

Botlekspoortunnel

De Havenspoorlijn is een essentiële schakel in het (inter)nationale goederenvervoer over spoor. Hier begint - of eindigt - het vervoer via de Betuweroute. De goederenterminals in de haven worden door deze Havenspoorlijn ontsloten.

De Havenspoorlijn is op dit moment nog niet over de hele lengte dubbelsporig en is niet voorzien van bovenleiding. In het kader van het project Betuweroute wordt de Havenspoorlijn geheel dubbelsporig en geschikt gemaakt voor 25kV elektrische tractie. De knelpunten worden opgeheven. Gelijkvloerse kruisingen worden door ongelijkvloerse vervangen. Bestaande emplacements in het havengebied worden uitgebreid. Op de Maasvlakte wordt een Rail Service Centrum (RSC) gebouwd. Door deze maatregelen wordt het mogelijk per jaar 45 miljoen ton goederen over de Havenspoorlijn te vervoeren. Dit is ruim een verdubbeling van de huidige capaciteit.

Botlekbrug

Eén van de grootste knelpunten in de Havenspoorlijn is de brug over de Oude Maas, de Botlekbrug. Deze brug is enkel-sporig en biedt geen ruimte voor een tweede spoor. Omdat de brug vrij laag is moet deze vaak voor het scheepvaartverkeer worden geopend. Om dit knelpunt op te lossen wordt, juist ten noorden van deze brug, de Botlekspoortunnel gebouwd. De Botlekspoortunnel is de eerste geboorde spoortunnel in Nederland. De tunnel is daarom - net als de 2e Heinenoord-tunnel - door het ministerie van Verkeer en Waterstaat als praktijkproject aangewezen. Het Centrum Ondergronds Bouwen (COB) zal tijdens de bouw van de spoortunnel een aantal proeven doen om de kennis over het boren in slappe bodem - en over het ondergronds bouwen in het algemeen - te vergroten.

Waarom boren

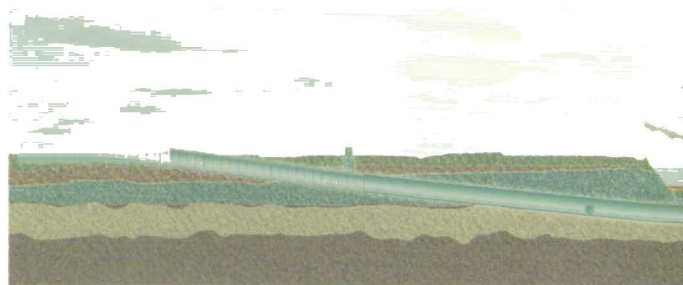
Kenmerkend voor het project is de beperkte ruimte die voor de bouw van de tunnel beschikbaar is. Het werkterrein ligt ingeklemd tussen het spoor en de Rijksweg A15, temidden van het petrochemische industriegebied in de Rotterdamse havens. De beschikbare ruimte voor de bouw van een zinktunnel is klein. Toepassing van deze methode zou veel hulpconstructies vergen. Boren neemt minder plaats in en geeft - zowel voor de scheepvaart op de Oude Maas als voor de omgeving - minder overlast. Het boren van de tunnel is op deze locatie dan ook aantrekkelijker dan de bouw van een zinktunnel.

Bouw

Het civiele deel van de bouw van de Botlekspoortunnel - dat is alles behalve de sporen zelf en de bijbehorende installaties - is door NS Railinfrabeheer Managementgroep Betuweroute in oktober 1997 opgedragen aan de Boortunnelcombinatie Botlek (BTC Botlek). De opdracht is verleend op basis van een *design and construct* overeenkomst. De aannemer is hierbij verantwoordelijk voor zowel het ontwerp als de uitvoering.

In 1997 is begonnen met de voorbereidende werkzaamheden. Waar dat nodig was zijn sporen en wegen aangepast en zijn kabels en leidingen verlegd. In januari 1998 is het werkterrein op de westelijke oever van de Oude Maas ingericht en is een begin gemaakt met de bouw van de startschacht. Dit is een enorme bouwkuip van 45m lang, 30m breed en 20m diep. Ook op de oostelijke oever wordt een bouwkuip gebouwd, de ontvangtschacht. De schachten zijn nodig om de boormachine te kunnen plaatsen en verwijderen.

Eind 1998 wordt de boormachine in de startschacht geplaatst en beginnen de boorwerkzaamheden. De boormachine zelf wordt bij Herrenknecht GmbH gebouwd. Wanneer de Botlekspoortunnel in ruwbouw gereed is wordt begonnen met de afbouw van de tunnel.



STARTSCHACHT
EN WESTELIJKE TOERIT

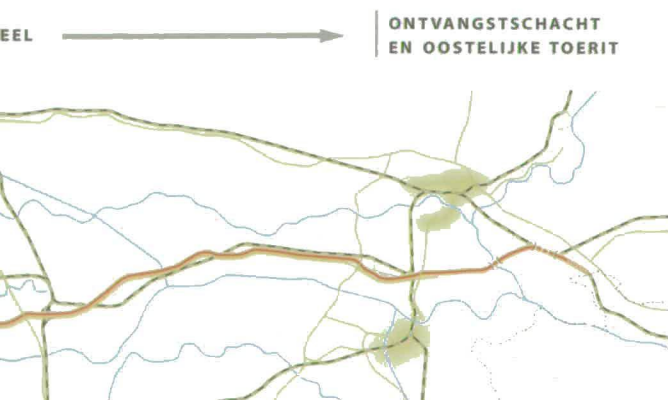
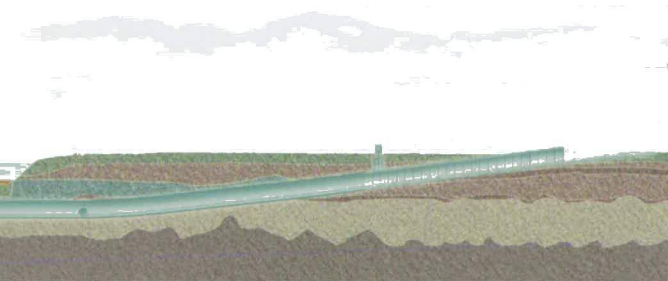


Niet alleen boren

De Botlekspoortunnel is 3400 meter lang en bestaat uit twee spoorbuizen. Hiervan wordt ongeveer 1850 meter geboord. Aan weerszijden van het geboorde deel van de tunnel worden de schachten gebouwd en de beide toeritten van de tunnel. Deze worden in open bouwputten gebouwd.

Boortechniek

Bij het boren wordt de zogenoemde 'gronddruk balansschild methode' (EPB-methode) toegepast. Zoals de naam al aangeeft wordt de grond direct door het schildfront - de kop van de boormachine - gesteund. Om de weg te graven grond te kunnen verwerken wordt een conditioneringsmiddel (schuim) toegevoegd. De grond wordt met behulp van een wormwiel, transportbanden of pompen afgevoerd. Steeds wanneer de boor anderhalve meter geboord heeft, wordt met behulp van een hydraulische montage-arm binnen de schildmantel een betonnen ring geplaatst. Deze betonnen ring wordt opgebouwd uit zeven segmenten en een sluitsteen. De tunnelboormachine boort gemiddeld 10 tot 12 meter per dag. Het boren van de eerste tunnelbuis begint eind 1998 en duurt ongeveer negen maanden. Nadat de eerste buis gereed is wordt de boormachine van de ontvangtschacht naar de startschacht teruggebracht en start het boren van de tweede tunnelbuis. Nadat de beide tunnelbuizen zijn geboord worden er twee dwarsverbindingen - hart op hart circa 600 meter - tussen de buizen gemaakt.



Planning

Het boren van de beide tunnelbuizen vindt plaats eind 1998 - 1999. Vanaf halverwege 2000 worden in de tunnel de sporen en de electrotechnische en tunneltechnische installaties aangelegd. Begin 2001 wordt het civiele deel van de tunnel opgeleverd. Na een periode waarin wordt proefgereden, wordt de tunnel begin 2002 in gebruik genomen.



De eerste paal voor de bouw van de Botlekspoortunnel is op 5 februari 1998 geslagen.

Kengetallen Botlekspoortunnel

diameter boorkop	9,75 m
inwendige diameter tunnelbuis	8,65 m
lengte geboorde deel tunnel	1850 m
totale lengte toeritten	1550 m
diepte start- en ontvangtschacht	20 m
breedte start- en ontvangtschacht	30 m
maximale hellingspercentage	2,5%
diepste ligging bovenkant tunnel	NAP -20 m
aantal dwarsverbindingen	2

Boortunnelcombinatie Botlek

De Boortunnelcombinatie Botlek (BTC Botlek) is een voor de bouw van de spoortunnel opgerichte combinatie, die bestaat uit de volgende bouwbedrijven:

- Hollandsche Beton en Waterbouw BV
- Van Hattum en Blankevoort BV
- Strukton Betonbouw BV
- Ballast Nedam Beton en Waterbouw BV
- Wayss & Freytag AG

Project gevelisolatie

De hogere waarden spoorwegverkeerslawaaï zijn vastgesteld onder de voorwaarde dat maatregelen worden getroffen om zeker te stellen dat binnen de betreffende woningen het geluidsniveau als gevolg van de Betuweroute niet hoger dan 37 dB(A) zal zijn. Daartoe is inmiddels van bijna alle te onderzoeken woningen een bouwkundige rapport opgesteld. Uit een tussenrapportage blijkt dat bij iets minder dan de helft van de onderzochte woningen (ruim driehonderd) aanvullende isolerende maatregelen noodzakelijk zijn.

Vergunningen

De medewerking van o.a. gemeenten en provincie Zuid-Holland bij het verlenen van vergunningen is goed. De bouwvergunning voor de Botlekspoortunnel is in het vierde kwartaal van 1997 door de gemeente Rotterdam verleend. Ten einde medio 1998 met de bouw van de startschacht voor de Sophia-boortunnel te kunnen beginnen, is door NS Railinfrabeheer een bouwvergunning, op grond van een artikel 19 WRO-procedure, bij de gemeente Graafstroom aangevraagd.

In de provincie Gelderland zijn in de verslagperiode voor de bouw van de Betuweroute nog geen vergunningen aangevraagd.

D.2 Communicatie

Door de projectorganisatie is in het derde kwartaal van 1997 het communicatieplan 'Uitvoering' ten behoeve van de bouw van de Betuweroute vastgesteld. In dit plan is op hoofdlijnen vastgelegd hoe in de bouwfase wordt gecommuniceerd met de directe omgeving van de Betuweroute. Uitgangspunt is een open communicatie met en tussen alle betrokkenen.

- Centraal informatiecentrum

De oplevering van het centraal informatiecentrum in Barendrecht is als gevolg van gewijzigd inzicht met enkele maanden vertraagd tot medio 1998. In het informatiecentrum zal ook aandacht gegeven worden aan de logistieke functie en de exploitatie van de Betuweroute.

- Communicatie met de zakelijke omgeving

Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een eerste opzet van een communicatieplan voor de exploitatiefase van de Betuweroute gemaakt.

D.3 Grondverwerving, bodemonderzoek, archeologie en kabels & leidingen

Grondverwerving

- Algemeen

De grondverwerving blijft achterlopen op de planning. In het vierde kwartaal van 1997 is ruim 20% van de benodigde percelen geleverd, gepland was ruim 30%. Op basis van ervaringen met andere

projecten wordt verwacht dat het afronden van de administratieve procedure voor het verkrijgen van een onteigenings-Koninklijk Besluit (KB) zal een gunstige effect hebben op de voortgang van de grondverwerving. De verwachting blijft derhalve dat in 1998 het merendeel van de benodigde percelen zal zijn aangekocht.

- Specifiek

Bij de voortgang van de minnelijke verwerving wordt een onderscheid gemaakt tussen bebouwde en niet-bebouwde percelen:

a. bebouwde percelen

- woningen: de verwerving verloopt goed (50% is juridisch geleverd). De voortgang kan vertraging oplopen door het later dan gepland beschikbaar komen van de herbouwlocaties (o.m. in Barendrecht)
- bedrijven: de verwerving verloopt vanwege het complexe karakter van de onderhandelingen trager dan bij de woningen (12% is juridisch geleverd).

b. niet-bebouwde percelen

Van de niet bebouwde percelen (incl. percelen met een agrarisch gebruik) is 23% juridisch geleverd. De aankoop van agrarische percelen wordt bemoeilijkt omdat betrokkenen een stijging van de grondprijs verwachten.

- Administratieve procedure voor het verkrijgen van onteigenings-KB's

Het doorlopen van de administratieve procedure voor het verkrijgen van de benodigde onteigenings-KB's verloopt volgens planning. Naar verwachting zullen uiterlijk in het vierde kwartaal van 1998 alle KB's genomen zijn.

Bodemverontreiniging

- Kaders en normen

Met het ter zake bevoegd gezag (de provincies Gelderland en Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam) wordt overlegd over de efficiënte afhandeling van de saneringsplannen.

Overeenstemming hierover wordt in de eerste helft van 1998 verwacht.

- Uitvoering

Hoewel het nader onderzoek naar de bodemverontreiniging, dat plaats vindt in het kader van de Wet Bodembescherming (WBB), nog niet geheel is afgerond, wordt vooralsnog voorzien dat op ongeveer de helft van de circa 300 plaatsen waar eerder verontreinigingen werden aangetroffen, een daadwerkelijke sanering conform de WBB moet worden uitgevoerd.

Archeologisch onderzoek

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) heeft een definitieve selectie gemaakt van de archeologische vindplaatsen langs het tracé. Uit deze selectie blijkt dat er door het ROB meer vindplaatsen als 'behoudenswaardig' zijn aangemerkt dan deze dienst aanvankelijk had aangenomen. In overleg tussen het ROB en het ministerie van Verkeer en Waterstaat zal worden

bepaald welke van deze vindplaatsen worden opgegraven of beschermd voor de fysieke gevolgen van de aanleg en het gebruik van de Betuweroute.

Om vertragingen bij de uitvoering van het project te voorkomen zijn op vijf plaatsen langs het tracé de opgravings- en beschermingsactiviteiten gestart. In de gemeente Hardinxveld-Giessendam is daarbij een 7000 jaar oud skelet opgegraven, het oudste menselijk skelet dat tot dusver in Nederland is gevonden.

Kabels & Leidingen

Een aantal kabel- en leidingeigenaren heeft eind 1997 te kennen gegeven niet te willen meewerken aan de voorlopige schaderegeling kabels en leidingen vooruitlopend op een nieuwe algemene regeling. Daardoor kon over de voorlopige regeling nog geen overeenstemming worden bereikt met de eigenaren. Indien deze situatie voortduurt kan dit consequenties hebben voor de uitvoeringsplanning.

D.4 Schaderegeling

De regeling Nadeelcompensatie/planschade wordt namens de minister van Verkeer en Waterstaat uitgevoerd door NS Railinfrabeheer. Tot en met 1 januari 1998 zijn 163 verzoeken om Nadeelcompensatie/planschade bij NS Railinfrabeheer ingediend. Deze verzoeken zijn in behandeling bij drie schadecommissies Betuweroute. Deze commissies adviseren NS Railinfrabeheer over de ingediende verzoeken en over de hoogte van een eventueel toe te kennen schadevergoeding. Pas nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden - na de uitspraak Raad van State inzake het Tracébesluit Betuweroute - kunnen op basis van deze regeling uitkeringen worden gedaan.

E Aanbestedingen en Bouwproces

E.1 Havenspoorlijn

Aanbestedingsprocedure

- Bestaande Havenspoorlijn

De aanbestedingsprocedure voor de ombouw en uitbreiding van emplacement Botlek en het tracé Botlek-Europoort (contractcode HS-11¹) en de spoorverdubbeling Europoort - Maasvlakte (contractcode HS-3) is gaande. De gunning van deze contractdelen wordt in het eerste kwartaal van 1998 verwacht.

¹ De gehanteerde contractcodes zijn overeenkomstig het Contracteringsplan Betuweroute van maart 1997.

- Botlekspootunnel

Op 22 oktober 1997 is de bouw van de Botlekspootunnel (contractcode KW-1) gegund aan de Boortunnelcombinatie Botlek v.o.f. Deze combinatie is ten behoeve van de bouw van de Botlekspootunnel gevormd door de aannemersbedrijven Ballast Nedam Beton en Waterbouw BV, Hollandsche Beton en Waterbouw BV, Van Hattum en Blankevoort BV, Strukton Betonbouw BV en Wayss & Freytag AG.

De Raad van Arbitrage voor de Bouw heeft in een uitspraak NS Railinfrabeheer in het gelijk gesteld in een zaak over het verloop van de selectieprocedure voor de gunning van de Botlekspootunnel.

Bouwwerkzaamheden

De gestarte bouwwerkzaamheden op de Havenspoorlijn verlopen volgens plan. Het gaat om onder meer de bouw van de Dintelhavenspoorbrug, het grondwerk voor de Botlekspootunnel en de ombouw van het heuvelsysteem op Kijfhoek.

E.2 A15-lijn

Sophiaspoortunnel

De Sophiaspoortunnel (contractcode KW-2) is 12 december 1997 gegund (onder voorbehoud van o.a. het verkrijgen van vergunningen) aan de aannemerscombinatie TUBECON. De aannemersbedrijven Koninklijke Boskalis Westminster N.V., Heijmans N.V., Hochtief AG, Philipp Holzmann AG en NBM-Amstelland N.V. vormen gezamenlijk deze combinatie.

Tracédeel Sliedrecht-Gorinchem

NS Railinfrabeheer zal de aanbestedingsprocedure voor het tracédeel Sliedrecht-Gorinchem (contractcodes BR-1 en BR-2) starten in het eerste kwartaal van 1998. De aanbesteding vindt plaats conform het Contracteringsplan Betuweroute.

F Financiën

F.1 Het budget

Het budget van f 8,25 miljard (prijspeil 1995), dat in de eerste Voortgangsrapportage is aangegeven, dient als referentie voor de totale investeringskosten van de Betuweroute. Dit bedrag is exclusief BTW en heeft een onzekerheidsmarge van +/- 20%.

project- onderdeel	budget per 01-04-96 <i>prijspeil 1995</i>	budgetontwikkeling in vorige verslagperioden		budgetontwikkeling in deze verslagperiode		budget stand najaarsnota 1997 <i>prijspeil 1997</i>
		loon- en prijspeil	wijziging in PvE	loon- en prijspeil	wijziging in PvE	
Havenspoorlijn	3,10	0,16	0,10	0,09	0,00	3,45
A15-lijn	5,15	0,25	0,13	0,14	0,00	5,67
Totaal	8,25	0,41	0,23	0,23	0,00	9,12

Tabel 1: Budgetontwikkeling (in miljarden gulden)

In de verslagperiode is het budget opgehoogd met de prijspeilaanpassing voor het jaar 1997. Het totale budget komt daarmee op f 9,1 miljard (prijspeil 1997, exclusief BTW). Deze f 9,1 miljard is inclusief f 1,2 miljard voor Engineering, Administratie en Toezicht en f 0,7 miljard voor Onvoorzien. In de derde Voortgangsrapportage is aangegeven dat er een verschil tussen raming en budget bestaat van ruim 300 miljoen gulden (prijspeil 1995, exclusief BTW en exclusief de stelpost bodemsanering).

Medio 1998 zal een nadere balans worden opgemaakt van de financiële ontwikkelingen. Op dat moment zijn de werkelijke gunningsbedragen van meer contracten 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. Naar verwachting zal hierover in de volgende rapportage nader op kunnen worden ingegaan.

De aanbestedingen voor de A15-lijn zullen eind 1998, begin 1999 plaats vinden. Enkele onderdelen worden eerder aanbesteed. Zo is het Sophia-tracé in december 1997 gegund en start de aanbesteding van het tracédeel Sliedrecht-Gorinchem in het voorjaar van 1998.

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

	realisatie		prognose						
	t/m 96	97	98	99	00	01	02	later	totaal
Begroting									
Meerjarencijfers (prijspeil 1995)	452	327	825	1.035	1.218	1.390	1.281	1.952	8.480
Meerjarencijfers	456	342	860	1.079	1.270	1.450	1.335	2.328	9.120
Dekking									
Infrafonds	258	4	192	3	37	268	142	86	990
FES	181	337	634	1.023	830	779	840	852	5.476
Overig ¹	17	²	34	53	403	403	353	1.390	2.654

TABEL 2: MEERJARENCIJFERS INVESTERINGSBEDRAGEN EN DE DEKKINGSBRONNEN
(IN MILJOENEN GULDENS, EXCLUSIEF BTW, PRIJSPEIL 1997)

¹ Het dekkingsonderdeel 'Overig' omvat SVV-middelen (ad. f 705 mln) en bijdragen van private financiers (ad. f 1.635 mln), de Europese Unie en derden.

² Dit bedrag betreft een salderingspost waarin een bijdrage van Europese Unie ad. f 40,7 mln is verwerkt.

Financiële verplichtingen

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

	t/m 1996	1997	1998	1999	2000 ev	Kas
Verplichtingen	1.051	1.953	2.935	3.159	22	9.120
t/m 1996	456					456
1997	133	210				342
1998	250	300	310			860
1999	212	300	325	241		1.079
2000		300	400	567	3	1.270
2001		300	500	646	4	1.450
na 2001		543	1.400	1.705	15	3.663

TABEL 3: VERPLICHTINGEN - KAS MATRIX
(BEDRAGEN IN MILJOENEN GULDENS, PRIJSPEIL 1997)

F.2 De uitgaven

De uitgaven ten behoeve van het project Betuweroute tot 1 januari 1998 bedragen f 800 miljoen. (uitgedrukt in het prijspeil van het jaar dat de uitgaven zijn gedaan). 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.

