognoses opgesteld, gebaseerd op de nieuwe lange termijn scenario's van het Centraal Planbureau. Rekening houdend met een succesvolle uitvoering van het in de nota Transport in Balans (TiB) geformuleerde beleid, blijkt dat de spoorvervoerprognoses voor de oost-west as nog steeds -grosso modo- dezelfde zijn als de prognoses waarop de PKB Betuweroute en het nadere ontwerp van de spoorlijn zijn gebaseerd. In de afgelopen vier jaar is het goederenvervoer per spoor met circa 40% gegroeid (het intermodaal vervoer zelfs met circa 60%).

B Planning

Omdat de data waarop de verschillende delen van het tracé van de Havenspoorlijn - de bestaande Havenspoorlijn, de verlegde Havenspoorlijn en het emplacement Barendrecht - worden opgeleverd verschillen, worden deze tracédelen in figuur 1 apart aangegeven.



FIGUUR 1: GLOBALE PLANNING VAN HET PROJECT EN STANDLIJN PER 1 JANUARI 1998

¹ Waar de standlijn samenvalt met de lijn 1 januari 1998 ligt de voortgang in het project op schema. Waar de standlijn zich links van de lijn 1 januari 1998 bevindt is er achterstand ten opzichte van de oorspronkelijke planning.

B.1 Havenspoorlijn

Bestaande Havenspoorlijn (Maasvlakte-Waalhaven)

In de derde Voortgangsrapportage is gemeld dat de start van de bouw van de Botlekspoortunnel met één kwartaal is vertraagd. Voor de geplande oplevering van dit gedeelte van de Havenspoorlijn - eind 2001 - heeft deze vertraging echter geen consequenties.

Verlegde Havenspoorlijn

In de verslagperiode is besloten de aanleg van de Verlegde Havenspoorlijn te versnellen om capaciteitsproblemen tussen Barendrecht en emplacement Waalhaven op te lossen. De geplande oplevering van dit tracédeel in 2003 is echter ambitieus. Deze datum kan alleen worden gehaald met een maximale inspanning van alle betrokkenen en planologische medewerking van de gemeenten Barendrecht en Rotterdam.

B.2 A15-lijn

Planologische inpassing

In de derde Voortgangsrapportage is gemeld dat de planologische inpassing van het Tracébesluit in de bestemmingsplannen voor de A15-lijn met één jaar is verlengd. Inmiddels is echter gebleken dat veel gemeenten in Gelderland de procedure voor de aanpassing van bestemmingsplannen ook in het vierde kwartaal van 1997 nog niet hebben gestart. Hierdoor wordt zelfs ondanks de eerder geboden verlenging met één jaar de planning voor de planologische inpassing in de provincie Gelderland niet binnen dit tijdschema gerealiseerd. De afronding van de bestemmingsplan-aanpassingen wordt thans verwacht medio 1999.

Deze vertraging in de bestemmingsplanaanpassing heeft echter (vooralsnog) geen consequenties voor de goede voortgang van het project. Daartoe is het namelijk niet nodig dat de bestemmingsplannen zijn aangepast, doch slechts dat de benodigde vergunningen worden afgegeven. Daarom zullen in spoedeisende gevallen (om de bouw tijdig te kunnen starten) de benodigde bouwvergunningen worden verkregen door toepassing van de artikel 19 WRO-procedure. In januari 1998 hebben alle gemeenten en provincies hierover een brief van de minister van VROM ontvangen. Inmiddels wordt duidelijk dat om de bouw tijdig te kunnen starten, de artikel 19 WRO-procedure op brede schaal moet worden toegepast.

Grondverwerving

In de derde Voortgangsrapportage is een vertraging van een half jaar gemeld in de grondverwerving. Deze is in de rapportageperiode niet groter geworden.

De vertragingen op de A15-lijn hebben vooralsnog geen consequenties voor de ingebruikneming (2005), omdat in de planning een marge was opgenomen.

C Organisatie van het project

C.1 Rechtsverhouding tussen Rijksoverheid en NS Railinfrabeheer

In december 1997 is het 'Protocol Betuweroute' getekend door de directeur van NS Railinfrabeheer en de directeur-generaal Goederenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het Protocol Betuweroute worden de afspraken tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS Railinfrabeheer nader ingevuld waar het gaat om de realisatie van het project Betuweroute. Het Protocol Betuweroute is gebaseerd op de MOVER-overeenkomst, waarin de algemene relatie tussen de overheid en de verzelfstandigde Nederlandse Spoorwegen is uitgewerkt.

C.2 Uitvoeringsorganisatie Managementgroep Betuweroute NS Railinfrabeheer

Door NS Railinfrabeheer zijn de contouren van de uitvoeringsorganisatie Managementgroep Betuweroute vastgesteld. De nadere uitwerking daarvan volgt in het eerste en tweede kwartaal van 1998. Naar verwachting zal de uitvoeringsorganisatie bestaan uit een klein hoofdkantoor in Utrecht en enkele regiokantoren.

C.3 Platform BEGRIP

Het Platform BEGRIP, dat is ingesteld ter begeleiding van de grote railinfrastructuurprojecten met als doel signalen uit de samenleving op te vangen om daarmee beter te kunnen inspelen op onverwachte ontwikkelingen, is ingesteld voor een periode van twee jaar. Deze periode loopt medio 1998 af. Het Platform heeft enkele evaluatierapporten in voorbereiding. In de eerste helft van 1998 bespreekt het Platform zijn bevindingen op het terrein van onder meer de vervoersontwikkelingen en (juridische) procedures rond grote projecten met de minister van Verkeer en Waterstaat.