KASUITGAVEN	t/m 1993	1994	1995	1996	1997	TOTAAL
MINISTERIE VERKEER EN WATERSTAAT	6	5	8	8	4	31
VIA NS RAILINFRABEHEER	95	72	71	193	338	769
TOTAAL, GEÏNDEXEERD PRIJSPEIL	101	77	79	201	342	800
TOTAAL, PRIJSPEIL 1995	101	77	79	198	327	782

TABEL 4: UITGAVEN TEN BEHOEVE VAN HET PROJECT BETUWERROUTE TOT 1 JANUARI 1998
(AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS)

AANGEGANE VERPLICHTINGEN	t/m 1996	1997	TOTAAL
MINISTERIE VERKEER EN WATERSTAAT	56	3	59
NS RAILINFRABEHEER	1.051	1.953	3.004
TOTAAL, GEÏNDEXEERD PRIJSPEIL	1.107	1.956	3.063
TOTAAL, PRIJSPEIL 1995	1.039	1.873	2.912

TABEL 5: AANGEGANE VERPLICHTINGEN t.b.v. HET PROJECT BETUWERROUTE TOT 1 JANUARI 1998
(AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS)

F.3 De dekking

Bijdragen vanuit de Europese Unie

Van de Europese Unie is inmiddels een bedrag van f 58 miljoen. 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 1998 voor transeuropese netwerken is eind 1997 ingediend.

G Private exploitatie Betuweroute

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft (kort na de peildatum van deze voortgangsrapportage) de Tweede Kamer in januari 1998 op de hoogte gesteld van de stand van zaken met betrekking tot de private participatie in de Betuweroute.

In het voorjaar van 1998 zal het projectprogramma en exploitatiemodel voor de Betuweroute gereed zijn. Aansluitend wordt de Tweede Kamer nader geïnformeerd over de voortgang met betrekking tot de private participatie in de Betuweroute. Het projectprogramma zal aangeven hoe de private participatie zal worden bewerkstelligd. Het biedt dus inzicht in (meerdere varianten van) het exploitatiemodel, de positionering van het eigendom van de Betuweroute, de wijze van aanbesteden, randvoorwaarden vanuit het overheidsbeleid, eventueel noodzakelijke nieuwe beleidsontwikkelingen en de bijbehorende planning.

H Noord-oostelijke Verbinding

H.1 Trajectnota/MER NOV

In de maanden juni en juli van 1997 heeft (informeel) ambtelijk overleg plaatsgevonden over concept documenten en -ontwerpen ten behoeve van de Trajectnota/MER. Naar aanleiding hiervan hebben 35 gemeenten schriftelijk gereageerd. De reacties worden door de projectorganisatie betrokken bij het opstellen van de Trajectnota/MER voor de NOV.

Goederenprognoses

De vervoersprognoses die onlangs door het economisch onderzoeksbureau NEA zijn berekend laten slechts beperkte verschuivingen zien ten opzichte van de treinaantallen die tot nu toe in de berekeningen werden gehanteerd. In paragraaf A.3 is hier reeds op ingegaan.

De effectberekeningen en -vergelijkingen waarop de concept Trajectnota/MER is gebaseerd behoeven daarom niet te worden herzien.

H.2 Planning NOV

De goederenvervoerprognoses zijn later beschikbaar gekomen dan werd verwacht. Als gevolg daarvan is de publicatie van de Trajectnota/MER met enkele maanden vertraagd. Publicatie wordt nu voorzien kort na de zomer van 1998. De daaropvolgende activiteiten worden daardoor eveneens met circa een half jaar vertraagd. In de volgende voortgangsrapportage zal de planning worden aangepast.



H.3 Financiën NOV

Op 3 november 1997 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de beschikking ten behoeve van de voorbereidingskosten Noord-oostelijke verbinding in het jaar 1997 aan NS Railinfrabeheer afgegeven. Een bedrag van f 9,5 mln. is toegekend om te komen tot een Trajectnota/MER ten behoeve van de NOV. Deze uitgaven betreffen de kosten van de Tracé-/MER-studie.

UITGAVEN TOT 01-01-1998	1996	t/m 1997	TOTAAL
TOTAAL	8	9	17

TABEL 6: UITGAVEN VIA NS RAILINFRABEHEER t.b.v. HET PROJECT NOV TOT 1 JANUARI 1998
(IN MILJOENEN GULDENS, PRIJSPEIL 1997)

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>
17 september	aanbieding derde Voortgangsrapportage	22589 nr. 122
22 september	aanbieding Tracébesluit Betuweroute, tracédelen Vaanplein, Sophiatracé en kruising Giessen	22589 nr. 123
3 oktober	antwoorden op vragen van het lid Blaauw over het goederenvervoer over de Betuweroute	-
12 november	antwoorden aan het lid Blaauw over de grondverwerving in het kader van de aanleg van de Betuweroute	-
13 november	aanbieding Tracébesluit Betuweroute, tracédeel Pannerdensch Kanaal	22589 nr. 124
1 december	antwoorden op vragen naar aanleiding van de derde Voortgangsrapportage	-
4 december	antwoorden op vragen van het lid Leers over besparing op de aanleg van de Betuweroute	-

Colofon

Botlekspoortunnel: NS Railinfrabeheer, Managementgroep Betuweroute

Artist's Impression: Theo Barten (p 12-13)

Bron: NS Railinfrabeheer, Managementgroep Betuweroute

Foto's: Goederentrein nabij de Waalhaven, RO Foto (p 2);

Eerste paal Botlekspoortunnel, Ronald Tilleman (p 13)

Bron: NS Railinfrabeheer, Managementgroep Betuweroute

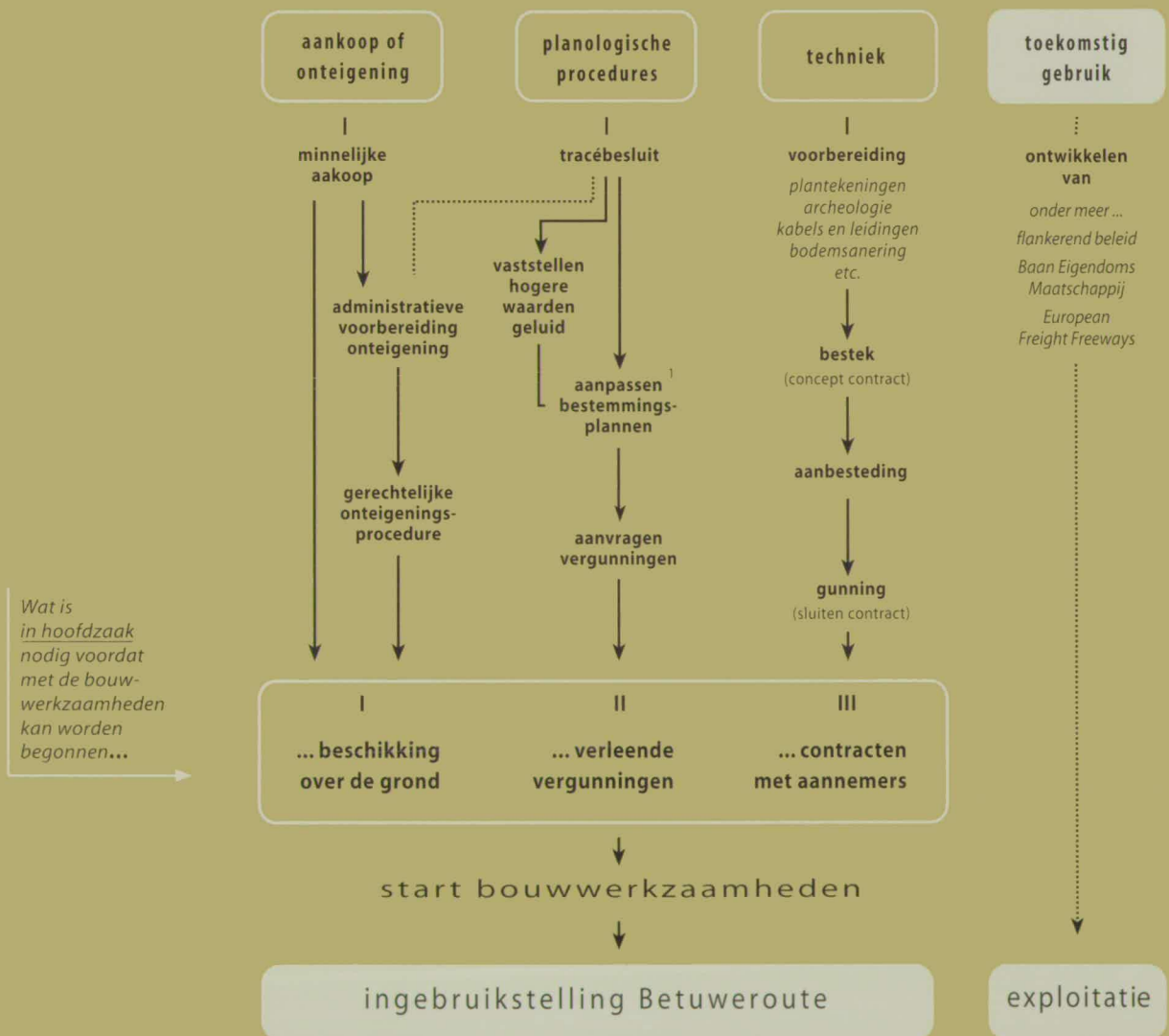
Lay out: Espresso Publishing

Druk: Sdu Grafisch Bedrijf

Overzicht bouwvoorbereiding

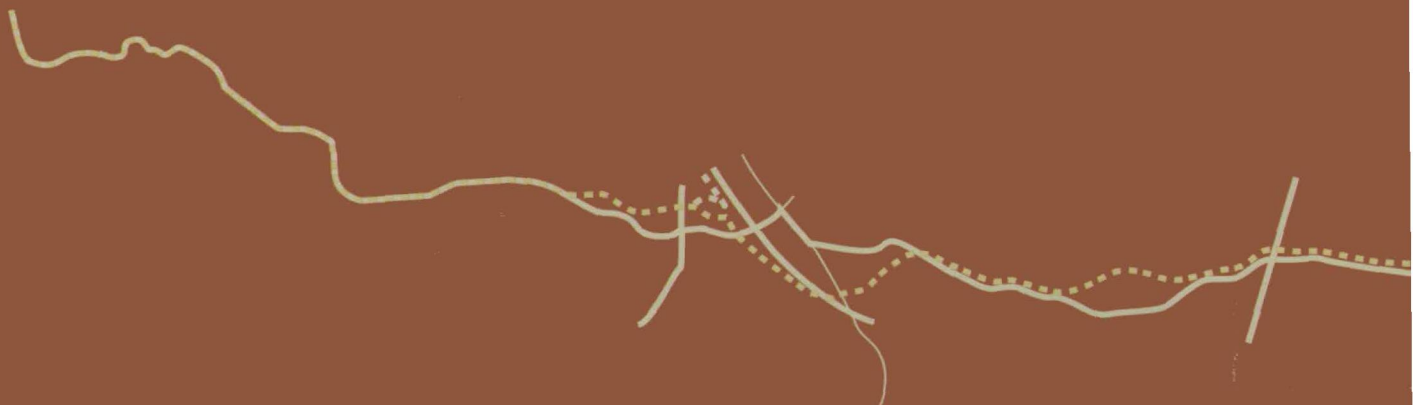
Het Tracébesluit Betuweroute is op 3 december 1996 in werking getreden.

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

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

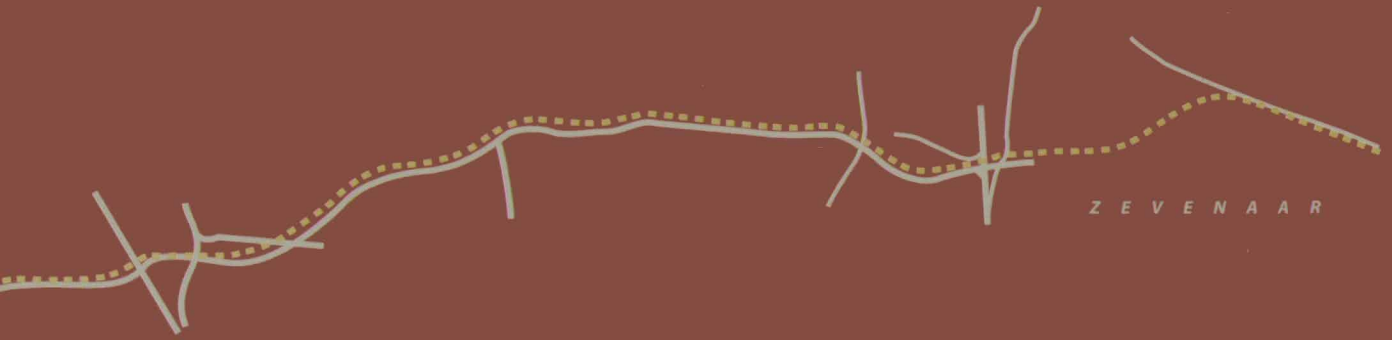
ISBN 90 346 35295

BETUWEROUTE INFORMATIELIJN
0800 022 8005

D-140,5 DGG



Betuweroute



Voortgangsrapportage Betuweroute

5

PEILDATUM:
1 JULI 1998

De Voortgangsrapportage Betuweroute
is een publicatie van:

Projectdirectie Betuweroute
postbus 20903
2500 EX Den Haag



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Voortgangsrapportage

Betuwerroute

5

Rapportageperiode:

1 januari 1998 - 1 juli 1998



Inhoud

	Inleiding	4
A	Algemene Ontwikkelingen	
	A1 Wettelijke en betuurlijke eisen	5
	A2 Functionele eisen	6
	A3 Ontwikkelingen in het goederenvervoer	7
B	Planning	
	B1 Toelichting	8
C	Organisatie	
	C1 Protocol Betuweroute	10
	C2 Uitvoeringsorganisatie Managementgroep Betuweroute NS Railinfrabeheer	10
	C3 Platform BEGRIP	10
D	Conditionerende Activiteiten	
	D1 Bestuurlijk-Juridisch	11
	D2 Grondverwerving, bodemonderzoek, archeologie en kabels & leidingen	15
	D3 Schaderegeling	19
	D4 Communicatie	19
E	Aanbestedingen en Bouwproces	
	E1 Havenspoorlijn	21
	E2 Barendrecht en Kijfhoek	22
	E3 A15-lijn	22
F	Financiën	
	F1 Het budget	23
	F2 De uitgaven	25
	F3 Herijking	26
	F4 Financiering	26
G	Vorbereiding van de private exploitatie	
	G1 Projectprogramma	27
	G2 Beleid	27
	G3 Fasering	27
H	Noord-oostelijke Verbinding	
	H1 Projectbasis	29
	H2 Trajectnota/MER	29
	H3 Interim periode	29
	H4 Planning	31
	Overzicht brieven en documenten	32

Inleiding

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

Deze rapportage is in oktober 1998 door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer.

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

A Algemene Ontwikkelingen

A.1 Wettelijke en bestuurlijke eisen

Bronbeleid geluid

Voor het vervoer per spoor in het algemeen en het goederenvervoer per spoor in het bijzonder is de door het materieel veroorzaakte geluidsproductie een van de belangrijkste milieu-effecten. De in het Tracébesluit aangegeven geluidwaarden mogen niet worden overschreden. Wanneer de geluidsproductie van het spoorvervoer niet wordt teruggedrongen, dan zullen op een zeker moment de gehanteerde geluidsnormen een beperkende factor worden voor de capaciteit. Het beperken van de geluidsproductie is daarmee voorwaarde voor het realiseren van gewenste groei van het vervoer per spoor. Het zogenoemde bronbeleid geluid is van groot belang voor het realiseren van de milieu- en vervoersdoelstellingen van de rijksoverheid. De Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Verkeer en Waterstaat (V&W) werken samen aan het geluidbeleid voor het spoor. Dit beleid bestaat uit de volgende, onderling samenhangende, elementen:

Harde grenzen aan de geluidsproductie op het spoorwegennet

In het Project Uitwerking Evaluatie BGS (PUEB), wordt een nieuw Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS) voorbereid, dat beoogt geluidhinder door spoorvervoer beter beheersbaar te maken. Aan dit project nemen deel de ministeries van VROM en V&W, het Interprovinciaal Overleg (IPO) de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM) en diverse NS-onderdelen. Het nieuwe Besluit zal voorzien in zogenoemde emissieplafonds voor het spoorwegennet, die als het ware de maximale 'geluidruimte' per traject vaststellen. Het project PUEB zal naar verwachting in 1998 worden afgerond.

Beschikbaarheid van stille technologie

Zowel binnen als buiten Nederland wordt gewerkt aan de ontwikkeling van stillere treinen. De toepassing van stiller rijdend materieel kan tot aanzienlijke reducties van de geluidsbelasting leiden - in theorie tot 10 dB(A). Deze reducties zijn echter slechts haalbaar indien alle goederenwagens en locs met stille technologie zijn uitgevoerd. Vanwege de vrije toegankelijkheid van het Nederlandse spoorwegennet dient dit Europees breed te worden opgepakt. In het Nederlandse ICES-project Stiller Treinverkeer (STV) participeren naast de ministeries van VROM en V&W ook de NS, verschillende kennisinstituten en het bedrijfsleven. Resultaat van deze inspanningen zijn concrete, in de praktijk toepasbare producten voor zowel materieel als infrastructuur. De industrie pakt deze nieuwe ontwikkelingen op. Verwacht wordt dat stille technologie op grote schaal toepasbaar zal zijn en dat binnen afzienbare termijn producten op basis van stille technologie op de markt zullen komen. Het ministerie van V&W heeft een programma van eisen (PvE) laten ontwikkelen voor een geluidarme containerdraagwagon, de 'Innocar' genaamd. In de vorige Voortgangsrapportage is aangegeven dat het ministerie van V&W een prototype van deze wagon zal bestellen.

Inmiddels wordt onderzocht of een prototype van de Innocar op basis van dit PvE door marktpartijen kan worden gemaakt. Hierbij zou de overheid dan in financiële zin faciliterend kunnen optreden.

Financiële overgangsregeling

Om de toepassing van stille technieken te stimuleren en de spoorvervoerders niet voor onoverkomelijke investeringen te stellen, wordt door de ministeries van V&W en VROM gewerkt aan een financiële overgangsregeling voor ombouw van bestaand of aanschaf van nieuw, stil materieel.

Het bronbeleid wordt buiten het project Betuweroute opgepakt door VROM en V&W en heeft geen gevolgen voor het budget en de planning van de Betuweroute.

A.2 Functionele eisen

Programma van Eisen (PvE)

Het Programma van Eisen (PvE) voor de Betuweroute wordt door NS Railinfrabeheer opgesteld. Dit Programma van Eisen dient als uitgangspunt bij het verdere ontwerp en geeft de toekomstige exploitanten inzicht in de gebruiksmogelijkheden van de Betuweroute. Het overleg tussen de Projectdirectie Betuweroute van het ministerie van V&W en NS Railinfrabeheer over de bij wijziging van het PvE te volgen procedures is afgerond. De vaststelling van het Programma van Eisen en de Wijzigingsprocedure door de minister van Verkeer en Waterstaat vindt naar verwachting in het najaar van 1998 plaats. De vaststelling van het Programma van Eisen is één van de activiteiten in het kader van de in januari 1998 gestarte operatie 'herijking'. De herijking - waarover meer in hoofdstuk F - is bedoeld om het budget (de in de begroting van Verkeer en Waterstaat gereserveerde middelen) en de raming van de kosten met elkaar in evenwicht te brengen.

Beveiliging van het treinverkeer

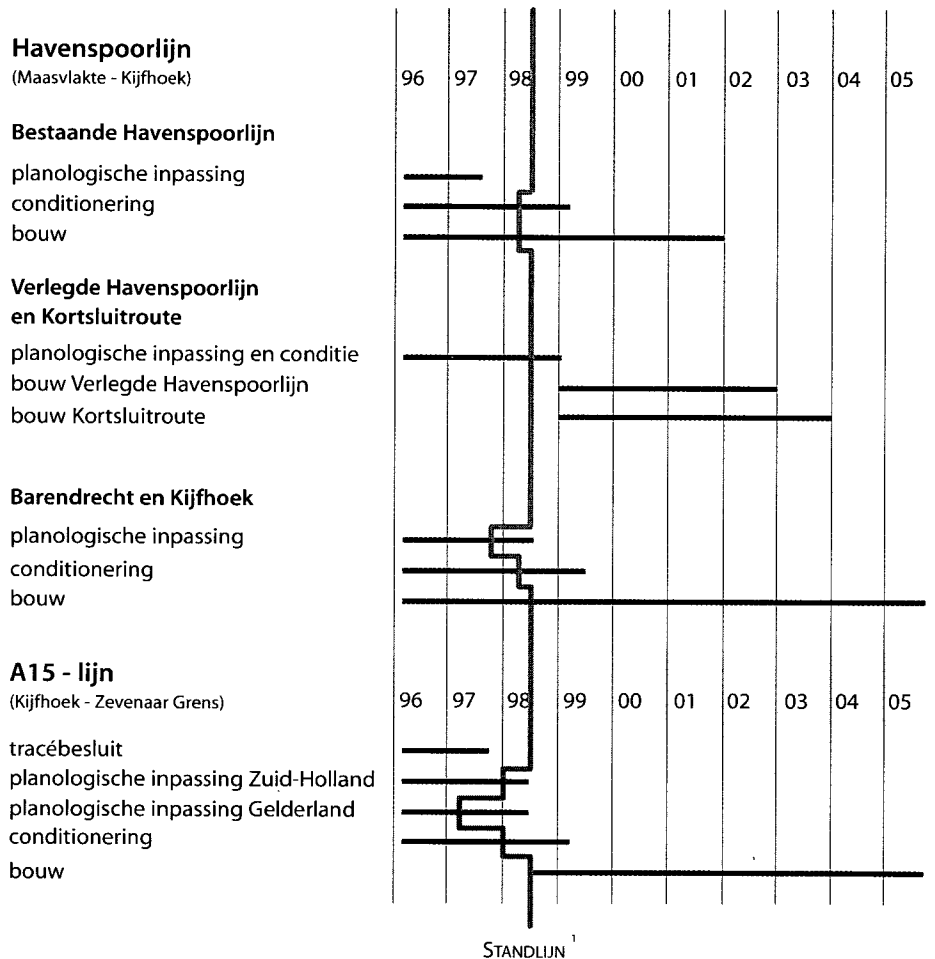
Door gebruik te maken van moderne technologie wordt aangesloten op de nieuwste ontwikkelingen in Europa. Het is in beginsel de bedoeling dat het op de Betuweroute toe te passen beveiligingssysteem aansluit op de ETCS-standaard (European Train Control System). Dit systeem zal zowel op de A-15 lijn als op de Havenspoorlijn toegepast worden. Het ETCS-systeem is nog in ontwikkeling en zal, wat de Betuweroute betreft, het eerst toegepast worden op de Havenspoorlijn. Er vanuit gaande dat ook de Havenspoorlijn met 25 kV geëlektrificeerd zal worden, zal op dit deel van de lijn gedurende twee jaar zonder Automatisch Trein Beveiligingssysteem (ATB) moeten worden gereden. Het bestaande ATB-systeem kan namelijk niet toegepast worden op baanvakken die geëlektrificeerd zijn met 25 kV. Railned heeft gerapporteerd dat rijden zonder ATB vanwege de spoorverdubbeling niet zal leiden tot een verslechtering van het huidige veiligheidsniveau. Het ATB-loos rijden heeft om veiligheidsredenen wel als consequentie dat gedurende deze periode de capaciteit van de Havenspoorlijn niet ten volle kan worden benut en dat de rijnsnelheid maximaal 80 km bedraagt. De Rijksverkeersinspectie is akkoord gegaan met het principe om gedurende twee jaar zonder ATB te rijden.

A.3 Ontwikkelingen in het goederenvervoer

Voor alle goederenvervoermodaliteiten zijn door het economisch onderzoeksbureau NEA nieuwe prognoses opgesteld, gebaseerd op de nieuwe lange termijn scenario's van het Centraal Planbureau. Op basis van de nieuwe prognoses wordt, voor wat betreft het totale goederenvervoer per spoor in ons land een groei voorzien tot circa 65 miljoen ton. Deze analyse geeft daarmee min of meer hetzelfde beeld als de eerdere prognoses, zij het dat de geprognosticeerde vervoershoeveelheden in 2015 worden gerealiseerd en niet in 2010 zoals eerder werd gedacht. Op de oost-west as wordt eveneens een toename van het goederenvervoer voorzien. Op basis van prognoses van INRO/TNO en van McKinsey vond de Commissie Hermans het in 1995 verantwoord uit te gaan van een potentiële vraag naar goederenvervoer per spoor op de Betuweroute van tenminste 30 mln ton in 2015. Op grond van de nieuwe prognoses wordt in het jaar 2015 op de oost-west een vervoersvolume van 39 mln ton verwacht.



B Planning



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

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

B.1 Toelichting

In de planning is een standlijn aangegeven ten opzichte van meetdatum 1 juli 1998. De afwijkingen betreffen in het algemeen de planologische inpassing en de conditionering en daarmee ook de startmomenten van de uitvoering van verschillende projectonderdelen. Omdat de data waarop de verschillende delen van de Havenspoorlijn - de bestaande Havenspoorlijn, de verlegde Havenspoorlijn en het emplacement Barendrecht - worden opgeleverd verschillen, worden deze tracédelen in figuur 1 apart aangegeven.

Versnelde aanleg Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute

Mede op verzoek van de regio en de vervoerders worden de Verlegde Havenspoorlijn en de Kortsluitroute versneld aangelegd. De Verlegde Havenspoorlijn zal begin 2003 operationeel zijn. De Kortsluitroute zal naar verwachting begin 2004 in gebruik kunnen worden genomen.

Planologische inpassing

Voor het gedeelte Barendrecht moet meer tijd uitgetrokken worden voor de planologische inpassing dan oorspronkelijk was gepland. De procedure zal naar verwachting tot medio 1999 doorlopen. In de vierde Voortgangsrapportage is gemeld dat de planologische inpassing van het tracé van de Betuweroute in de bestemmingsplannen van gemeenten in de provincie Gelderland fors blijft achterlopen bij de planning. De doorlooptijd van de planologische inpassing voor de A15-lijn is met één jaar is verlengd. In deze verslagperiode is de achterstand niet verder opgelopen. De vertraging in de bestemmingsplanaanpassingen heeft vooralsnog geen consequenties voor de voortgang van het project. In spoedeisende gevallen zullen de bouwvergunningen door NS-RIB worden aangevraagd met het verzoek de bouwvergunning te verlenen door toepassing van de artikel 19 WRO-procedure. In een brief dd. 20 januari 1998 heeft de Minister van VROM, mede namens de Minister van V&W de betreffende gemeenten hierover geïnformeerd. De ministers gaan er in deze brief vanuit dat de uitvoeringsplanning van de Betuweroute niet in gevaar mag komen.

Grondverwerving

De grondverwerving blijft achterlopen op de planning. Zoals ook in Voortgangsrapportage 4 is gemeld, heeft de vertraging in de verwerving van de benodigde gronden voor de A15-lijn vooralsnog geen consequentie voor de oplevering van de Betuweroute (in 2005), omdat in de planning een marge was opgenomen. De achterstand is in de rapportageperiode niet toegenomen. Nu als gevolg van de uitspraak van de Raad van State het Tracébesluit inmiddels voor het overgrote deel onherroepelijk is geworden - waarover meer in paragraaf D1 - bestaat de verwachting dat de bereidheid om grond en onroerend goed te verkopen zal toenemen. Daarnaast bestaat nog de gerechtelijke onteigening als een uiterst middel om een tijdige start van de uitvoering te garanderen.

Kabels en Leidingen

Het verleggen van kabels en leidingen verloopt bij verschillende uitvoeringsprojecten (onder andere het emplacement Botlek, de Maasvlakte-West en de aanpassingen op het tracédeel Europoort-Maasvlakte West) langzamer dan was voorzien. Bij deze projecten zal het verleggen van kabels en leidingen deels gaan samenvallen met de start van de bouwfase. Vooralsnog heeft dit geen consequenties voor de oplevering van de Havenspoorlijn.

Voor een nadere toelichting over respectievelijk de voortgang van de planologische inpassing en de conditionerende aspecten 'grondverwerving' en 'kabels en leidingen' wordt verwezen naar paragraaf D.1 en D.2.

C Organisatie van het project

C.1 Protocol Betuweroute

In december 1997 is het "Protocol Betuweroute" door de directeur-generaal Goederenvervoer van het ministerie van V&W en door de directeur van NS-Railinfrabeheer ondertekend.

Tijdens de verslagperiode is het Protocol nader ingevuld waar het gaat om de aanleg van het project Betuweroute.

C.2 Uitvoeringsorganisatie Managementgroep Betuweroute NS Railinfrabeheer

Het project verkeert in een overgangsfase van voorbereiding naar uitvoering. Deze overgang noopt de projectorganisatie tot een grotere aandacht voor de projectbeheersing in brede zin.

In dat kader heeft - zoals in de vorige voortgangsrapportage is aangekondigd - in het eerste half jaar van 1998 een uitwerking plaatsgevonden van de nieuwe organisatiestructuur van de uitvoeringsorganisatie. De uitvoeringsorganisatie Betuweroute zal worden ondergebracht in een klein hoofdkantoor en enkele regiokantoren.

C.3 Platform BEGRIP

In juli 1996 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat het Platform ter Begeleiding van de Grote Rail-Infrastructuur Projecten -Platform Begrip- ingesteld met als doel beter te kunnen reageren op signalen uit de samenleving en daarmee beter te kunnen inspelen op nieuwe en (vaak) onverwachte ontwikkelingen rond complexe grote infrastructuurprojecten. Het Platform Begrip is ingesteld voor twee jaar. Omdat de instellingsbeschikking medio 1998 zou aflopen was de vraag aan de orde of het Platform Begrip een nieuwe termijn zou moeten krijgen. Geconcludeerd is dat bij de huidige stand van zaken er onvoldoende aanleiding bestaat voor een nieuwe termijn. Feitelijk fungeert het platform dus niet meer.

D Conditionerende Activiteiten

D.1 Bestuurlijk/juridisch

Beroepen Tracébesluit

Op 28 mei 1998 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over de beroepen die tegen het op 26 november 1996 vastgestelde Tracébesluit Betuweroute waren ingesteld. Het merendeel van de beroepen is door de Raad van State ongegrond verklaard.

Daarmee is het Tracébesluit Betuweroute voor een groot deel onherroepelijk geworden.

De Raad van State heeft zich bij zijn oordeel onder meer positief uitgelaten over de zorgvuldigheid waarmee bij het project Betuweroute de besluitvorming is doorlopen en de zorgvuldige wijze waarop is omgegaan met de belangen van derden. Ook waardeert de Raad van State de wijze waarop bij de totstandkoming van het Tracébesluit Betuweroute is omgegaan met milieu-aspecten als geluid, trillingen en externe veiligheid alsmede de maatregelen die zijn genomen om de gevolgen daarvan voor de betrokkenen te verminderen.

De Raad van State heeft een aantal onderdelen van het Tracébesluit vernietigd. De meeste van de vernietigde onderdelen van het Tracébesluit betreffen relatief kleine stukken van het tracé.

De Raad van State is van oordeel dat er op het moment dat het Tracébesluit werd vastgesteld, onvoldoende kennis was verzameld om in voldoende mate rekening te kunnen houden met de belangen van de betrokkenen (meest bedrijven). Voor deze tracédelen zal in het najaar van 1998 een nieuw Tracébesluit worden genomen.

De Raad van State heeft ook enkele grotere onderdelen van het Tracébesluit Betuweroute vernietigd. Het betreft de delen die betrekking hebben op de verlegging van de A15, het CUP en het Sophiatracé. Het deel van het Tracébesluit dat betrekking heeft op de aanpassing van de A15 ter plaatse van de gemeente Tiel is om formele redenen vernietigd omdat de Raad van State vindt dat dit project niet als "bijkomende infrastructurele maatregel" in het Tracébesluit mag worden opgenomen. De verlegging van de A15 is op zichzelf niet Tracéwet-plichtig. Voor dit project-onderdeel zal nu een bestemmings-planprocedure, zoals beschreven in de wet op de Ruimtelijke Ordening, worden doorlopen.

De Raad van State is van oordeel dat in het Tracébesluit de analyse van de geluidseffecten op de omgeving van het zogenoemde Container Uitwisselpunt (CUP) bij Valburg - een emplacement waar treinen kunnen worden gesplitst en samengevoegd - onvoldoende is uitgewerkt en heeft om deze reden dit deel van het Tracébesluit vernietigd. Inmiddels is een nader onderzoek gestart naar deze geluidseffecten waarmee wordt tegemoet gekomen aan de uitspraak van de Raad van State. Voor het CUP zal op korte termijn een nieuw Tracébesluit worden vastgesteld.

Het Tracébesluit dat betrekking heeft op het Sophiatracé - waarbij het gaat om het ondergrondse tracégedeelte tussen Kijfhoek en Papendrecht - is om formele redenen vernietigd omdat voor dit

tracédeel in september 1997 een nieuw (vervangend) Tracébesluit is vastgesteld. In dit vervangende Tracébesluit wordt de aanleg van het Sophiatracé met gebruikmaking van boortechniek mogelijk gemaakt.

Milieuvergunning Kijfhoek

Er is een viertal beroepen ingesteld tegen de milieuvergunning voor het emplacement Kijfhoek. De Raad van State heeft in het kader van de bodemprocedure deze beroepen in behandeling genomen. Op 29 juni 1998 heeft de zitting plaatsgevonden.

Tracébesluit Kortsluitroute

De Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in november 1997 met betrekking tot de ingestelde beroepen tegen het Tracébesluit Kortsluitroute de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak als deskundige benoemd. Deze stichting heeft op 11 maart 1998 haar advies uitgebracht. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft (mede namens haar collega van VROM) in mei 1998 haar zienswijze op dit advies bij de Raad van State bekend gemaakt. De Raad van State heeft bepaald dat de zitting ter mondelinge behandeling van de beroepen tegen het Tracébesluit de Kortsluitroute op 22 september 1998 zal plaatshebben.

Tracébesluiten op basis van partiële herziening PKB

- Kruising Vaanplein, Sophiatracé en Kruising Giessen

Op 19 september 1997 is, op basis van de Partiële Herziening van de PKB Betuweroute d.d. 14 oktober 1996, het nieuwe Tracébesluit voor de tracédelen Kruising Vaanplein, Sophiatracé en Kruising Giessen vastgesteld. Bij de Raad van State zijn twaalf beroepschriften en één verzoek om een voorlopige voorziening (schorsing) ontvangen. De landsadvocaat heeft namens de Ministers van V&W en VROM een verweerschrift opgesteld. Ook bij deze procedure is de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak door de Raad van State als adviseur ingeschakeld. Aan de Stichting is gevraagd om vóór 1 oktober 1998 haar advies uit te brengen.

- Kruising Pannerdensch Kanaal

Op 13 november 1997 is, eveneens op basis van de eerder genoemde Partiële Herziening van de PKB Betuweroute, het Tracébesluit voor de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal vastgesteld. Belanghebbenden konden tot 29 december 1997 tegen dit besluit beroep aantekenen. Bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State zijn negen beroepschriften en één verzoek om een voorlopige voorziening (schorsing) ontvangen. Inmiddels heeft de Raad van State de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak verzocht advies uit te brengen. De Ministers van V&W en van VROM is gevraagd om in september 1998 een verweerschrift in te dienen.

Aanpassen bestemmingsplannen

- Zuid-Holland

Alle Zuid-Hollandse gemeenten hebben de voor de aanleg van de Betuweroute benodigde (voor)ontwerp-bestemmingsplannen in procedure gebracht. Naar verwachting zullen deze gemeenten vóór eind 1998 beschikken over vastgestelde bestemmingsplannen.

-Gelderland

Veel gemeenten in Gelderland zijn in het vierde kwartaal van 1997 of het eerste kwartaal van 1998 gestart met de aanpassingsprocedure voor de bestemmingsplannen. Zoals nu voorzien zullen de herzieningen van de bestemmingsplannen in de tweede helft 1998 en de eerste helft van 1999 worden 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. Zoals eerder in deze rapportage is aangegeven heeft deze vertraging vooralsnog geen gevolgen voor de voortgang van het project omdat in spoedgevallen bouwvergunningen kunnen worden verkregen door toepassing van de artikel 19 WRO-procedure.

Convenanten Betuweroute

Afspraken met betrokken provincies en gemeenten over de uitvoeringsaspecten van de aanleg van de Betuweroute worden vastgelegd in convenanten. Het betreft onder meer zaken die samenhangen met omleidingswegen, toepassing van schadevergoedings-regelingen, het toekomstig beheer van kruisende infrastructuur en uitvoering van de bouw. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen algemene afspraken en de uitwerking hiervan voor specifieke gemeenten. De algemene afspraken worden in deel A van de convenanten vastgelegd, de specifieke afspraken in deel B. Met alle betrokken provincies en gemeenten is vrijwel overeenstemming bereikt over het algemene deel van de convenanten. Over de specifieke afspraken is met vrijwel alle Zuid-Hollandse gemeenten overeenstemming bereikt. Het overleg over de specifieke afspraken in de convenanten met de Gelderse gemeenten zal begin 1999 worden afgerond. Met de (overige) beheerders zullen te zijner tijd aparte beheersovereenkomsten gesloten worden voor specifieke objecten.

Vergunningen

- Zuid-Holland

De medewerking van gemeenten en de provincie Zuid-Holland bij het verlenen van vergunningen is goed. De bouwvergunning voor de Botlekspoortunnel is door de gemeente Rotterdam verleend. Teneinde medio 1998 met de bouw van de startschacht voor de Sophia-boortunnel te kunnen beginnen is bij de gemeente Graafstroom een bouwvergunning aangevraagd. In dat kader is de gemeente gevraagd de in artikel 19 WRO beschreven procedure te doorlopen teneinde de bouwvergunning tijdig te kunnen verlenen. De procedure ex art 19 WRO is afgerond.

De bouwvergunning voor de startschacht en voor het deel van de boortunnel Sophia dat gelegen is op het grondgebied van de gemeente Graafstroom is inmiddels verleend. Ook de gemeenten Barendrecht en Sliedrecht hebben de nodige vrijstellingen en bouwvergunningen verleend.

- Gelderland

De voortgang ten aanzien van de aangevraagde bouwvergunningen verloopt tot nu toe volgens planning. Eén vergunning is verleend. Drie vergunning-aanvragen zijn in behandeling.

Hogere waarden geluid

Bij de gemeente Rozenburg zijn hogere waarden spoorwegverkeerslawaai aangevraagd ten behoeve van een wijziging van de Havenspoorlijn. Deze aanvraag is echter abusievelijk gebaseerd

op het niet meer van kracht zijnde Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai 1987. Sedert 1996 geldt een nieuw Reken- en Meetvoorschrift. In de hierin opgenomen overgangsregeling wordt een uitzondering gemaakt voor aanvragen voor hogere geluidswaarden die betrekking hebben op nieuwe verkeersinfrastructuur waarover vòòr het van kracht worden van het nieuwe voorschrift in het kader van een Tracéwet-procedure besloten is. De situatie bij Rozenburg betreft echter een deel van het tracé dat over bestaand spoor loopt. Dit valt niet onder het regime van de Tracéwet. De in het Reken- en Meetvoorschrift 1996 opgenomen overgangs-regeling is daarom niet van toepassing. Aan de gemeente Rozenburg is verzocht de lopende procedure niet voort te zetten. Na het afronden van een nieuw akoestisch onderzoek zal een nieuwe hogere waarde-procedure worden gestart.

In maart 1998 kwamen de resultaten van een onderzoek door een akoestisch ingenieurbureau naar de geluidsproductie van goederentreinen in de publiciteit. Daarover zijn begin april ook Kamervragen gesteld. Medio april zijn deze door de Minister van Verkeer en Waterstaat beantwoord. Het ministerie van VROM zal aan TNO-TPD opdracht geven om het bedoelde onderzoek te verifiëren en te adviseren over eventuele vervolgstappen.

De provincie Gelderland heeft geweigerd hogere waarden geluid vast te stellen. Het gaat om in totaal 149 aanvragen. Deze zijn bij besluit van 12 november 1997 alsnog door de Minister van VROM vastgesteld. Tegen dit besluit konden tot 10 januari 1998 bezwaren worden ingebracht.

Er zijn elf bezwaarschriften binnen gekomen, waaronder een bezwaarschrift van de provincie Gelderland. In april 1998 zijn deze bezwaren door de Minister van VROM verworpen. Tegen de beslissing van de Minister VROM is bij de Raad van State één beroepschrift ingediend. In juli heeft de Minister van VROM haar verweerschrift hierop ingediend.

- Wegverkeerslawaai

Het aanvragen van hogere waarden wegverkeerslawaai (bij kruisende weginfrastructuur) is de bevoegdheid en de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Wegens de nauwe relatie met de bestemmingsplanprocedure is ook hier een achterstand ontstaan. In de eerder genoemde brief van 20 januari 1998 heeft de minister van VROM, mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat bij de betrokken gemeenten erop aangedrongen deze aanvragen tijdig bij de betreffende Provincie in te dienen. In totaal moeten door zeven Gelderse gemeenten en één Zuidhollandse gemeente hogere waarden wegverkeerslawaai worden aangevraagd. Tot nu toe zijn door vijf gemeenten in de provincie Gelderland de hogere waarden wegverkeerslawaai aangevraagd, waarvan er twee door de provincie zijn verleend.

- Project gevelisolatie

Het verlenen van hogere waarden spoorwegverkeerslawaai voor woningen langs het tracé van de Betuweroute is inmiddels grotendeels afgerond. Daarbij geldt de wettelijke voorwaarde dat maatregelen genomen moeten worden om zeker te stellen dat binnen de betreffende woningen het geluidsniveau als gevolg van de Betuweroute niet hoger dan 37 dB(A) zal zijn.

De maatregelen daartoe worden in principe in de jaren 2003 en 2004 uitgevoerd, kort vóór ingebruikname van de Betuweroute. Aan de bewoners is echter de keus geboden om de

gevelisolatie reeds in 1999 te laten uitvoeren. Een aantal bewoners, met name van de woningen langs reeds in gebruik zijnde sporen, heeft daar inmiddels voor gekozen.

D.2 Grondverwerving, bodemonderzoek, archeologie en kabels & leidingen

Grondverwerving

De in de vierde Rapportage gemelde vertraging van een half jaar bij de conditionerings-activiteiten voor de bouw van de A15-lijn wordt mede veroorzaakt door vertraging bij de grondaankoop.

De vertraging is in deze rapportageperiode niet groter geworden. Desalniettemin moet geconstateerd worden dat de grondverwerving achter loopt bij de planning. Vermoedt wordt dat een groot aantal betrokkenen, met name rechthebbenden van agrarische percelen een afwachende houding aannam door het uitblijven van een onherroepelijk geworden Tracébesluit Betuweroute.

Nu de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 28 mei 1998 het overgrote deel van de beroepen tegen het Tracébesluit heeft afgewezen, wordt verwacht dat veel eigenaren alsnog bereid zullen zijn om tot verkoop over te gaan.

- Minnelijke verwerving

Bij de voortgang van de minnelijke verwerving wordt een onderscheid gemaakt tussen bebouwde en niet-bebouwde percelen:

a. bebouwde percelen

- woningen: de verwerving verloopt goed (60 % is juridisch geleverd).

De voortgang kan vertraging oplopen door het later dan gepland beschikbaar komen van de herbouw-lokaties (onder meer in Barendrecht, Giessenlanden, Valburg en Zevenaar).

- bedrijven: de verwerving verloopt vanwege het complexe karakter van de onderhandelingen trager dan bij woningen (27 % is juridisch geleverd). In deze categorie zullen onteigeningen noodzakelijk zijn. De verwachting bestaat dat het merendeel van de benodigde gronden via minnelijke weg verworven zal kunnen worden.

b. niet-bebouwde percelen

Van het totaal aantal benodigde agrarische percelen (900) is 27 % juridisch geleverd.