D Conditionerende Activiteiten

D.1 Bestuurlijk-Juridisch

Beroep Tracébesluit

De Raad van State heeft in de periode van 18 november tot en met 12 december 1997 acht zittingen gehouden naar aanleiding van de 150 beroepen tegen het Tracébesluit Betuweroute. De uitspraak wordt in het voorjaar van 1998 verwacht.

- Schorsing Tracébesluit in Geldermalsen

Op 17 oktober 1997 heeft de Raad van State op verzoek van de Minister van Verkeer en Waterstaat de schorsing van onderdelen van het Tracébesluit in Geldermalsen opgeheven. De aanleiding voor de schorsing is komen te vervallen: de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft zich niet verzet tegen de aanleg van een door de gemeente voorgestelde gelijkvloerse kruising van de nieuwe Randweg met de bestaande spoorlijn Geldermalsen-Tiel. Daardoor kan de verdere uitwerking van het Tracébesluit weer doorgaan.

Kortsluitroute

Het verweerschrift op de elf beroepen tegen het Tracébesluit Kortsluitroute is op 20 oktober 1997 door de Landsadvocaat, namens de ministers van V&W en VROM, bij de Raad van State ingediend. Thans is de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak op verzoek van de Raad van State bezig met het opstellen van een verslag van deskundigen.

Tracébesluit t.g.v. partiële herziening PKB

- Kruising Vaanplein, Sophiatracé en Kruising Giessen

Het Tracébesluit voor de tracédelen Kruising Vaanplein, Sophiatracé en Kruising Giessen is op 19 september 1997 vastgesteld. Bij de Raad van State zijn twaalf beroepschriften en één verzoek om een voorlopige voorziening (schorsing) ontvangen.

- Pannerdensch Kanaal

Het Tracébesluit Betuweroute voor de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal is op 13 november 1997 vastgesteld. In het Ontwerp Tracébesluit was de keuze voor de uitvoeringswijze (een boor- of een zinktunnel) nog opengelaten. In het Tracébesluit is gekozen voor een boortunnel vanwege de, in vergelijking met een zinktunnel, positievere omgevingseffecten en het vergelijkbare kosten-niveau. De Raad van State heeft acht beroepschriften en één verzoek om een voorlopige voorziening (schorsing) ontvangen.

Aanpassen bestemmingsplannen

- Gelderland

De planologische inpassing van het tracé in de bestemmingsplannen blijft in de provincie Gelderland fors achter lopen. De verwachting is dat hier de meeste bestemmingsplannen in het

vierde kwartaal van 1998 en de eerste helft van 1999 zullen zijn vastgesteld. Dit is ruim één jaar na het verstrijken van de termijn die in de wet is aangegeven voor het regelen van de planologische medewerking. Op grond van gesprekken met het provinciebestuur bestaat het vertrouwen dat de genoemde achterstand niet verder zal toenemen. De consequenties voor de planning zijn hiervoor behandeld (onder hoofdstuk B, A15-lijn, planologische inpassing).

- Zuid-Holland

In de provincie Zuid-Holland is de voortgang van de planologische inpassing redelijk tot goed. Enkele bestemmingsplannen zijn vastgesteld, het overgrote deel van de voorziene bestemmingsplanaanpassingen wordt in de eerste helft van 1998 door de gemeenten vastgesteld. Dit is een half jaar na het verstrijken van de termijn die in de wet is aangegeven voor het regelen van de planologische medewerking.

Uitvoeringconvenanten Betuweroute

Over het algemeen verloopt de voortgang van het overleg over de uitvoeringsconvenanten met de overheden in de provincie Zuid-Holland volgens verwachting. In de provincie Gelderland heeft over het algemene deel van de uitvoeringsconvenanten constructief overleg plaatsgevonden met een vertegenwoordiging van het Gebundeld Bestuurlijk Overleg. De verwachting is dat dit overleg in het eerste kwartaal van 1998 tot overeenstemming zal leiden.

Hogere waarden spoorwegverkeerslawaai

Voor objecten - meestal woningen - langs het tracé met een hogere geluidsbelasting dan wettelijk is voorgeschreven, worden hogere waarden aangevraagd. Ten behoeve van de voorgenomen aanpassingen aan de bestaande Havenspoorlijn heeft de provincie Zuid-Holland voor elf woningen in de gemeente Rozenburg hogere waarden vastgesteld.

Voor het tracédeel Waalhaven-Duitse grens heeft het ter zake bevoegde gezag (de gemeente Rotterdam en de provincies Zuid-Holland en Gelderland) de ingediende bezwaren tegen de - medio 1997 vastgestelde - hogere waarden geluid in behandeling. In de gemeente Rotterdam gaat het om één bezwaar, in de provincie Zuid-Holland om zes en in de provincie Gelderland om 115.

De door de provincie Gelderland geweigerde hogere waarden geluid (in totaal 149) zijn door de minister van VROM bij besluit van 12 november 1997 vastgesteld. Tegen dit besluit konden tot 10 januari 1998 bezwaren worden ingebracht; er zijn tien bezwaren ontvangen.

Hogere waarden wegverkeerslawaai

Ten behoeve van de met de Betuweroute kruisende weginfrastructuur moeten bij de betrokken provincies door twaalf Gelderse gemeenten en één Zuid-Hollandse gemeente hogere waarden wegverkeerslawaai worden aangevraagd. Tot nu toe hebben slechts twee gemeenten deze aanvraag bij de provincie gedaan. De in de Voortgangsrapportage nummer 3 geuite zorg over het realiseren van de planning blijft daarmee bestaan.