De aankoop van agrarische percelen wordt vooral bemoeilijkt doordat betrokkenen hopen op een gunstiger prijsontwikkeling.

- Administratieve procedure onteigenings-KB's

Het doorlopen van de administratieve procedure voor het verkrijgen van 11 benodigde onteigenings-Koninklijk Besluiten (KB's) voor de gehele Betuweroute verloopt volgens planning. Naar verwachting zullen uiterlijk oktober 1998 alle hoorzittingen in het kader van de administratieve onteigeningsprocedure hebben plaatsgevonden en zullen in het eerste kwartaal van 1999 alle KB's genomen zijn. Deze KB's zijn noodzakelijk om, in gevallen waar minnelijke grondverwerving niet slaagt, een onteigeningsprocedure bij de burgerlijke rechter in gang te kunnen zetten.

Sporen naar andere transportwijzen

De Betuweroute kan zijn functie alleen vervullen als de aan- en afvoer van goederen fysiek mogelijk is. Door de vier Noord-Zuid-aftakkingen op het Nederlandse, en de directe aansluiting op het Duitse spoorwegennet wordt dit voor het treinverkeer gerealiseerd. Maar de verbinding met andere vervoerwijzen is van minstens even groot belang. Met het water overbrugt het spoor immers steeds vaker de lange afstanden in een vervoersketen waar alleen het voor- en natransport via de relatief dure en milieubelastende vrachtwagen plaatsvindt. Om deze intermodale vervoersfunctie te kunnen vervullen reiken de sporen van de Betuweroute naar locaties waar de overslag van en naar andere transportwijzen plaatsvindt. Deze illustratie schetst enkele achtergronden van het intermodaal vervoer en de intermodale aansluitpunten langs de Betuweroute en beschrijft enkele railgebonden laad- en overslagssystemen.

Achtergronden

Intermodaal transport is het verplaatsen van goederen met tenminste twee transportwijzen waarbij de vracht wordt vervoerd in gestandaardiseerde laadeenheden. Dit zijn onder meer containers, wissellaadbakken, opleggers of complete vrachtwagens. De goederen zelf worden tijdens de overslag niet behandeld. Een intermodale transportketen bestaat uit tenminste vijf schakels: voortransport - overslag - transport per spoor of binnenvaart - overslag - natransport. De afstand waarop intermodaal transport concurrerend wordt met het wegtransport ligt tussen 300 - 600 km. Dan worden de noodzakelijke extra (overslag)kosten terugverdiend.

Het volume aan vracht dat over de weg wordt vervoerd is tussen 1980-1995 van ruim 60% toegenomen tot circa 75% van het totale vervoersvolume. De vraag naar transport neemt nog verder toe. Intermodaal transport wordt daarom in Europees verband krachtig bevorderd. In Nederland gaat het om onder meer het versterken van de positie van *inland terminals*, het stimuleren van nieuwe toetreders op het spoor en het ondersteunen van projecten met een voorbeeldfunctie op dit gebied.

De recente groei van het intermodaal transport met circa 15% per jaar is sterker dan verwacht. Het toenemende gebruik van standaard laadeenheden, het groeiende aantal aanbieders van intermodaal vervoer en het restrictieve wegvervoersbeleid in de Alpenlanden dragen bij aan deze ontwikkeling.

Betuweroute

Door de aantakkingen op het Nederlandse en de directe aansluiting op het Duitse spoorwegennet is de Betuweroute verbonden met het netwerk van binnen- en buitenlandse spoorterminals. De overslaglocaties in het havengebied van Rotterdam vormen het belangrijkste overslagpunt voor de Betuweroute. De Havenspoorlijn is door een groot aantal *stamlijnen* verbonden met de overslag- en productiebedrijven in het havengebied. De containerterminals Maasvlakte en Waalhaven-Zuid zijn voor het intermodaal vervoer met name van belang. De hier aanwezige Rail Service Centra verzorgden in 1997 de overslag van circa 400.000 containers.

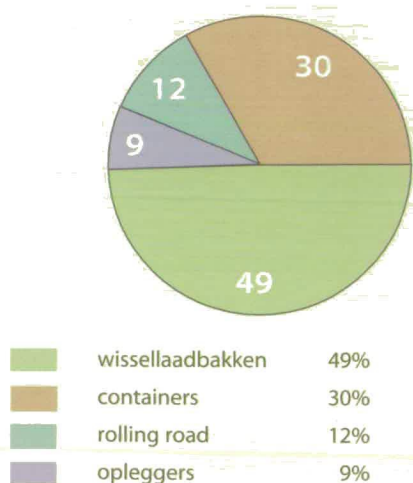
Terminals

In de intermodale transportketen zijn de terminals van groot belang. Daar is door overslag de wisseling van de transportsystemen mogelijk. Er zijn in 1997 in Europa meer dan 1000 goederenterminals beschikbaar.

- op vrijwel alle terminals is de overslag van containers mogelijk
- op tweederde van de Europese terminals kunnen wissellaadbakken worden overgeslagen
- ongeveer de helft van de terminals is in staat om opleggers over te slaan
- ongeveer 60 terminals kunnen zogenoemde rolling-road overslag verzorgen

De zeehavens niet meegeteld beschikt Nederland over 19 terminals waar twee of meer vervoerwijzen samenkomen.

Toepassing van laadeenheden
in Europees spoorvervoer, 1995 (in %)



bron: jaarverslag UIRR en ICF

Per week worden hier ongeveer 250 aankomende goederentreinen gelost en 250 vertrekkende goederentreinen geladen. De Rail Service Centra bestaan uit een terminal om de trein te beladen, en hebben elk een emplacement voor het aankomen, opstellen, en vertrekken van treinen.

Met de modernisering van de bestaande Havenspoorlijn worden alle emplacementen aangepast aan de capaciteit en spoortechniek van de Betuweroute. Op het westelijke deel van de Maasvlakte wordt bovendien een nieuwe rail-containerterminal en emplacement gebouwd, op te leveren in het jaar 2000.

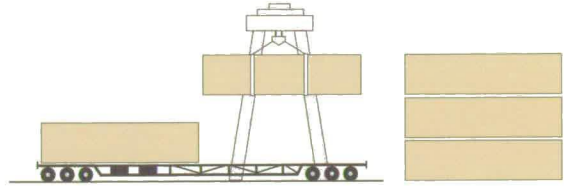
MTC

Om te kunnen bijdragen aan de verdere ontwikkeling van het intermodale transport is het van belang dat langs het tracé van de Betuweroute ook buiten de Rotterdamse haven terminals voor de overslag tussen het railvervoer en de modaliteiten weg – spoor - binnenvaart beschikbaar zijn. De locatie tussen de Waal en de A15 nabij Valburg biedt hiervoor de mogelijkheden. Binnen het project Betuweroute wordt hier aan de noordzijde van het tracé een Centraal UitwisselPunt (CUP) gerealiseerd, een klein rangeerterrein waar treindelen gesplitst en naar bestemming samengevoegd kunnen worden. Overslag van afzonderlijke laadeenheden naar andere vervoerswijzen is dus niet mogelijk. Daarom ontwikkelen regionale partijen, bestuurlijk verenigd in het Knooppunt Arnhem-Nijmegen, hier plannen voor een Multimodaal Transport Centrum. Naast het CUP bestaat dit uit een Rail Service Centrum, een Binnenvaart Service Centrum en een bedrijventerrein. Deze verschillende centra worden met een intern transportsysteem onderling verbonden.



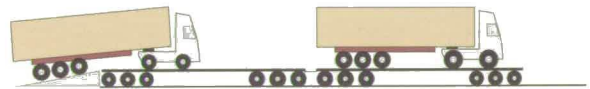
Containers

De overslag van containers is relatief goedkoop omdat een groot deel van het proces is gemechaniseerd en geautomatiseerd. Een ander voordeel is het uitgebreide netwerk van containerterminals en de internationaal gestandaardiseerde afmetingen van land (continentale) en maritieme containers.



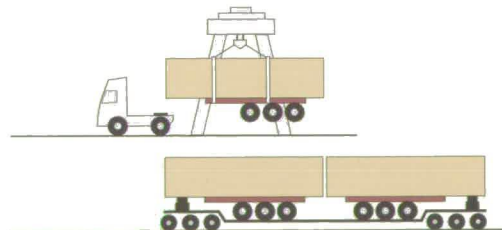
Rolling road

Hierbij worden vrachtwagens in hun geheel op platte spoorwegwagons gereden. Het voor- en natransport wordt met dezelfde vrachtwagen verzorgd. Voordeel is dat wegvervoerders niet hoeven te investeren in speciaal materieel en dat er geen bijzondere overslagtechnieken nodig zijn. Omdat de chauffeur de vrachtwagen tijdens het transport begeleidt en de vrachtwagen tijdens de treinreis niet voor wegtransport kan worden ingezet, is rolling road desondanks een dure transportwijze.



Opleggers

Voor het vervoeren van complete opleggers per spoor zijn speciale spoorwagons ontwikkeld met een verdieping voor de wielen van de oplegger. De opleggers worden bij de terminal met een kraan op deze wagon geplaatst. De benodigde spoorwagons en terminalfaciliteiten maken deze transportwijze duurder dan het toepassen van de container.



Wissellaadbak

Bij het wissellaadbakstelsel wordt het gedeelte van de vrachtwagen dat de vracht bevat als laadeenheid gebruikt. Aan de wissellaadbak zitten in hoogte verstelbare steunpoten, waardoor het laden en ontladen van de vrachtauto gedaan kan worden zonder hulp van extra materieel. De wissellaadbakken kunnen bij de terminal eenvoudig met een kraan op een spoorwegwagon worden geplaatst.



Bodemonderzoek

- Kaders en normen

Met het ter zake bevoegd gezag (de provincies Gelderland en Zuid-Holland en de gemeente Rotterdam) wordt overlegd over een efficiënte afhandeling van de saneringsplannen.

- Uitvoering

Het nader bodemonderzoek naar de bodemverontreiniging, dat plaatsvindt in het kader van de Wet Bodembescherming (WBB), is nog niet geheel afgerond. Verwacht wordt dat op ongeveer de helft van de circa 300 plaatsen waar eerder verontreinigingen werden aangetroffen, een sanering conform de WBB moet worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden zullen zoveel mogelijk gelijktijdig worden uitgevoerd met de bouw van de spoorbaan. Op 11 lokaties zal een sanering moeten worden uitgevoerd vooruitlopend op de civieltechnische werkzaamheden.

Archeologisch onderzoek

Archeologisch onderzoek langs het tracé van de Betuweroute heeft tot nu toe een schat aan vondsten opgeleverd. Zo is een skelet gevonden van een vrouw die naar schatting 7000 jaar geleden heeft geleefd. Dit zijn de oudste menselijke overblijfselen die ooit in Nederland gevonden zijn. Daarnaast zijn nog twee zeer oude houten kano's opgegraven.

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) heeft een definitieve selectie gemaakt van de archeologische vindplaatsen langs het tracé. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat er door de ROB meer vindplaatsen als "behoudenswaardig" worden aangemerkt dan aanvankelijk was aangenomen. In overleg met de ROB zal worden bepaald welke vindplaatsen zullen worden opgegraven en welke zullen worden beschermd tegen de fysieke gevolgen van de aanleg van de Betuweroute. Aan enkele onafhankelijke archeologen is gevraagd daartoe uiterlijk oktober 1998 advies te geven.

Kabels & Leidingen

Een aantal kabel- en leidingeigenaren heeft eind 1997 te kennen gegeven niet te willen meewerken aan een "voorlopige schaderegeling kabels en leidingen", die vooruitliep op de nieuwe algemene schade-regeling. Daarom kon over de voorlopige regeling geen overeenstemming worden bereikt.

In de eerste helft van 1998 heeft zeer intensief overleg plaatsgevonden om uit de impasse te komen. Inmiddels is tussen de koepelorganisaties van kabel- en leidingeigenaren en het ministerie van Verkeer en Waterstaat overeenstemming bereikt over een convenant. Dit convenant heeft een tijdelijk karakter. De bedoeling is dat de afspraken zo snel mogelijk te verwerken in algemene, van rijkszijde publiek gemaakte regelgeving. In de tussentijd kan het convenant zijn dienst bewijzen.

D.3 Schaderegeling

De regeling Nadeelcompensatie/planschade wordt namens de Minister van V&W uitgevoerd door NS Railinfrabeheer. Tot 1 juli 1998 zijn 180 verzoeken om nadeelcompensatie of compensatie in verband met planschade ingediend bij NS Railinfrabeheer. Het grootste deel van de verzoeken is inmiddels in behandeling bij de Schadebeoordelingscommissie Betuweroute. Nu het Tracébesluit Betuweroute voor het grootste deel onherroepelijk is geworden kunnen op basis van deze regeling uitkeringen worden gedaan.

D.4 Communicatie

Algemeen

Nu de bouwwerkzaamheden aan de Betuweroute daadwerkelijk van start zijn gegaan zal er meer vanuit de verschillende regio's met de directe omgeving worden gecommuniceerd. In de verslagperiode heeft de projectorganisatie twee publicaties uitgegeven die voor een breder publiek een beeld van de Betuweroute geven: de brochure 'Betuweroute: horizon van het Europese goederenvervoer per spoor' en een kaart van het tracé met de belangrijkste feiten en cijfers.

Communicatie met de zakelijke omgeving

In het kader van het project Private Exploitatie wordt de marketingcommunicatie met private partijen voorbereid. Doelstelling is de vervoers- en exploitatiemogelijkheden van de Betuweroute onder de aandacht te brengen van de transport- en vervoerswereld, waaronder (potentiële) verladers en financiers.

Centraal Informatiecentrum

In het najaar van 1998 wordt in Barendrecht een centraal Informatiecentrum geopend.

In het centrum wordt informatie gegeven over het tracé van de Betuweroute en over de voorbereiding van de uitvoering en de bouwwerkzaamheden. Ook wordt ingegaan op de ontwikkeling van het binnen- en buitenlandse railgoederenvervoer.



E Aanbestedingen en Bouwproces

E.1 Havenspoorlijn

Bestaande Havenspoorlijn (Maasvlakte-Waalhaven)

Op 28 april 1998 is de nieuwe spoorbrug over de Dintelhaven (Europoort Rotterdam) op zijn plaats gelegd. In tegenstelling tot de oude enkelsporige brug beschikt de nieuwe brug over dubbelspoor. De vervoerscapaciteit van de Havenspoorlijn wordt hierdoor aanzienlijk vergroot. Met de indienststelling van deze nieuwe brug (gepland in de eerste helft van 1999), zal het eerste stukje van de Betuweroute gereed zijn.

De aanbestedingsprocedures voor de ombouw en uitbreiding van emplacement Botlek en het tracé Botlek - Europoort en voor de spoorverdubbeling Europoort - Maasvlakte zijn in maart 1998 afgerond: de bouwwerkzaamheden zijn gestart. Voorts kan worden gemeld dat de werkzaamheden ten behoeve van de aanpassing van het emplacement Botlek in uitvoering zijn en dat het contract voor het maken van een viaduct over de Rijnweg in de gemeente Rotterdam is gegund.

Botlekspoortunnel

Op 5 januari 1998 is de voorlopige gunning aan de aannemerscombinatie Boortunnel-combinatie Botlek v.o.f. omgezet in een definitieve opdracht (contractcode KW-1). Deze aannemerscombinatie is ten behoeve van de bouw van de Botlekspoortunnel gevormd door de aannemersbedrijven Ballast Nedam Beton en Waterbouw BV, Hollandsche Beton en Waterbouw BV, Van Hattum en Blankevoort BV, Strukton Betonbouw BV en Wayss & Freytag AG.

In januari 1998 is deze combinatie begonnen met de uitvoering van de werkzaamheden voor de Botlekspoortunnel. Hoewel de start van de bouw met één kwartaal is vertraagd, heeft dit geen consequentie voor de geplande oplevering van het gedeelte Maasvlakte-Waalhaven van de Havenspoorlijn (eind 2001). Gebleken is dat ter plaatse meer vervuilde grond afgegraven zal moeten worden dan was verwacht. In overleg met de gemeente Rotterdam wordt gezocht naar een oplossing voor de berging daarvan.

Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in het najaar van 1997 besloten tot versnelling van de aanleg van de Verlegde Havenspoorlijn om toekomstige capaciteits-problemen tussen Barendrecht en het emplacement Waalhaven op te lossen.

Volgens de huidige planning is dit tracédeel in 2003 operationeel. De druk om dit tracédeel in 2003 inderdaad operationeel te hebben neemt toe vanwege het toenemende vervoersaanbod op de Havenspoorlijn. Railned en het Gemeentelijke Havenbedrijf Rotterdam hebben daarom een gezamenlijk bureau ingesteld dat ter plekke het dagelijkse capaciteitsmanagement van de Havenspoorlijn regelt.

De aanbestedingsprocedure voor de bouw van de Verlegde Havenspoorlijn en de Kortsluitroute zal naar verwachting begin oktober van start kunnen gaan. Door problemen met de grondverwerving is dit twee maanden later dan in de planning werd voorzien. Met de betrokken gemeenten is overeenstemming bereikt over de inpassing van alle kunstwerken van de Verlegde Havenspoorlijn.

E.2 Barendrecht en Kijfhoek

De uitvoering van de bouwwerken op het rangeeremplacement Kijfhoek verloopt conform de planning. Het ombouwen van de verdeelsporen ten behoeve van het heuvelsysteem is voor de helft gereed en zal naar verwachting in december 1998 worden opgeleverd. In Barendrecht-Oost wordt gebouwd aan de Onderdoorgang Boezemweg. De uitvoering verloopt volgens planning.

E.3 A15-lijn

Sophiaspoortunnel

Het aanleggen van de Sophiaspoortunnel (contractcode KW-2) is op 12 december 1997 gegund (onder voorbehoud van o.a. het verkrijgen van vergunningen) aan de aannemers-combinatie TUBECON. Deze combinatie bestaat uit de aannemersbedrijven Koninklijke Boskalis Westminster N.V., Heijmans N.V., Hochtief AG, Philipp Holzmann AG en NBM-Amstelland N.V.

De verwachting is dat in het najaar van 1998 zal worden begonnen met de bouw van de startschacht en het kunstwerk onder het hoofdspoor Rotterdam-Dordrecht op Kijfhoek.

Tracédeel Sliedrecht - Gorinchem

In het eerste kwartaal van 1998 is - met een oproep tot melding van belangstelling - de aanbestedingsprocedure gestart voor het tracédeel Sliedrecht - Gorinchem (contractcodes BR 1 en BR 2). Mede op verzoek van de Kamer vindt aanbesteding plaats op basis van een prestatiebestek. Dat betekent dat aan de aannemers wordt gevraagd het (detail-)ontwerp zelf uit te werken. Daarmee wordt een maximaal beroep gedaan op de aannemers om hun creativiteit in te zetten en te komen tot een optimale projectuitvoering. Acht bouwconsortia hebben zich aangemeld, waarvan er vijf zijn gekwalificeerd. De gunning van het werk wordt in het voorjaar van 1999 verwacht.

F Financiën

F.1 Het Budget

Het budget van f 8,25 miljard (prijspeil 1995) (€ 3,75 miljard), dat in de eerste Voortgangsrapportage is aangegeven, dient als referentie voor de totale investeringskosten van de Betuweroute. Dit bedrag is exclusief BTW en heeft een onzekerheidsmarge van 20 %.

project- onderdeel	budget per 01-04-96 <i>prijspeil</i> 1995	budgetontwikkeling in vorige verslagperioden		budgetontwikkeling in deze verslagperiode		budget stand miljoenen nota 1999 <i>prijspeil</i> 1998
		loon- en prijspeil	wijziging in PvE	loon- en prijspeil	wijziging in PvE	
Havenspoorlijn	3100	250	100	90	0	3540
	1410	110	50	40	0	1610
A15-lijn	5150	390	130	140	0	5810
	2340	180	60	60	0	2640
Totaal	8250	640	230	230	0	9350
	3750	290	100	100	0	4250

TABEL 1: BUDGETONTWIKKELING IN MILJOENEN GULDEN, AFGEROND OP 10 MLN
IN MLN EURO¹

¹ Als koers voor de euro is in deze rapportage gehanteerd: 1 euro = 2,20 gulden

In de verslagperiode is het budget opgehoogd met de prijspeilaanpassing voor het jaar 1998. Het totale budget komt daarmee op f 9,35 miljard (prijspeil 1998, exclusief BTW) (€ 4,25 miljard). Deze f 9,35 miljard (€ 4,25 miljard) is inclusief f 1,2 miljard (€ 0,5 miljard) voor Engineering, Administratie en Toezicht en f 0,7 miljard (€ 0,3 miljard) voor uitvoerings onvoorzien.

In tabel 2 zijn de totale kasuitgaven en dekkingsbronnen van het project Betuweroute weergegeven.

Financiële verplichtingen

Volgens de huidige planning zal het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het jaar 1999 alle financiële verplichtingen voor het project zijn aangegaan.

In tabel 3 is een opbouw weergegeven van de verplichtingen met bijbehorende kaseffecten over de jaren, waarbij de randen aansluiten op de Miljoenennota 1999.

Begroting	realisatie		prognose						
	t/m 97	98	99	00	01	02	03	later	totaal
Meerjarencijfers ¹	452	327	825	1035	1218	1390	1281	1952	8480
	205	149	375	470	554	632	582	887	3855
Meerjarencijfers ²	801	873	1089	983	981	1036	1505	2081	9349
	364	397	495	447	446	471	684	946	4250
Dekking									
Infrafonds	226	181	16	103	157	146	246	392	1467
	103	82	7	47	71	66	112	178	667
FES	517	664	1023	830	779	840	475	757	5885
	235	302	465	377	354	382	216	344	2675
Privaat ³							757	923	1680
							344	420	764
Overig	58	28	50	50	45	50	27	9	317
	26	13	23	23	20	23	12	4	144
Totaal	801	873	1089	983	981	1036	1505	2081	9349
	364	397	495	447	446	471	684	946	4250

TABEL 2: MEERJARENCIJFERS INVESTERINGSBEDRAGEN EN DE DEKKINGSBRONNEN
IN MILJOENEN GULDENS, EXCLUSIEF BTW, PRIJSPEIL 1998
IN MLN EURO

¹ Prijspeil 1995, ² Prijspeil 1998

³ Wordt voorgefinancierd uit het FES totdat er opbrengsten uit private financiering beschikbaar komen

NB: Meerjarencijfers sluiten aan op de Miljoenennota 1999, behoudens goedkeuring door de Tweede Kamer.
Afwijkende bedragen t.o.v. de Miljoenennota zullen tijdens de begrotingsvoorbereiding 2000 worden geregeld.

	t/m 1997	1998	1999	2000	2001 ev	Kas
Verplichtingen	2992	2798	3536	4	19	9349
	1360	1272	1607	2	9	4250
t/m 1997	801					801
	364					364
1998	550	323				873
	250	147				397
1999	513	300	276			1089
	233	136	125			495
2000	300	300	380	3		983
	136	136	173	1		447
2001	300	300	377	1	3	981
	136	136	171	1	1	446
2002	300	300	432		4	1036
	136	136	196		2	471
na 2002	228	1275	2071		12	3586
	104	580	941		5	1630

TABEL 3: VERPLICHTINGEN - KAS MATRIX
BEDRAGEN IN MILJOENEN GULDENS, PRIJSPEIL 1998
IN MLN EURO

F.2. De Uitgaven

De uitgaven ten behoeve van het project Betuweroute tot 1 juli 1998 bedragen f 1.184 miljoen (€ 538 mln), uitgedrukt in het prijspeil van het jaar dat de uitgaven zijn gedaan. De uitgaven van het ministerie van V&W betreffen de departementale werkzaamheden voor het project vanaf 1998 (inclusief de salarissen van het ambtelijke 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. Door het ministerie van Verkeer en Waterstaat is van 1 januari tot 1 juli 1998 f 440 miljoen (€ 200 mln) aan de Mangementgroep Betuweroute ter beschikking gesteld voor de uitvoering van het project. De uitgaven van de Projectdirectie Betuweroute (PDBR) van 1 januari tot 1 juli 1998 bedroegen f 2,8 miljoen (€ 1,3 mln). De jaaruitgaven van de PDBR zullen voor het gehele jaar 1998 naar verwachting rond de f 8 miljoen (€ 4 mln) bedragen. Deze uitgaven zijn inclusief een bedrag van circa f 4 miljoen (€ 2 mln) ten behoeve van het project "Voorbereiding private exploitatie". De verwachte jaaruitgaven over 1998 door de uitvoeringsorganisatie van NS-RIB, de Mangementgroep Betuweroute, bedragen f 680 miljoen (€ 309 mln) .

KASUITGAVEN	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	TOTAAL
MINISTERIE VERKEER EN WATERSTAAT	11	8	8	4	3	34
	5	4	4	2	1	15
VIA NS RAILINFRABEHEER	167	71	193	339	380	1150
	76	32	88	154	173	523
TOTAAL	178	79	201	343	383	1184
	81	36	91	156	174	538
TOTAAL, herleid naar prijspeil 1995	178	79	198	331	360	1146
	81	36	90	150	164	521

TABEL 4: UITGAVEN TEN BEHOEVE VAN HET PROJECT BETUWERROUTE TOT 1 JULI 1998
AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS
IN MLN EURO

AANGEGANE VERPLICHTINGEN	t/m 1997	1998	TOTAAL
MINISTERIE VERKEER EN WATERSTAAT	33	4	37
	15	2	17
NS RAILINFRABEHEER	2959	452	3411
	1345	205	1550
TOTAAL	2992	456	3448
	1360	207	1567
TOTAAL, herleid naar prijspeil 1995	2912	429	3341
	1324	195	1519

TABEL 5: AANGEGANE VERPLICHTINGEN t.b.v. HET PROJECT BETUWERROUTE TOT 1 JULI 1998
AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS
IN MLN EURO

N.B. De totaalstand t/m 1997 is inclusief een technische bijstelling van aangegane verplichtingen.

F.3 Herijking

In de Tweede Voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer is gemeld dat er een verschil bestaat tussen de in de begroting van V&W voor de aanleg van de Betuweroute gereserveerde middelen (het budget) en de kostenraming. Hierbij is aangegeven dat de Minister vooralsnog vasthoudt aan het gereserveerde budget en dat medio 1998 een balans zal worden opgemaakt (herijking) van de financiële ontwikkelingen. De projectorganisatie is begin januari 1998 gestart met de activiteiten / producten die nodig zijn voor deze herijking. Het betreft vooral een nadere analyse van het Programma van Eisen, van de aanbestedingseffecten bij de in uitvoering zijnde Havenspoorlijn en de uitgevoerde risico-analyses met betrekking tot de aspecten 'tijd' en 'geld' vertaald naar de realisatiefase. Ook is de raming zelf aan een kritische toets onderworpen.

In het kader van de reguliere projectbeheersing is geconstateerd dat er in onvoldoende mate sprake is van een sturingsrelatie tussen de Projectdirectie Betuweroute en de Managementgroep Betuweroute van NS-RIB. Besloten is dit aspect bij de zogenoemde herijkingsoperatie te betrekken. In het derde kwartaal van 1998 zal het onderzoek in het kader van de Herijking afgerond zijn. Over de uitkomsten zal ik u uitvoerig in de volgende voortgangsrapportage berichten.

F.4 Financiering

Beschikkingen

In de verslagperiode zijn door de Minister van Verkeer en Waterstaat de beschikking 'Emplacement Waalhaven Zuid' (orde van grootte f 11 miljoen (€ 5 mln) afgegeven. Ten behoeve van de betaling van voorbereidingskosten/conditionering is een beschikking voor f 387 miljoen (€ 176 mln) afgegeven. Ook is een beschikking geslagen voor het onderdeel "de Sportlaan/Sliedrecht" van het deeltracé Sliedrecht - Gorinchem (orde van grootte f 42 miljoen (€ 19 mln). Deze beschikking loopt vooruit op de beschikking voor het totale deeltracé Sliedrecht - Gorinchem.

Europese bijdragen

Periodiek worden vanuit de EU bedragen voor studie en onderzoek overgemaakt. Het totaal begrote bedrag aan ontvangsten bedraagt f 300 miljoen (€ 136 mln). In totaal is tot en met medio 1998 is nu circa f 58 miljoen (€ 26 mln) ontvangen. Daarnaast is een toezegging gedaan voor € 15 miljoen (circa f 33 miljoen) ten behoeve van de uitvoering van studies.

G Voorbereiding van de private exploitatie

G.1 Projectprogramma

In de brief van de Minister van V&W aan de Tweede Kamer d.d. 14 januari 1998 is gemeld dat het projectprogramma Private Exploitatie Betuweroute in concept gereed is. Het projectprogramma beschrijft de inhoud en de grenzen van private exploitatie van de Betuweroute.

De voorbereiding moet in eerste instantie duidelijk maken onder welke voorwaarden een ondernemer de Betuweroute kan en wil exploiteren. Vervolgens moet worden vastgesteld hoe deze private voorwaarden zich verhouden tot de publieke doelstellingen en voorwaarden zoals die zijn vastgelegd in het vervoersbeleid.

G.2 Beleid

De belangrijkste voorwaarde voor een private exploitatie van de Betuweroute is een succesvolle ontwikkeling van de railgoederenvervoermarkt. Om private exploitatie van de Betuweroute te doen slagen, zijn beleidsmaatregelen op uitsluitend nationaal niveau niet voldoende.

Minstens zo belangrijk voor de toekomstige exploitant is het totstandbrengen van Europese regelgeving die private exploitatie mogelijk maakt. Nederland vervult hierbij een voortrekkersrol.

Ook aan nationaal flankerend beleid, gericht op het meer aantrekkelijk maken van het spoorvervoer, zal in het kader van dit project aandacht worden geschonken. Vertrekpunt hierbij vormt het beleidskader dat geformuleerd is in de nota 'Transport in Balans'.

G.3 Fasering

Zoals aangegeven in de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer dd. 15 juni 1998 is het Projectprogramma opgedeeld in twee fasen, namelijk:

Fase 1: de *informatie- en keuzefase*

Fase 2: de *implementatiefase*.

In juni 1998 is gestart met Fase 1 van het project.

De activiteiten in deze fase zijn gericht op het samenstellen van een voor de overheid en de private exploitant aantrekkelijk en realiseerbaar productenpakket.

Deze fase zal uitmonden in een politiek besluit over:

- het type bedrijf dat private exploitatie kan (en wil) bedrijven
- het productenpakket op basis waarvan private exploitatie mogelijk is
- de voorwaarden waaronder dit kan gebeuren (onder andere in termen van risicoverdeling)
- het moment waarop private exploitatie een aanvang kan nemen.

Binnen zes tot negen maanden na aanvang van Fase 1 moet duidelijk zijn of private exploitatie (door middel van tendering) mogelijk is, en zo ja, op welke termijn. Wordt tendering binnen twee jaar mogelijk en wenselijk geacht, dan worden de voorbereidingen voor een tenderprocedure gestart. Door middel van deze procedure wordt vervolgens een exploitant geselecteerd.

Is private exploitatie niet binnen twee jaar haalbaar of wenselijk, dan zal worden onderzocht of de overheid zelf een pilotbedrijf moet opzetten dat de exploitatie van het railgoederenvervoer ontwikkelt totdat private exploitatie wél haalbaar is. Een dergelijk pilotbedrijf kan een overheidsbedrijf met een private juridische structuur zijn.

H Noord-oostelijke Verbinding

H.1 Projectbasis

Op 31 maart 1998 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State de beroepen afgewezen die waren ingediend tegen de Partiële Herziening van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, waarin de opnemng van een eventuele NOV in het SVV-II was geregeld. De Partiële Herziening is daardoor nu definitief geworden.

H.2 Trajectnota/MER

In de rapportageperiode is een eerste concept van het Hoofdrapport van de Trajectnota/MER gereed gekomen. In de maanden mei en juni van 1998 heeft overleg plaatsgevonden met de bestuurlijke vertegenwoordigers uit de regio over dit concept van het Hoofdrapport. Deze gesprekken zijn positief verlopen. De in het gevoerde overleg gemaakte opmerkingen zijn zoveel mogelijk in het concept voor de Trajectnota/MER verwerkt. Tevens is in de afgelopen periode gewerkt aan het afronden van de achtergrond-documenten die ter informatie dienen bij het Hoofdrapport. Het grootste deel van deze documenten is 'drukbaar'.

Er vindt nauw overleg plaats over de afstemming tussen de Trajectnota/MER met betrekking tot de NOV en de Trajectnota/MER met betrekking tot RW 15 (gedeelte Varsseveld - Enschede). Op plaatsen waar gebundelde tracés geprojecteerd zijn, wordt door de opstellers van de respectievelijke rapporten goed samengewerkt. In een aparte notitie worden de mogelijkheden om beide soorten infrastructuur te bundelen alsmede de effecten hiervan, in beeld gebracht. Deze notitie is in concept gereed en besproken in de Bestuurlijke Begeleidingsgroep NOV/RW15 van 29 juni 1998.

H.3 Interimperiode

Op het moment dat de Betuweroute gereed is (2005) kan er nog geen sprake zijn van een gerealiseerde Noord-oostelijke verbinding: de voorbereiding en bouw van een nieuwe spoorlijn vergen meer tijd. Dat was al jaren geleden voorzien, en daarom is al in de Richtlijnen voor de Tracéstudie van de NOV aangegeven dat in kaart moet worden gebracht op welke wijze in de periode, die ligt tussen het in gebruik nemen van de Betuweroute en van een Noord-oostelijke verbinding, het (groeierende) goederenvervoer per spoor zal kunnen worden afgewikkeld, en wat daarvan de milieu-effecten zijn. Deze periode wordt de "Interimperiode" genoemd.

Nadat dit voorjaar de geactualiseerde goederenvervoerprognoses beschikbaar zijn gekomen, is een daarop gebaseerd pakket maatregelen uitgewerkt waarmee het mogelijk moet zijn om in de interimperiode zonder toename van de omgevingshinder gebruik te kunnen maken van de



bestaande spoorlijnen. Gedacht wordt o.a. aan het vastleggen van een emissieplafond voor het geluid, dat gelijk of lager zal zijn dan de geluidhinder die nu (anno 1998) langs de betreffende spoorlijnen optreedt. Verder worden maatregelen overwogen aan de bestaande spoorbaan (vervangen houten dwarsliggers door betonnen), aanpassing van bruggen en overwegen, maar bijvoorbeeld ook aan het rijden met lagere snelheden in de nachtperiode. Een nadere uitwerking van het maatregelenpakket zal in de komende periode geschieden in nauw overleg met de betrokken gemeenten en provincies.

Zoals in paragraaf A.3 van deze voortgangsrapportage is gemeld geven de actuele prognoses aan dat de hoeveelheden goederenvervoer via het spoor die eerder werden geprognosticeerd voor het jaar 2010 nu rond het jaar 2015 worden verwacht. Dit kan betekenen dat de interimperiode langer kan duren dan eerder werd gedacht, waarbij overigens zodanige maatregelen worden genomen dat dit niet tot meer hinder voor de omgeving leidt. Overigens zal de uitwerking van deze interimperiode deel uitmaken van de Trajectnota/MER, en daarmee integraal onderwerp zijn van de inspraak, advisering en besluitvorming over de problematiek van de Noord-oostelijke verbinding.

H.4 Planning

Het tijdstip van publicatie van de Trajectnota/MER over de NOV is om meerdere redenen verschoven naar begin 1999. Ten eerste is enige vertraging opgetreden als gevolg van het later dan gepland beschikbaar komen van de geactualiseerde goederenvervoerprognoses. Vervolgens bleek het bestuurlijk overleg met de betrokken regionale en lokale bestuurders over de concept-Trajectnota/MER, en met name ook over de hierboven behandelde 'Interimperiode', meer tijd te vergen dan gepland was.

Na publicatie van de Trajectnota/MER volgt een periode van informatievoorziening, inspraak en advisering. Vervolgens zullen de ministers van V&W en VROM, gebaseerd op de informatie uit Trajectnota/MER, inspraak en advisering, een standpunt bepalen over de probleemstelling, de te kiezen oplossing en de wijze (bijvoorbeeld eventuele fasering) waarop deze te realiseren. Die Standpuntbepaling is gepland voor medio 1999. Daarmee zal dan voldaan zijn aan de toezegging die medio 1995 aan de Tweede Kamer is gedaan, namelijk dat binnen vier jaar na het (hernieuwde) besluit over de realisering van de Betuweroute een besluit zal worden genomen over de Noord-Oostelijke Verbinding.

Overzicht brieven en documenten

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

<i>datum</i>	<i>onderwerp</i>	<i>Kamerstuknummer</i>
14 januari	Stuurgroep Privatisering Infrastructuur en aanpak private participatie bij Betuweroute en HSL-Zuid	-
16 februari ¹	Reactie op brief B&W Giessenlanden inzake geboorde tunnel	-
16 maart	Verkenning van eind 1996 naar mogelijkheden van double stack-vervoer	-
19 maart	Vierde Voortgangsrapportage Betuweroute	22589 nr. 126
23 maart ¹	Grondverwerving te Sliedrecht	-
30 maart	Antwoorden op vragen van het lid Blaauw over de capaciteit van het goederenvervoer per spoor	-
16 april	Antwoorden op vragen van de leden Blaauw, Leers en Stellingwerf over geluidsbelasting Betuweroute	-
24 april	Antwoorden op vragen van het lid Feenstra inzake geluidsbelasting	-
10 juni	Antwoorden op vragen van het lid Feenstra over aanbesteding	-
15 juni	Private Exploitatie Betuweroute	22589 nr. 127

¹ Deze brieven zijn gericht aan de Voorzitter van de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat.

Colofon

pag 16 - 17: Ontleend aan het eindrapport Internationale Studie Intermodaal Transport, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1997
Tekeningen: John Dupuis, Rotterdam

Foto's: p2 Loods op bouwterrein Botlekspoortunnel, Ronald Tillemans
p7 Invaren spoorbrug Dintelhaven is mensenwerk, Ronald Tillemans
p17 Gestapelde containers, Rik Hoogewoud
p20 Overzicht bouwterrein Botlekspoortunnel, Aeroview - Dick Sellenraad
p30 Invaren spoorbrug Dintelhaven, Ronald Tillemans

Bron: NS Railinfrabeheer, Managementgroep Betuweroute

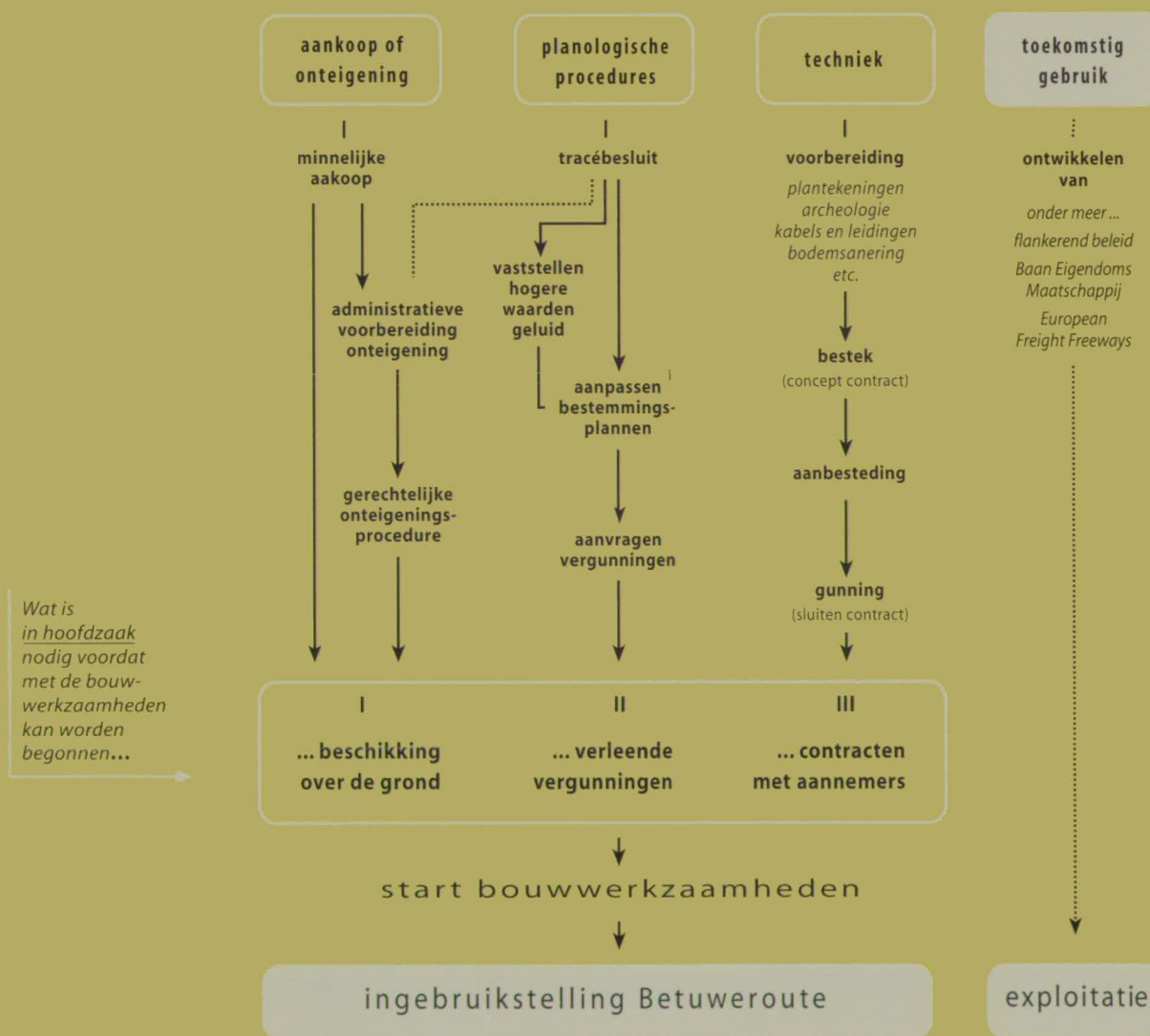
Lay out: Espresso Publishing

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

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

ICDN: 00 246 26054

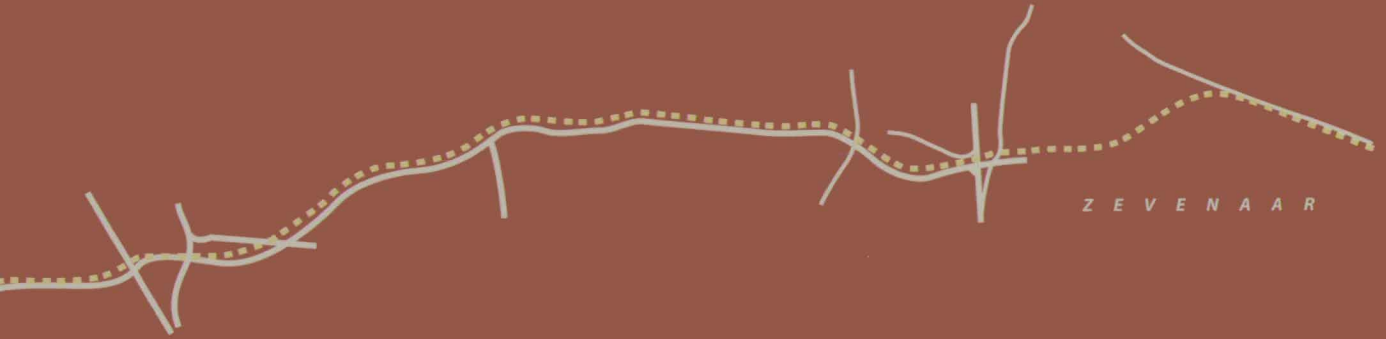
BETUWEROUTE INFORMATIELIJN

0000 000 0007

D-140,6 DGG



Betuweroute



Voortgangsrapportage Betuweroute

6

PEILDATUM:
1 JANUARI 1999

De Voortgangsrapportage Betuweroute
is een publicatie van:

Projectdirectie Betuweroute
postbus 20903
2500 EX Den Haag



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Voortgangsrapportage

Betuwerooute



Rapportageperiode:

1 juli 1998 - 1 januari 1999

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



Inhoud

Inleiding	4
A Algemene Ontwikkelingen	
A1 Bronbeleid geluid	5
A2 Functionele en technische eisen	5
A3 Ontwikkelingen in het goederenvervoer	6
A4 Algemeen overleg met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat	6
B Planning	
B1 Toelichting Havenspoorlijn	7
B2 Toelichting A15-lijn	9
C Organisatie	
C1 Projectbeheersing	10
C2 Regionalisering uitvoeringsorganisatie	11
C3 Beoordeling door derden	11
D Conditionerende Activiteiten	
D1 Bestuurlijk-Juridisch	13
D2 Grondverwerving, bodemonderzoek, archeologie en kabels & leidingen	18
D3 Schaderegeling	21
D4 Communicatie	21
E Aanbestedingen en Bouwproces	
E1 Havenspoorlijn	23
E2 Barendrecht en Kijfhoek	23
E3 A15-lijn	23
F Financiën	
F1 Budget	25
F2 Uitgaven	27
F3 Herijking	28
F4 Beschikkingen	28
F5 Financiering	28
G Voorbereiding van de Private Exploitatie	29
H Noord-oostelijke Verbinding	
H1 Trajectnota/MER	30
H2 Besluitvorming NOV	30
H3 Relatie met andere projecten	31
H4 Planning	31
Overzicht brieven en documenten	32

Inleiding

Dit is de zesde Voortgangsrapportage over het project Betuweroute in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten. De verslagperiode loopt van 1 juli 1998 tot 1 januari 1999.

Deze rapportage is in juni 1999 door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer.



A Algemene Ontwikkelingen

A.1 Bronbeleid geluid

De ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) en Verkeer en Waterstaat (V&W) werken nauw samen bij het tot stand brengen van het zogenoemde bronbeleid geluid voor het spoor.

Voor het project Betuweroute is, wat deze rapportageperiode betreft, met name het in voorbereiding zijnde nieuwe Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS) relevant. Dit besluit wordt in het kader van het Project Uitwerking Evaluatie BGS (PUEB) voorbereid. Daarmee wordt beoogd de geluidhinder door spoorvervoer beter beheersbaar te maken. In de verslagperiode is voortgang geboekt met het ontwikkelen van de systematiek voor het nieuwe BGS, dat is gebaseerd op het bepalen van de zogenoemde 'emissieplafonds'. Deze systematiek is nu zo goed als gereed. Begin 1999 wordt begonnen met de ontwikkeling van emissie-eisen voor het materieel. Ook wordt een overgangsregeling overwogen voor de ombouw van het bestaande, meest luidruchtige materieel of de aanschaf van nieuw materieel. Het nieuwe BGS kan in werking treden nadat de emissie-eisen aan het materieel zijn bepaald en de overgangsregeling is vastgesteld. Een eerste opzet hiervan wordt in het najaar van 1999 verwacht.

A.2 Functionele en technische eisen

Beveiliging in spoortunnels voor goederenvervoer

Ten behoeve van de veiligheid in de tunnels is door het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK), in samenwerking met het ministerie van V&W en NS-Railinfrabeheer, het 'Beveiligingsconcept voor spoortunnels uitsluitend bestemd voor goederenvervoer' opgesteld (september 1997). Het beveiligingsconcept geeft de filosofie weer die leidt tot concrete beveiligingsmaatregelen per tunnel. Het beveiligingsconcept wordt door de Brandweer gehanteerd als toetsingskader bij het beoordelen van de aangevraagde bouwvergunningen van de tunnels door de desbetreffende gemeenten. Daarbij is gebleken dat de consequenties van het vastgestelde beveiligingsconcept niet altijd even duidelijk waren. Onduidelijk was bijvoorbeeld welke afstand tussen de vluchtdeuren in de tunnels moet worden aangehouden. Inmiddels is, in overleg met het Ministerie van BZK, de bij de Betuweroute betrokken regionale brandweerkorpsen en hun koepelorganisaties, vastgesteld welk pakket van civiel technische veiligheidsmaatregelen in de tunnel aangebracht moet worden. Er zijn op dit punt bij het verlenen van de bouwvergunningen geen belemmeringen te verwachten. In nauwe samenwerking met de Brandweer zullen in een later stadium de installatie-technische maatregelen (sprinklers e.d.) nader worden ingevuld. De afspraken die in dit verband zijn gemaakt hebben, voor zover thans kan worden overzien, geen budgettaire consequenties.

A.3 Ontwikkelingen in het goederenvervoer

In de vijfde voortgangsrapportage is melding gemaakt van de prognoses die het economisch onderzoeksbureau NEA voor alle goederenvervoermodaliteiten in 1998 heeft uitgebracht. Deze prognoses waren gebaseerd op lange-termijn-scenario's van het Centraal Planbureau. In aanvulling op deze prognoses heeft het bureau NEA, in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, in november 1998 via een 'quick scan' globale prognoses voor het goederenvervoer per spoor uitgebracht voor drie door het Centraal Planbureau gehanteerde scenario's voor 2010, 2015 en 2020. Voor de drie scenario's is zowel een beleidsvrije prognose als een prognose die is gebaseerd op de beleidsmaatregelen van de nota Transport in Balans gepresenteerd. Op basis van het "European Co-ordination" scenario van het CPB - het middelste - en het maatregelenpakket uit "Transport in Balans" geven de nieuwste prognoses van NEA een volume voor de oost-west as aan van 39 - 40 mln ton (in beide richtingen tezamen) in het jaar 2015. Grosso modo geven de prognoses eenzelfde beeld als de cijfers uit 1995. Dit beeld sluit aan bij het advies van de Commissie Hermans.

A.4 Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat

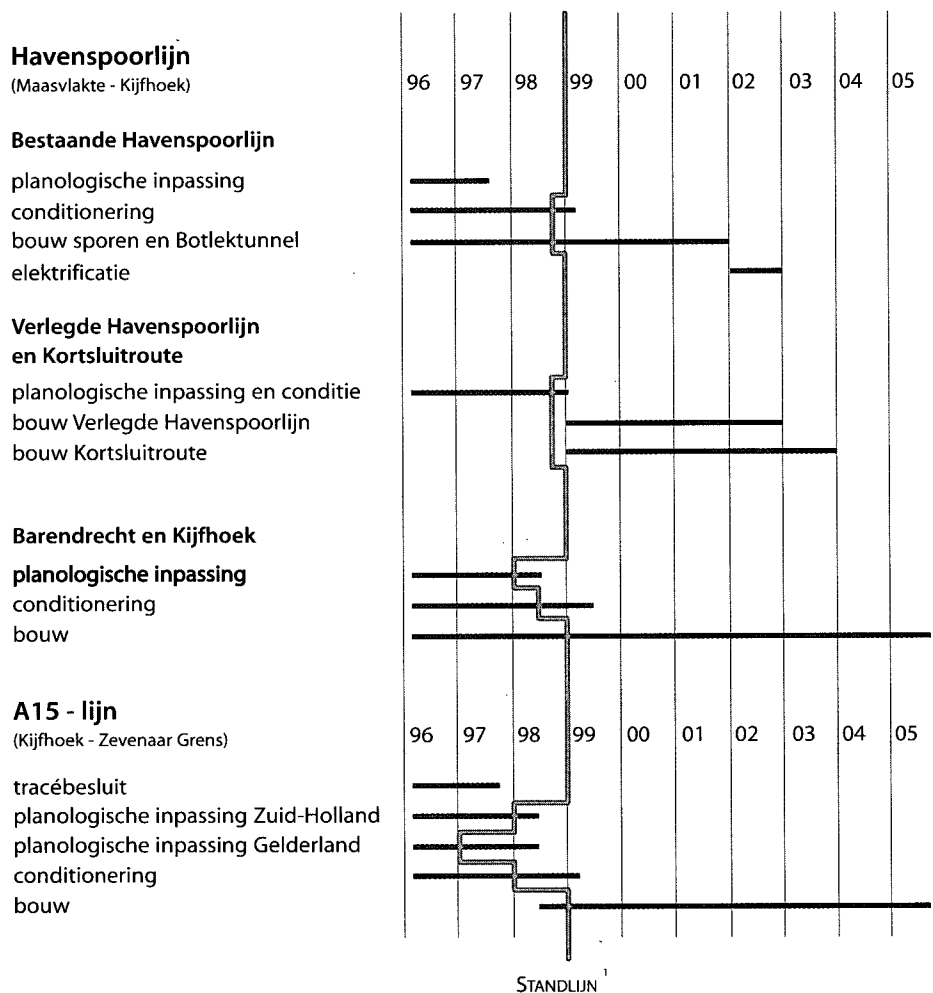
De vierde en vijfde Voortgangsrapportage lagen voor bij het Algemeen Overleg Betuweroute met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat op 12 november en 10 december 1998.

Notitie Betuweroute

In het najaar van 1998 is opnieuw een discussie ontstaan over de Betuweroute. Onder meer vanuit wetenschappelijke kring werd aangedrongen op een heroverweging van de aanleg van het traject vanaf Kijfhoek tot de Duitse grens. Mede naar aanleiding daarvan heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een notitie opgesteld, die namens het Kabinet bij brief van 6 november 1998 aan de Tweede Kamer is aangeboden. In deze notitie worden de argumenten die aan het Kabinetstandpunt van 1995 ten grondslag hebben gelegen, in geactualiseerde vorm op een rijtje gezet.

De notitie is onderwerp van bespreking geweest tijdens het op 12 november en 10 december 1998 gevoerde Algemeen Overleg Betuweroute.

B Planning



FIGUUR 1: GLOBALE PLANNING VAN HET PROJECT EN STANDLIJN PER 1 JANUARI 1999

¹ Waar de standlijn samenvalt met de lijn 1 januari 1999 ligt de voortgang in het project op schema.
 Waar de standlijn zich links van de lijn van 1 januari 1999 bevindt is er achterstand ten opzichte van de oorspronkelijke planning.

B.1 Toelichting Havenspoorlijn

In figuur 1 is de standlijn aangegeven ten opzichte van de peildatum 1 januari 1999.

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



Bestaande Havenspoorlijn

De bouwactiviteiten voor de modernisering van de bestaande Havenspoorlijn hebben ten opzichte van de planning een vertraging van ongeveer drie maanden opgelopen. De verwachting is dat de spooraanpassingen en de Botlekspoortunnel¹ conform planning eind 2001 gereed zijn.

De elektrificatie van de Havenspoorlijn is gericht op indienststelling per eind 2002, gelijktijdig met de indienststelling van de verlegde Havenspoorlijn.

Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute

Als gevolg van de vertragingen in de condities (m.n. grondverwerving) en de vernietiging van delen van het Tracébesluit Betuweroute (waarover meer in paragraaf D.1) is de start van de bouw uitgesteld tot april 1999. Deze vertraging zet de planning onder druk; momenteel worden de mogelijkheden uitgewerkt om de vertraging gedurende de bouw in te halen.

Barendrecht en Kijfhoek

De meeste conditionerende activiteiten lopen door tot eind 1999. Door het laten overlappen van conditionerende werkzaamheden en bouwactiviteiten, loopt de bouwplanning geen gevaar.

B.2 Toelichting A15-lijn

Planologische inpassing

Bij een aantal Zuid-Hollandse gemeenten wordt de inwerkingtreding van hun bestemmingsplannen in het tweede kwartaal van 1999 verwacht. Dit verklaart de vertraging van één jaar ten opzichte van de planning. De planologische inpassing in Gelderland blijft fors achterlopen bij de oorspronkelijke planning (bijna twee jaar). Van de meeste bestemmingsplannen wordt verwacht dat ze pas in de loop van het jaar 2000 in werking zullen treden. Deze vertraging heeft vooralsnog geen consequenties voor de voortgang van het project, omdat in veel gemeenten de art. 19 WRO procedures zijn gestart.

Conditionering

De conditionering zal, met name voor wat betreft grondverwerving, het verleggen van kabels en leidingen en het verkrijgen van de benodigde vergunningen, tot begin 2000 duren. Voor een nadere toelichting over respectievelijk de planologische inpassing en andere conditionerende aspecten wordt verwezen naar paragraaf D1 en D2.

¹ In de Vijfde Voortgangsrapportage is gemeld dat er voor de bouw van de Botlekspoortunnel meer vervuilde grond moet worden afgegraven dan werd verwacht. Voor de berging van de vervuilde grond wordt per bouwfase een oplossing gezocht in overleg met het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam. Hierdoor is voor de ruwbouw van de tunnel een vertraging van drie maanden ten opzichte van de planning ontstaan. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat deze vertraging kan worden goedge maakt in de afbouwfase, zodat de geplande datum van indienststelling gehandhaafd kan blijven.

C Organisatie

C.1 Projectbeheersing

In het project Betuweroute verschuift het accent van voorbereiding naar uitvoering. Dit dwingt de projectorganisatie meer aandacht te geven aan de projectbeheersing in brede zin. Om deze reden is, mede op advies van het Auditbureau Betuweroute, in de verslagperiode besloten de in de Vijfde Voortgangsrapportage Betuweroute beschreven Herijkingsoperatie ¹ te verbreden. Door de projectorganisatie is in dat kader het Actieplan Projectbeheersing opgesteld. Het plan maakt deel uit van een continu proces dat gericht is op het voorkomen van drie ongewenste 'topgebeurtenissen'. Daarmee worden bedoeld: het overschrijden van de afgesproken datum van eindoplevering, het overschrijden van het gereserveerde budget en het niet voldoen aan de gestelde kwaliteitseisen.

Kerndoel van het Actieplan was het vaststellen van een nieuw ijkpunt. Dit ijkpunt bestaat onder meer uit een vastgesteld Functioneel Programma van Eisen (PvE) ² met een bijbehorend ontwerp en een bijbehorende raming binnen het taakstellende budget.

Resultaat Actieplan

Bij de uitvoering van het Actieplan Projectbeheersing is gebruik gemaakt van de aanbevelingen van het Auditbureau Betuweroute, met name waar het gaat om de kostenraming en het Programma van Eisen. Het resultaat van het Actieplan is onder meer dat de raming en het beschikbaar gestelde budget met elkaar in evenwicht zijn gebracht. Dit is mogelijk gebleken door binnen de gestelde functionele kaders in de PKB Betuweroute en het Tracébesluit enkele bezuinigingen of versoberingen aan te brengen. Dit met inachtneming van de afspraken over inpassingsmaatregelen die zijn voortgekomen uit de inspraak, het bestuurlijk overleg en de parlementaire behandeling, inclusief de Commissie Hermans.

Daarnaast heeft het Actieplan een positieve impuls gegeven aan het denken en handelen binnen de projectorganisatie ten aanzien van de sturing en beheersing van het project in brede zin. Dit heeft zich onder andere vertaald in een grotere aandacht voor het sturen en beheersen van het project op basis van drie (onderling samenhangende) taakstellingen, te weten voor de aspecten 'geld', 'tijd' en 'inhoud'. Hierbij wordt het hierboven aangegeven evenwicht als het nieuw ijkpunt gehanteerd.

¹ Vijfde Voortgangsrapportage Betuweroute, paragraaf F.3

² Het PvE Betuweroute omvat zowel een beschrijving van de functionele specificaties van de Betuweroute (het Functioneel PvE) als een technische uitwerking daarvan (het Technisch PvE). Het Functioneel PvE geeft een beschrijving van hetgeen op basis van de gebruikersdoelstelling van het project i.c. het vervoer van goederen per rail is besteld. Het Technisch PvE omvat de technische uitwerking van de in het Functioneel PvE gegeven functionele specificaties, alsmede van de bij de realisatie van het project geldende 'kaders & normen' (technische voorschriften, normbladen, etc.).

C.2 Regionalisering uitvoeringsorganisatie

In de vijfde Voortgangsrapportage is gemeld dat de uitvoeringsorganisatie van het project Betuweroute, de Managementgroep Betuweroute van NS Railinfrabeheer, zal worden ondergebracht in een hoofdkantoor (Utrecht) en vier langs het traject van de Betuweroute gevestigde regio-kantoren. Daardoor is de uitvoeringsorganisatie beter ingesteld op de realisatiefase en wordt de uitvoering van het werk beter geborgd. De regionale structuur is bijna een feit.

Regio West (verantwoordelijk voor de delen Havenspoorlijn, Kijfhoek en Barendrecht) is in Barendrecht gevestigd; regio Midden-West (tracédeel Sophia, Sliedrecht-Gorinchem) in Sliedrecht. De regio's Midden-Oost en Oost zullen naar verwachting in de loop van 1999 hun vestigingsplaatsen betrekken. Met de groei en de regionalisering van de projectorganisatie, stijgt ook de noodzaak van onderlinge informatie uitwisseling en betrokkenheid, en daarmee het belang van de interne communicatie. Vrijwel alle kantoorvestigingen binnen het project zijn daartoe aangesloten op een intranet. Om de uiteenlopende disciplines en rolopvattingen binnen het project verder samen te binden is in de verslagperiode besloten om de gezamenlijke huisstijl verder in te voeren.

C.3 Beoordeling door derden

Voorafgaand aan een mogelijk onderzoek naar de doelmatigheid van de uitgaven die in het kader van het project Betuweroute worden gedaan, is de Algemene Rekenkamer in september 1998 begonnen met een oriënterend onderzoek. Op basis hiervan zal de onderzoeksopzet bepaald worden en zullen afspraken gemaakt worden over de uitvoering van een eventueel vervolgonderzoek.





D Conditionerende Activiteiten

D.1 Bestuurlijk/juridisch

Beroepen Tracébesluit Betuweroute

Indien de voor de aanleg van de Betuweroute benodigde gronden niet langs minnelijke weg kunnen worden verworven zal de grondverwerving via een onteigeningsprocedure plaats moeten vinden. Voorwaarde daarbij is dat het desbetreffende Tracébesluit onherroepelijk is.

De Raad van State heeft op 28 mei 1998 uitspraak gedaan over de tegen het Tracébesluit Betuweroute ingediende beroepen. Na kennis te hebben genomen van deze uitspraak en de motivering daarvan, zijn in de verslagperiode voor de vernietigde delen van het Tracébesluit vervangende Tracébesluiten voorbereid en vastgesteld. Het gaat hierbij om het Tracébesluit Betuweroute 1998 en de ontwerp-tracébesluiten Betuweroute 1998-2 en 1998-3.

Enkele door de Raad van State vernietigde onderdelen van het Tracébesluit kunnen via bestemmingsplan-procedures op basis van de Wet Ruimtelijke Ordening planologisch worden ingepast. Voor deze onderdelen is een vervangend tracébesluit niet nodig.

- Het Tracébesluit Betuweroute 1998

Het Tracébesluit Betuweroute 1998 is door de Ministers van V&W en VROM op 14 oktober 1998 vastgesteld. In dit tracébesluit zijn enkele vernietigde delen van het oorspronkelijke Tracébesluit Betuweroute (maart 1996) ongewijzigd opnieuw vastgesteld. Aan de kritiek van de Raad van State die reden was voor vernietiging van deze delen van het tracébesluit is echter, voorafgaande aan het vaststellen van het Tracébesluit 1998, tegemoet gekomen. Tegen het Tracébesluit 1998 zijn zes beroepen ingesteld bij de Raad van State. De Raad heeft de ministers nog niet formeel om verweer gevraagd.

- De Ontwerp-Tracébesluiten Betuweroute 1998-2 en 1998-3

Het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-2 en het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-3 bevatten vervangende besluiten voor door de Raad van State vernietigde delen van het Tracébesluit. De beide nieuwe ontwerp-tracébesluiten zijn ten opzichte van het (Ontwerp-) Tracébesluit Betuweroute uit 1996 gewijzigd. Daarbij gaat het om enkele wijzigingen in de inpassing van het tracé, niet om een andere ligging van het tracé zelf. Het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-2 omvat vijf tracédelen - in de gemeenten Sliedrecht, Giessenlanden, Lingewaal, Echteld en Kesteren - alsmede het Centraal Uitwisselpunt (CUP) in de gemeenten Valburg en Elst. Het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-3 betreft enkele tracédelen in Zevenaar. De extra kosten die voortvloeien uit de aanvullende inpassingsmaatregelen worden vooralsnog geschat op f 40 miljoen.

Na verwerking van de reacties op de beide ontwerp-tracébesluiten zullen de Minister van V&W en haar ambtgenoot van VROM naar verwachting in april 1999 het Tracébesluit voor deze tracédelen kunnen vaststellen. Hiertegen kunnen belanghebbenden vervolgens in beroep gaan bij de Raad van State.

Tracébesluit Kortsluitroute

De Raad van State heeft op 29 oktober 1998 uitspraak gedaan in de beroepen tegen het op 23 juni 1997 vastgestelde Tracébesluit Kortsluitroute. De meeste beroepen zijn door de Raad van State ongegrond verklaard. Vier onderdelen van het Tracébesluit zijn echter door de Raad van State vernietigd. Voor drie hiervan geldt dat een vervangend tracébesluit niet nodig is, aangezien de Raad de rechtsgevolgen in stand heeft gelaten of omdat de vernietigde delen via bestemmingsplan-procedures op basis van de wet Ruimtelijke Ordening planologisch kunnen worden ingepast. Voor één door de Raad van State vernietigd onderdeel, wordt bekeken op welke wijze het beste tegemoet worden gekomen aan de door de Raad van State gegeven motivering van zijn besluit.

Tracébesluit kruising Vaanplein, Sophiatracé en kruising Giessen Tracébesluit Pannerdensch Kanaal

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak heeft haar advies over de beroepen tegen de hierboven genoemde Tracébesluiten op 28 oktober 1998 aan de Raad van State aangeboden. De zienswijze van de Minister van V&W met betrekking tot deze adviezen van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak is op 11 december 1998 aan de Raad van State aangeboden. De Raad van State heeft nog geen datum voor de zitting vastgesteld.

Aanpassen bestemmingsplannen

Zoals reeds in de Vijfde voortgangsrapportage is gemeld, hebben alle betrokken Zuid-Hollandse gemeenten de voor de aanleg van de Betuweroute benodigde (voor)ontwerp-bestemmingsplannen in procedure gebracht. De gemeenten Rotterdam (Dintelhavenbrug), Heerjansdam, Alblasterdam en Zwijndrecht beschikken inmiddels over door GS goedgekeurde bestemmingsplannen.

Verwacht wordt dat de bestemmingsplannen van de overige Zuid-Hollandse gemeenten in het tweede kwartaal van 1999 in werking zullen zijn getreden.

In Gelderland hebben de gemeenten Valburg en Bommel bestemmingsplannen vastgesteld en zijn er voorbereidingsbesluiten genomen in de gemeenten Lienden, Neerijnen en Geldermalsen. De behandeling van de bestemmingsplannen in andere Gelderse gemeenten loopt verder achter op de planning. Gegeven de verwachte tijdstippen waarop de bestemmingsplannen in werking zullen zijn getreden, zal in enkele Zuid-Hollandse gemeenten en in veel Gelderse gemeenten gebruik moeten worden gemaakt van een artikel 19 WRO-procedure. Dit is nodig om tijdig de benodigde bouwvergunningen te verkrijgen. In overleg met de gemeenten Papendrecht, Echteld, Lienden, Kesteren, Dodewaard en Zevenaar zijn artikel 19 WRO-procedures gestart. De gemeenten Geldermalsen en Neerijnen hebben reeds hun medewerking aan een art. 19-procedure toegezegd. In de Zuid-Hollandse gemeente Graafstroom is een dergelijke procedure inmiddels afgerond.

Bij een aantal Gelderse gemeenten blijft de voortgang van de planologische inpassing dermate achter bij de planning dat het inzetten van het NIMBY-instrumentarium wordt overwogen. In dat geval stelt de minister van VROM het bestemmingsplan vast. Hiertoe is door de projectorganisatie een scenario opgesteld.

Hogere waarden geluid

- beroepsprocedures tegen verleende hogere waarden railverkeer

Alle door de provincie Zuid-Holland verleende hogere waarden zijn inmiddels onherroepelijk.

In februari 1997 heeft NS-RIB bij de provincie Gelderland 427 verzoeken ingediend voor het verlenen van hogere waarden. De provincie heeft in 149 gevallen besloten de aanvraag deels niet of niet conform de aanvraag te verlenen. Nadat dit besluit genomen was, is de Minister van VROM in november 1997 overgegaan tot verlening van deze hogere waarden in Gelderland.

Tegen dit besluit zijn vier beroepen ingesteld. De minister van VROM heeft inmiddels het verweer tegen drie van de vier beroepen bij de Raad van State ingediend. Het verweer tegen het vierde beroep is nog niet afgerond. Wanneer deze beroepen door de Raad van State worden behandeld is nog niet vastgesteld.

De overige 278 verzoeken tot verlenen van een hogere waarde zijn wel door GS van Gelderland bij besluit van 8 juli 1998 conform de aanvraag gehonoreerd. Tegen deze besluiten zijn bezwaarschriften ingediend. Al deze bezwaarschriften tegen het verlenen van de hogere waarden railverkeer voor de Betuwe-route zijn door de provincie Gelderland ongegrond verklaard. Tegen dit besluit zijn bij de Raad van State veertig beroepen ingediend, waarvan enkele met een verzoek om schorsing. Nog niet bekend is wanneer deze beroepen door de Raad van State worden behandeld.

- Rozenburg

Voor de gemeente Rozenburg is in de verslagperiode een nieuwe akoestisch onderzoek gestart. Er worden nieuwe geluidberekeningen gemaakt, nu gebaseerd op het nieuwe Reken- en Meetvoorschrift 1996. Verwacht wordt dat de nieuwe ontwerp-verzoeken hogere waarden in mei 1999 ter inzage kunnen worden gelegd. Een en ander heeft vooralsnog geen consequenties voor de uitvoeringsplanning van de elektrificatie van dit deel van de Havenspoorlijn.

- Hogere waarden OTB's 1998-2 en 1998-3

De tracégedeelten opgenomen in de Ontwerp-Tracébesluiten Betuweroute 1998-2 en 1998-3 hebben, ten opzichte van de vernietigde delen van het tracébesluit, een andere inpassing gekregen. Hierdoor is het noodzakelijk gebleken zes (ontwerp-)verzoeken hogere waarden te doen. Deze (ontwerp-)verzoeken - in de gemeenten Echteld en Zevenaar - zijn inmiddels ter inzage gelegd. Nadat de Tracébesluiten Betuweroute 1998-2 en 1998-3 zijn vastgesteld, zullen de aanvragen hogere waarden bij de provincie Gelderland worden ingediend.

- Hogere waarden wegverkeerslawaai

Het aanvragen van de hogere waarden voor wegverkeerslawaai als gevolg van de aanpassingen aan kruisende bestaande weginfrastructuur is een taak van de gemeenten. Van de dertien Betuwe-routegemeenten ¹ - Giessenlanden, Lingewaal, Dodewaard, Valburg, Bemmelen, Nijmegen, Buren,

¹ In de Vijfde Voortgangsrapportage is abusievelijk vermeld dat dit er acht waren.

Betuwerroute: *werk in uitvoering*



De aanleg van een spoorlijn omvat veelsoortige werkzaamheden die op verschillende tijden en uiteenlopende locaties plaatsvinden. De veel gestelde vraag naar het moment waarop de bouw van de Betuwerroute écht gaat beginnen, is daarom niet eenduidig te beantwoorden. Valt het graven naar en verleggen van kabels en leidingen onder de bouw? Rekenen we de bestaande Havenspoorlijn, waaraan al anderhalf jaar wordt gewerkt, tot de Betuwerroute? Feit is dat aan het nieuw te bouwen tracé langs de A15 op veel plaatsen al "de spade de grond in gaat". Meestal gaat het om de bouw van bruggen en viaducten voor verkeer dat tijdens de aanleg van de spoorlijn zelf niet meer zijn oude route kan volgen. Dat het nog even duurt voordat de eerste spoorstaaf op zijn plaats ligt, maakt deze projecten niet minder ingrijpend voor de omgeving. Een greep uit de eerste bouwwerken in uitvoering.



Overkapping Barendrecht

Barendrecht vormt een belangrijk knooppunt in het tracé van de Betuwerroute.

De bestaande vier sporen worden uitgebreid met vijf sporen: twee extra reizigerssporen, twee sporen voor de HSL-Zuid en een derde goederenspoor. Een 1500 meter lange overkapping door de bebouwde kom onttrekt straks alle negen sporen aan het zicht en het gehoor. Waar straks de overkapping gebouwd wordt, ligt nu nog een spoorwegovergang. Deze wordt vervangen door een onderdoorgang voor langzaam verkeer. De onderdoorgang voor alle verkeer komt elders onder de overkapping. Deze wordt op dit moment aangelegd en is naar verwachting medio 1999 klaar. Deze en andere werkzaamheden voor de aanleg van de Betuwerroute in Barendrecht zijn zichtbaar en hoorbaar voor de directe omgeving en veroorzaken regelmatig overlast. Om deze overlast zoveel mogelijk te beperken is er een overleg opgestart, de Werkgroep Infrastructuur en Communicatie. Gemiddeld eens per maand bespreken de gemeente, de projectorganisatie Betuwerroute, de plaatselijke politie, brandweer en vertegenwoordigers van plaatselijke bewonersverenigingen de reeds uitgevoerde en nog te verwachten werkzaamheden in de gemeente.



Onderdoorgang Barendrecht



Aanleg Sophiaspoortunnel

Je zult het ketenpark langs de A15 ter hoogte van Oud Alblas niet snel over het

hoofd zien. Dat er sprake is van 'werk in uitvoering' is duidelijk, maar wat er ter plaatse gebeurt, is minder goed te zien. Hoewel de Sophiaspoortunnel het grootste kunstwerk is van de Betuwerroute, zal er niet veel van de aanleg te zien zijn, simpelweg omdat het meeste werk onder de grond wordt uitgevoerd. Op het bouwterrein langs de rijksweg is gestart met de aanleg van de startschacht van de geboorde Sophiaspoortunnel. De startschacht is in feite een grote diepe bouwkuip waarin uiteindelijk de boormachine wordt opgebouwd. Vanaf de startschacht in Oud Alblas wordt geboord in de richting van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht waar de ontvangtschacht komt. Om de Sophiatunnel op het reeds bestaande goederenspoor te laten aansluiten, wordt er ook al flink gewerkt op het rangeerterrein Kijfhoek (bij Zwijndrecht). De Betuwerroute kruist daar namelijk het reizigersspoor tussen Rotterdam en Dordrecht. Op dit moment worden daar, aan de andere kant van het Sophiatracé, stalen spoorbruggen gebouwd. Deze bruggen zorgen er voor dat de reizigers treinen tijdens de aanleg van de Betuwerroute ongestoord



Aanleg Sophiaspoortunnel

kunnen blijven rijden. Het Sophiatracé is in totaal circa 8 km lang. De Sophiaspoortunnel kruist vier polders, vijf gemeenten, twee rivieren, vijf spoorlijnen, twee snelwegen, één provinciale weg en tien lokale wegen.



Fietsbrug over de Linge

Eind 1998 is bij Tiel gestart met de bouw van een nieuwe fietsbrug over de Linge.

Het riviertje de Linge kruist het tracé van de Betuweroute op zes verschillende plaatsen. Ter plaatse van de huidige fietsbrug, die de oevers van de gemeenten Buren en Tiel verbindt, ligt straks de A15. Deze wordt 'gereconstrueerd' om een zo strak mogelijke bundeling van de Betuweroute met de A15 mogelijk te maken. Hiervoor is het nodig om de huidige fietsbrug over de Linge te vervangen. De nieuwe fietsbrug ligt straks vlak tegen de noordkant van het tracé. Het 55 meter lange kunstwerk heeft drie overspanningen. De fietsbrug is in mei 1999 gereed en loopt vooruit op de aanleg van de Betuweroute hier ter plaatse.



Fietsbrug over de Linge



Leefgebied voor Kamsalamanders

De oostelijke toegang van de geplande spoortunnel onder het Pannerdensch Kanaal bij Duiven bevindt zich in het Rijnstrangengebied, onderdeel van het natuurgebied de Gelderse Poort. Extra middelen zijn uitgetrokken om de plaatselijke flora en fauna hier zo veel mogelijk te beschermen. Zo wordt onder meer het leefgebied van de Kamsalamander verplaatst. Deze is opgenomen in de Europese lijst van bedreigde diersoorten.



Kamsalamander

Circa 200 meter ten zuiden van het bestaande leefgebied zijn eind 1998 zes nieuwe waterpoelen gegraven, waarin het toekomstige voedsel van de salamander zich kan ontwikkelen. In het voorjaar van 1999 kunnen de larven en eitjes van de in het water levende salamander worden overgeplaatst; de volwassen exemplaren - die zich niet eenvoudig laten vangen - zullen dan vanzelf meetrekken. Vervolgens kan in het oorspronkelijke leefgebied het voorbereidend bodemonderzoek, en in 2000 de bouw van de tunnel starten.



Viaduct bij Sliedrecht

In de zomer van 1998 is in Sliedrecht begonnen met de bouw van een viaduct

over de bestaande spoorlijn van Dordrecht naar Geldermalsen en de toekomstige Betuweroute. Dit viaduct zal Sliedrecht verbinden met de noordelijk van deze spoorlijnen gelegen streek. Op verzoek van de gemeente is hiermee eerder gestart dan was gepland. Sliedrecht realiseert daarmee een overbrugging van de spoorlijn, ver voordat de werkzaamheden aan de Betuweroute zijn afgerond.



Viaduct bij Sliedrecht

Kesteren, Geldermalsen, Tiel, Echteld, Elst en Zevenaar - die hogere waarden wegverkeer hebben moeten aanvragen bij de provincie hebben er acht dit inmiddels gedaan. Voor vijf gemeenten heeft de provincie Gelderland de benodigde hogere waarden verleend. Op dit moment wordt bezien in hoeverre versnelling van de overige hogere waarden-procedures noodzakelijk is om tijdig over de ontheffing hogere waarden te kunnen beschikken.

Convenanten

Met alle gemeenten en provincies is overeenstemming bereikt over het algemene deel van de convenanten (deel A). De gesprekken over de specifieke afspraken (deel B) zijn in Zuid-Holland zo goed als afgerond. In Gelderland is het overleg over deel B met de gemeenten Neerijnen, Tiel, Echteld, Lienden, Kesteren, Bommel afgerond. In de gemeenten Lingewaai en Geldermalsen en Dodewaard is deel B nagenoeg afgehandeld. De discussie met de overige Gelderse gemeenten over deel B zal nog enige tijd vergen. Verwacht wordt dat deze in de eerste helft van 1999 afgerond kan worden.

Vergunningen

Van de in totaal 282 benodigde aanvragen voor een bouwvergunning zijn er 77 ingediend. Over 53 van de ingediende aanvragen is een besluit genomen. In 52 gevallen is de bouwvergunning verleend. Een aanvraag, betreffende de bouwvergunning voor de verdiepte bak west van de Sophiatunnel, is op 9 november 1998 gedeeltelijk geweigerd. Op 2 december 1998 is tegen deze weigering door NS-RIB bezwaar ingediend. Er zijn inmiddels 36 verleende bouwvergunningen onherroepelijk. Van de in totaal zestig benodigde aanvragen voor een milieuvergunning zijn er negentien ingediend, waarop in vijf gevallen een besluit is genomen. In alle vijf gevallen is de milieuvergunning verleend: Drie verleende milieuvergunningen zijn inmiddels onherroepelijk.

Milieuvergunning Kijfhoek

Kort na de verslagperiode heeft de Raad van State (op 29 januari 1999) alle beroepen die waren ingesteld tegen de integrale milieuvergunning Kijfhoek niet ontvankelijk verklaard. Dit betekent dat de integrale milieuvergunning nu onherroepelijk is.

D.2 Grondverwerving, bodemonderzoek, archeologie en kabels & leidingen

Grondverwerving

Met name in het laatste kwartaal van 1998 zijn ten opzichte van de vorige verslagperiode relatief meer zaken langs minnelijke weg tot een akkoord gebracht. Er is echter nog steeds sprake van achterstand op de planning. Vooralsnog heeft deze achterstand geen gevolgen voor de start van de bouw. In die gevallen waar het kritieke pad genaderd wordt zal een gerechtelijke onteigenings-procedure worden gestart teneinde vòòr de geplande start van de bouw de beschikking te hebben over de benodigde gronden.

- Minnelijke verwerving

Met name op de tracédelen waar NS Railinfrabeheer inmiddels onteigeningsbevoegdheid heeft (Barendrecht, Zevenaar, Hardinxveld-Giessendam, Sliedrecht en Zevenaar) is voortgang geboekt bij de verwerving van zowel bebouwde als onbebouwde onroerende zaken. Bij de voortgang van de minnelijke verwerving wordt onderscheid gemaakt tussen bebouwde en niet-bebouwde percelen:

a. bebouwde percelen

- woningen: 68 % van het aantal te verwerven woningen is juridisch geleverd (stand per 1 juli 1998 was 60 %) .¹
- bedrijven: van de bedrijfsmatige verwervingen is 44 % afgerond (stand per 1 juli 1998 was 27 %). Met name in Rotterdam (langs de Kortsluitroute) is sprake van een problematische situatie voor wat betreft de bedrijfsmatige verwervingen. Gegeven de presentatie van een alternatief plan voor een watergang bij de nieuwe bedrijven langs de Kortsluitroute bestaat de verwachting dat er alsnog minnelijke overeenstemming kan worden bereikt.

b. niet-bebouwde percelen.

Van het totaal aantal benodigde agrarische percelen is inmiddels 40 % juridisch geleverd. De agrarische verwervingen in Zuid-Holland zijn grotendeels afgerond. In Gelderland moet nog een relatief groot aantal agrarische en onbebouwde percelen worden verworven. De agrarische verwervingen blijven daar moeizaam verlopen omdat rechthebbenden het vaak niet eens zijn met de aanbiedingen. De verwachting is dat deze verwervingen in een stroomversnelling zullen komen nadat de eerste gerechtelijke procedures zijn opgestart.

- Administratieve procedure voor het verkrijgen van onteigenings-KB's

Op respectievelijk 16 en 28 oktober 1998 zijn de hoorzittingen gehouden voor de onteigenings-KB's 5 (Bemmel-Nijmegen) en 9 (Vaanplein-Giessen-Kortsluitroute). Op 23 november 1998 vond, conform de aangepaste procedure van de Onteigeningswet, de hoorzitting ten behoeve van het onteigenings-KB Pannerdensch Kanaal plaats. Hiermee zijn volgens planning alle percelen op basis van het Tracébesluit 1996 en de aanvullende Tracébesluiten van 1997 in procedure gebracht. Na de vaststelling van de Tracébesluiten Betuweroute 1998 zal een laatste 'bezem-KB' worden ingediend.

- Gerechtelijke onteigening

Medio december 1998 zijn de eerste dagvaardingen verstuurd. De eerste onteigeningsvonnissen worden in juni 1999 verwacht. Verwacht wordt dat van het totaal aantal verwervingen er tussen de 5 en 10 % langs de weg van de gerechtelijke onteigening tot stand zullen moeten komen.

Bodemonderzoek

Als gevolg van het ontbreken van betredingstoestemmingen loopt de voortgang van het

¹ De geringe stijging van het percentage wordt deels veroorzaakt doordat in Zevenaar twintig woningen extra verworven moeten worden.

milieukundig bodemonderzoek (startonderzoeken en nadere onderzoeken) achter op de planning. De voortgang bij het opstellen van saneringsplannen loopt daarentegen iets voor op het schema. Voor zover nu bekend is zal op 94 locaties overeenkomstig de Wet Bodembescherming een sanering moeten worden uitgevoerd. Deze daling ten opzichte van eerdere schattingen kan grotendeels verklaard worden uit de in het vierde kwartaal van 1998 afgeronde nadere bodemonderzoeken, waardoor een beter beeld is ontstaan van de feitelijke verontreinigingssituatie. Op één van deze locaties is de sanering inmiddels afgerond. Op zes locaties wordt een sanering voorbereid. Over de aanpak van een ernstige en urgente bodemverontreiniging in de gemeente Geldermalsen is overleg gaande met het ministerie van VROM. De saneringsmaatregelen op het tracédeel Maasvlakte-Waalhaven zijn afgerond. Bij de Kortsluitroute, de Verlegde Havenspoorlijn, het Sophiatracé, Sliedrecht-Gorinchem, Lingewaal-Dodewaard en Valburg-Duiven zal een deel van de saneringsmaatregelen worden meegenomen bij de uitvoering van de baanwerkzaamheden.

Archeologisch onderzoek

In de Vijfde voortgangsrapportage is gemeld dat de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) meer vindplaatsen als "behoudenswaardig" heeft aangemerkt dan aanvankelijk was aangenomen. Afsproken is dat in overleg met de ROB zal worden besloten welke vindplaatsen worden opgegraven en welke worden beschermd tegen de fysieke gevolgen van de aanleg van de Betuweroute. Om deze reden is op verzoek van de projectorganisatie en de ROB door enkele onafhankelijke archeologen een 'second opinion' gegeven. In oktober 1998 hebben deze onafhankelijke archeologen hun advies uitgebracht. Dit komt erop neer dat de ROB bij haar selectie de juiste criteria en uitgangspunten heeft gehanteerd. Ook stelt men vast dat de bij het project Betuweroute gekozen aanpak als voorbeeld kan dienen voor andere projecten. In het eerste kwartaal van 1999 zullen met de ROB definitieve afspraken worden gemaakt over de wijze waarmee zal worden omgegaan met de als behoudenswaardig aangegeven vindplaatsen en de financiële consequenties hiervan. Niet alle archeologische werkzaamheden zullen in de conditiefase zijn afgerond. Verwacht wordt echter dat dit geen consequenties heeft voor de in de uitvoeringsfase uit te voeren werkzaamheden en dat derhalve conform de planning met de bouw kan worden begonnen.

Kabels & Leidingen

In de vorige voortgangsrapportage is gemeld dat tussen de koepelorganisaties van kabel- en leidingeigenaren en de minister van V&W overeenstemming is bereikt over een tijdelijk convenant. Tijdens de verslagperiode is gewerkt aan een uitwerking van een technische bepaling in het convenant. Voorts is besloten de afspraken niet in een convenant, maar in een overeenkomst¹ te vatten. In het vierde kwartaal van 1998 zijn diverse uitvoeringswerkzaamheden rond kabels en leidingen op de Havenspoorlijn en de A-15 gestart. Als voorbeelden kunnen worden genoemd: de Gasunie, Walenhoek, de tijdelijke verlegging Sportlaan (Sliedrecht), de bescherming WBE-leiding (waterbedrijf Europoort) en de leiding van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en de hoogspanningskabels van Eneco op de Maasvlakte.

¹ De laatste handtekening onder deze overeenkomst, die ook van toepassing is op de Betuweroute, is na de peildatum, op 10 februari 1999 gezet.

D.3 Schaderegeling

- Regeling Nadeelcompensatie/planschade Betuweroute

Tot eind 1998 zijn 199 verzoeken om Nadeelcompensatie/planschade ingediend bij de projectmanager van NS-Railinfrabeheer (die deze regeling namens de minister van Verkeer en Waterstaat uitvoert). De onafhankelijke Schadebeoordelingscommissie Betuweroute brengt hierover aan de projectmanager van NS-RIB adviezen uit. Inmiddels heeft de schadecommissie 25 conceptadviezen uitgebracht. Deze worden door NS-RIB inhoudelijk beoordeeld. Over negen conceptadviezen is door NS-RIB commentaar ingediend. De reactie op de overige zestien conceptadviezen is in voorbereiding. De eerste definitieve adviezen worden in januari 1999 verwacht.

Grondeigenaren die in het kader van de minnelijke grondverwerving ten behoeve van de aanleg van de Betuweroute benaderd worden en die menen ook andere schade te (zullen) leiden kunnen - indien dit past binnen het beleid - verzoeken de grondverwerving en planschade/nadeelcompensatie elementen gecombineerd te laten bekijken¹. Daarbij treedt een functionaris van NS-RIB in overleg met betrokkene over de planschade/nadeelcompensatie elementen teneinde te komen tot een koopovereenkomst waarbij ook de schade elementen worden gecompenseerd. Momenteel zijn er 53 van dergelijk gecombineerde verzoeken bij NS-RIB in behandeling. Mocht in dergelijke gevallen men over de planschade/nadeelcompensatie elementen niet langs minnelijke weg tot overeenstemming komen, dan kan alsnog, in het kader van de bovengenoemde regeling, een beroep worden gedaan op de onafhankelijke schadecommissie.

- Bouwschade

Er zijn 296 vooropnames gemaakt bij objecten waar bouwschade niet volledig is uit te sluiten, grotendeels in de regio West. Er zijn 27 schadeclaims ontvangen.

D.4 Communicatie

Algemeen

Nu de werkzaamheden 'in het veld' zijn gestart gaat de communicatie over concrete bouwwerkzaamheden een steeds grotere plaats innemen. De projectvoorlichters die hiervoor langs het tracé worden aangesteld zullen in de praktijk zoveel mogelijk de rol van 'onafhankelijke' ombudsman tussen bouwdirectie en omgeving vervullen. De op omwonenden gerichte uitgave 'Wisselwerk' wordt inmiddels uitgebracht in verschillende edities die zijn aangepast aan de betreffende regio.

Communicatie met de zakelijke omgeving

De uitvoering van het deelproject Private Exploitatie heeft geleid tot een uitbreiding van de communicatiewerkzaamheden. De algemene doelstelling is de vervoers- en exploitatiemogelijk-

¹ De taxatie van de waarde van de grond wordt verricht door een onafhankelijk taxateur; een functionaris van NS-RIB beoordeelt de redelijkheid van de gevraagde schadeloosstelling.

heden van de Betuweroute onder de aandacht te brengen bij de transport- en vervoerswereld, waaronder (potentiële) verladers en financiers. In dit kader is het project Betuweroute - begin december 1998 - met een mobiele stand voor het eerst gepresenteerd op een internationale vakbeurs voor logistiek en transport in Rotterdam.

Centraal informatiecentrum

Eind 1998 is in Barendrecht het centrale informatiecentrum Transpoint gereed gekomen, dat voorzien is van een tentoonstelling en een ontvangst- en presentatieruimte. Met het oog op de toekomstige exploitatie zullen groepen zakelijk geïnteresseerden hier niet alleen over de bouw van de Betuweroute, maar ook over de bedrijfseconomische en logistieke mogelijkheden van railgoederenvervoer worden geïnformeerd. Daarnaast staat het informatiecentrum uiteraard open voor de (omwonende) burgers.



E Aanbestedingen en Bouwproces

E.1 Havenspoorlijn

Bestaande Havenspoorlijn (Maasvlakte-Waalhaven)

De uitvoering van de bouwwerken op de Havenspoorlijn verloopt grotendeels volgens plan. Door o.a. wijzigingen in het bestek van een tweetal contracten (H1 en H3) en de daarvoor benodigde engineering kon de indienststelling van de spoorverdubbeling tussen de Dintelhavenbrug en Maasvlakte in december van 1998 niet worden gehaald. Deze is uitgesteld tot februari 1999. Tijdens de rapportageperiode is gestart is met de bouw van het Rijnwegviaduct te Rotterdam en met de aanleg van een tijdelijke spoorbaan ten behoeve van de voor Rijkswaterstaat te bouwen onderdoorgang voor de Calandtunnel.

Botlekspoortunnel

De verwachting is dat medio maart 1999 begonnen kan worden met het boren van de tunnel.

E.2 Barendrecht en Kijfhoek

Barendrecht

De werken Boezemweg en HSL-dive onder zijn in uitvoering. Het werk op de Boezemweg ligt op schema, maar bij de HSL-dive onder is vertraging ontstaan als gevolg van problemen rond grondverwerving en het verleggen van kabels en leidingen. Vooralsnog heeft deze vertraging geen gevolgen voor de planning.

Kijfhoek

Ten behoeve van Kijfhoek fase 3 is medio september 1998 het bestek 'Ombouw heuvel' gegund. Aan de ombouw van de heuvel wordt momenteel gewerkt. De ombouw van de verdeelsporen is in december 1998 gereed gekomen.

E.3 A15-lijn

Sophiaspoortunnel

De definitieve gunning van de Sophiaspoortunnel (contractcode KW-2) aan de aannemers-combinatie TUBECON heeft op 9 september 1998 plaatsgevonden. Deze combinatie bestaat uit de aannemersbedrijven Koninklijke Boskalis Westminster N.V., Heijmans N.V., Hochtief AG, Philipp Holzmann AG en NBM-Amstelland N.V. Eind 1998 is begonnen met de bouw van de startschacht in de gemeente Alblasserdam en het kunstwerk onder het hoofdspoor Rotterdam-Dordrecht op Kijfhoek.

Tracédeel Sliedrecht -Gorinchem

In het prestatiebestek is een periode van onderhoud opgenomen ter optimalisatie van het ontwerp en onderhoudskosten. Hierbij zijn aan de aannemers randvoorwaarden geboden om een flexibele en goedkope oplossing voor het onderhoud aan te bieden, mede in relatie tot het door de aannemer te maken (detail)ontwerp van de spoorbaan. Op 4 december 1998 zijn de aanbiedingen ontvangen. Er zijn vijf aannemercombinaties geselecteerd, te weten:

- de combinatie HBSC, bestaande uit : Van Drunen, Heijmans, Boskalis, Strukton, Strukton de Meyer en CFE,
- een combinatie bestaande uit: Ballast Nedam, Van Hattum & Blankenvoort en Kon. Wegenvbouw Stevin,
- de Bouwcombinatie Betuweroute, bestaande uit: Ph. Holzmann, Dubbers Malden, Josef Mobius, BAM, Verlaat en Vermeer,
- een combinatie bestaande uit: NBM en van Van Oord,
- een combinatie bestaande uit: HBW, HAM/VOW, HWZ en DHV.

Deze combinaties hebben, inclusief varianten, in totaal zes aanbiedingen ingediend voor BR1 (het tracé Sliedrecht tot Giessen) en zes voor BR2 (de tunnel onder de Giessen tot en met de brug over het Merwedekanaal), alsmede zeven voor de combinatie van BR1 en BR2 tezamen.

De beoordeling van de aanbiedingen zal tot en met februari 1999 duren.

Tracédeel Gorinchem-Pannerdensch Kanaal

Op 13 augustus 1998 is gestart met de bouw van een fietsbrug over de Linge. Hiermee is een bedrag van f 1,6 miljoen gemoeid.

Gedeelte Pannerdensch Kanaal - Duitse Grens

Tijdens de rapportageperiode zijn de aannemerscombinaties geselecteerd voor het contractcluster Perceel I, bestaande uit de contracten BR KW-3 (tracédeel Pannerdensch Kanaal tot tunnel Zevenaar) en BR 7/01 (aanleg van de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal) en het contractcluster Perceel II, bestaande uit de contracten BR/KW 04 (aanleg tunnelbak Zevenaar) en BR 8/01 (het kruisingsvrij maken van de bestaande spoorlijn vanaf Zevenaar tot de Duitse grens). De overlegfase wordt eind maart 1999 afgesloten.

F Financiën

F.1 Budget

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

project- onderdeel	budget per 01-04-96 <i>prijspeil 1995</i>	budgetontwikkeling in vorige verslagperioden		budgetontwikkeling in deze verslagperiode		budget stand Slotwet, incl. overloop <i>prijspeil 1998</i>
		loon- en prijspeil ¹	wijziging in PvE	loon- en prijspeil ¹	wijziging in PvE	
Havenspoorlijn	3100	340	100	0	0	3540
	1407	154	45	0	0	1606
A15-lijn	5150	530	130	0	0	5810
	2337	241	59	0	0	2636
Totaal	8250	870	230	0	0	9350
	3744	395	104	0	0	4243

TABEL 1: BUDGETONTWIKKELING IN MILJOENEN GULDEN, AFGEROND OP 10 MLN
IN MLN EURO ²

¹ Indexering loon- en prijspeilontwikkeling volgens BOI, verwerkt t/m 1998; correcties t.g.v. reële index verwerkt t/m 1995.

² 1 euro = 2,20371 gulden

Het totale budget bedraagt f 9,35 miljard, prijspeil 1998 (€ 4,25 miljard). Deze f 9,35 miljard is inclusief f 1,2 miljard (€ 0,5 miljard) voor Engineering, Administratie en Toezicht en f 0,72 miljard (€ 0,2 miljard) voor uitvoeringsvoorzien.

In tabel 2 zijn de totale kasuitgaven en dekkingsbronnen van het project Betuweroute weergegeven.

Financiële verplichtingen

Volgens de huidige planning zal het ministerie van V&W in het jaar 2002 alle financiële verplichtingen ten aanzien van het beschikbaar stellen van gelden aan NS-RIB voor het project zijn aangegaan.

In tabel 3 is een opbouw weergegeven van de verplichtingen met bijbehorende kaseffecten over de jaren, waarbij de randen aansluiten op de Slotwet 1998, inclusief de geraamde overloop als gevolg van de realisatie van 1998.

Begroting	t/m 97	98	99	00	01	02	03	later	totaal
Meerjarencijfers	501	650	1010	917	915	968	1405	2114	8480
<i>Prijspeil 1995</i>	<i>227</i>	<i>295</i>	<i>458</i>	<i>416</i>	<i>415</i>	<i>439</i>	<i>638</i>	<i>959</i>	<i>3848</i>
Meerjarencijfers	801	697	1083	983	981	1036	1505	2264	9350
<i>Prijspeil 1998</i>	<i>363</i>	<i>316</i>	<i>491</i>	<i>446</i>	<i>445</i>	<i>470</i>	<i>683</i>	<i>1027</i>	<i>4243</i>
Dekking									
Infraconds	226	5	10	103	157	146	246	575	1468
	<i>103</i>	<i>2</i>	<i>5</i>	<i>47</i>	<i>71</i>	<i>66</i>	<i>112</i>	<i>261</i>	<i>666</i>
FES	517	664	1023	830	779	840	646	586	5885
	<i>235</i>	<i>301</i>	<i>464</i>	<i>377</i>	<i>353</i>	<i>381</i>	<i>293</i>	<i>266</i>	<i>2670</i>
Privaat ¹							586	1094	1680
							<i>266</i>	<i>496</i>	<i>762</i>
Overig	58	28	50	50	45	50	27	9	317
	<i>26</i>	<i>13</i>	<i>23</i>	<i>23</i>	<i>20</i>	<i>23</i>	<i>12</i>	<i>4</i>	<i>144</i>
Totaal	801	697	1083	983	981	1036	1505	2264	9350
	<i>363</i>	<i>316</i>	<i>491</i>	<i>446</i>	<i>445</i>	<i>470</i>	<i>683</i>	<i>1027</i>	<i>4243</i>

TABEL 2: MEERJARENCIJFERS INVESTERINGSBEDRAGEN EN DE DEKKINGSBRONNEN
IN MILJOENEN GULDENS, PRIJSPEIL 1998
IN MLN EURO

¹ Wordt voorgefinancierd uit het Fonds Economische Structuurversterking totdat er opbrengsten uit private financiering beschikbaar komen

NB: Meerjarencijfers sluiten aan op de Slotwet 1999, zoals deze ter goedkeuring aan de Tweede Kamer is aangeboden. Afwijkende bedragen ten opzichte van de Miljoenennota 1999 zullen in de najaarsnota 1999 en/of de Miljoenennota 2000 worden voorgelegd.

	t/m 1997	1998	1999	2000	2001 ev	Kas
Verplichtingen	2992	897	3719	14	1728	9350
	<i>1358</i>	<i>407</i>	<i>1688</i>	<i>6</i>	<i>784</i>	<i>4243</i>
t/m 1997	801					801
	<i>363</i>					<i>363</i>
1998	430	267				697
	<i>195</i>	<i>121</i>				<i>316</i>
1999	500	200	383			1083
	<i>227</i>	<i>91</i>	<i>174</i>			<i>491</i>
2000	413	102	454	14		983
	<i>187</i>	<i>46</i>	<i>206</i>	<i>6</i>		<i>446</i>
2001	350	106	510	0	15	981
	<i>159</i>	<i>48</i>	<i>231</i>	<i>0</i>	<i>7</i>	<i>445</i>
2002	268	116	377	0	275	1036
	<i>122</i>	<i>53</i>	<i>171</i>	<i>0</i>	<i>125</i>	<i>470</i>
na 2002	230	106	1995	0	1438	3769
	<i>104</i>	<i>48</i>	<i>905</i>	<i>0</i>	<i>653</i>	<i>1710</i>

TABEL 3: VERPLICHTINGEN - KAS MATRIX
BEDRAGEN IN MILJOENEN GULDENS, PRIJSPEIL 1998
IN MLN EURO

F.2 Uitgaven

De uitgaven ten behoeve van het project Betuweroute tot 1 januari 1999 bedragen f 1.498 mln (€ 680 mln), uitgedrukt in het prijspeil van het jaar dat de uitgaven zijn gedaan.

Bij deze uitgaven valt een onderscheid te maken tussen:

- de uitgaven van Projectdirectie Betuweroute (PDBR) van het ministerie van V&W (apparaatskosten inclusief de salarissen van het ambtelijke personeel). Deze bedroegen van 1 januari 1998 tot 1 januari 1999 f 7,9 mln (€ 3,6 mln). Deze uitgaven zijn inclusief een bedrag van circa f 1,2 mln (€ 0,5 mln) ten behoeve van het project "Voorbereiding private exploitatie". Vooralsnog worden deze uitgaven bekostigd uit het budget dat bestemd is voor het project Aanleg Betuweroute.
- de uitgaven via NS Railinfrabeheer voor projectmanagement-, voorbereidingskosten en voor investeringskosten voor het project (NS Railinfrabeheer ontvangt iedere drie maanden een voorschot om deze uitgaven te kunnen doen). Door het ministerie van V&W is van 1 januari 1998 tot 1 januari 1999 f 689 mln (€ 313 mln) ter beschikking gesteld. Dit is inclusief f 37 mln (€ 16,8 mln) ten gevolge van de saldering van de ontvangsten in 1997.

KASUITGAVEN	t/m 1994	1995	1996	1997	1998	TOTAAL
MINISTERIE VERKEER EN WATERSTAAT	11	8	8	4	8	39
	5	4	4	2	4	18
VIA NS RAILINFRABEHEER	167	71	193	339	689	1459
	76	32	88	154	313	662
TOTAAL	178	79	201	343	697	1498
	81	36	91	156	316	680
TOTAAL, herleid naar prijspeil 1995	178	79	198	329	650	1434
	81	36	90	149	295	651

TABEL 4: UITGAVEN TEN BEHOEVE VAN HET PROJECT BETUWERROUTE TOT 1 JANUARI 1999
AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS
IN MLN EURO

AANGEGANE VERPLICHTINGEN	t/m 1997	1998	TOTAAL
MINISTERIE VERKEER EN WATERSTAAT	33	4	37
	15	2	17
NS RAILINFRABEHEER	2959	893	3852
	1343	405	1748
TOTAAL	2992	897	3889
	1358	407	1765
TOTAAL, herleid naar prijspeil 1995	2912	837	3749
	1321	380	1701

TABEL 5: TOTAALSTAND VERPLICHTINGEN t.b.v. HET PROJECT BETUWERROUTE TOT 1 JANUARI 1999
AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS
IN MLN EURO

F.3 Herijking

Voor de uitkomst van de eerder gerapporteerde Herijkingsoperatie wordt verwezen naar paragraaf C.1.

F.4 Beschikkingen

In de verslagperiode is door de Minister van V&W de beschikking 'Integraal plan Barendrecht' - orde van grootte f 670 mln (€ 304 mln) - afgegeven. Deze beschikking heeft betrekking op zowel de Betuweroute-werken als de HSL-Zuid-werken ¹.

Ook zijn er deelbeschikkingen geslagen voor de onderdelen 'Kijfhoek fase 4' en 'Maasvlakte-West' (f 27 mln, € 12 mln). Deze beschikkingen lopen vooruit op de beschikkingen voor het totale eindplan Kijfhoek respectievelijk Maasvlakte-West. Voor de eerder vermelde fietsbrug over de Linge is een beschikking geslagen voor f 1,6 mln (€ 0,7 mln).

F.5 Financiering

Bijdrage vanuit FES

Tijdens de verslagperiode is door het Kabinet besloten om, tot het moment dat er opbrengsten uit private financiering binnenkomen, f 1680 miljoen (€ 762 mln) voor te financieren vanuit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). Deze voeding is voorzien voor de jaren vanaf 2003 en daarna.

Europese bijdragen

Periodiek worden vanuit de EU bijdragen in de kosten voor studie en onderzoek overgemaakt. Het totaal begrote bedrag aan bijdragen bedraagt f 300 mln (€ 136 mln). In 1998 is een totaalbedrag van f 27,7 mln (€ 12,6 mln) ontvangen. In totaal is tot en met 1998 nu circa f 85 mln (€ 39 mln) ontvangen. De bijdrage van de Europese Unie wordt jaarlijks vastgesteld op basis van de door het ministerie van V&W ingediende aanvragen. De aanvragen voor een bijdrage uit het Europese budget voor transeuropese netwerken voor het jaar 1999 zijn eind 1998 ingediend.

¹ De bedragen inzake de HSL-Zuid worden apart verrekend.

G Voorbereiding van de Private Exploitatie

De Tweede Kamer is met de brief van 15 juni 1998 geïnformeerd over het voorgenomen onderzoek naar de Private Exploitatie van de Betuweroute. Doel van het onderzoek was na te gaan hoe, in welke mate en vanaf welk moment de vervoersdoelstelling - een verschuiving in de richting van het goederenvervoer per spoor - door een private exploitatie van de Betuweroute kan worden ondersteund of mogelijk gestimuleerd. In de verslagperiode is dit onderzoek uitgevoerd. De eerste - voorlopige - resultaten laten zien dat een volledige private exploitatie van de Betuweroute op korte termijn niet mogelijk is.

In de op 17 december 1998 door de Tweede Kamer aangenomen motie Feenstra wordt de regering verzocht om bij haar besluitvorming over de private exploitatie van de Betuweroute een voorstel te doen voor de opzet van een zogenoemd 'Pilotbedrijf'. Op basis van de eerste resultaten van het onderzoek en naar aanleiding van het in de motie Feenstra neergelegde verzoek, zou gedacht kunnen worden aan het oprichten van een ontwikkelingsmaatschappij. In de rapportage over de resultaten van het onderzoek, die de Tweede Kamer eind maart 1999 zal bereiken, zal hierop nader worden ingegaan.



H Noord-oostelijke Verbinding

H.1 Trajectnota/MER

Tijdens de rapportageperiode is onder meer gewerkt aan:

- de afronding en het drukgereed maken van de Trajectnota/MER en de voorbereiding en het uitvoeren van een verkennende studie naar de zogenoemde interimperiode Betuweroute - NOV.¹
- de voorbereiding en organisatie van informatie-avonden ten behoeve van de toelichting op de Trajectnota/MER.²

De Trajectnota/MER betreft een onderzoek naar de mogelijke alternatieven van een Noord-oostelijke verbinding (NOV). In april 1997 heeft, in overleg met de door de Minister ingestelde Bestuurlijke Begeleidingsgroep, een selectie van het grote aantal alternatieven plaatsgevonden (zie Voortgangsrapportage nr. 3, pagina 25). De vier nader uit te werken alternatieven met hun diverse varianten zijn in de Trajectnota/MER onderzocht. De effecten die de verschillende alternatieven op de omgeving hebben op het gebied van onder meer geluid, trillingen, rijtijd, economie, landschap en ecologie zijn onderling met elkaar vergeleken om op verantwoorde wijze een standpuntbepaling medio 1999 door de Ministers mogelijk te maken. De kosten van de verschillende alternatieven liggen tussen de f 4,0 en f 4,8 mrd. (prijsspeil 1997 +/- 20 %).

H.2 Besluitvorming NOV

In de vorige voortgangsrapportage is gemeld dat op basis van recente goederenvervoerprognoses is onderzocht hoelang de zogenoemde interimperiode (de periode tussen het in gebruiknemen van de Betuweroute en van een NOV) zou kunnen duren en welke maatregelen hiervoor aan de bestaande lijn Elst - Deventer noodzakelijk zijn. Besloten is dit onderzoek als een zelfstandig onderdeel in de Trajectnota/MER op te nemen. De kosten van dit pakket bedragen circa 400 - 450 mln (prijsspeil 1997 +/- 40 %).

Omdat de betrokken regionale besturen altijd voorstander zijn geweest van een zo kort mogelijke interimperiode is door dit besluit in de tweede helft van 1998 in de regio bestuurlijke onrust ontstaan. Met de betrokken gemeenten heeft in oktober 1998 op ambtelijk niveau overleg plaatsgevonden om de technische consequenties van een interimperiode in kaart te brengen. De resultaten van dit onderzoek zijn, als onderdeel van de Trajectnota/MER NOV - net na afloop van de verslagperiode - samen met de overige documenten op 14 januari 1999 ter inzage gelegd.

¹ Deze stukken zijn inmiddels op 14 januari 1999 gepubliceerd.
De Trajectnota is op 19 januari 1999 naar de Tweede Kamer gezonden.

² Deze avonden hebben van 18 januari tot en met 11 februari 1999 plaatsgevonden en zijn door ruim 4000 mensen bezocht.

H.3 Relatie met andere projecten

In het onlangs verschenen MIT is het project 'doortrekking Rijksweg 15 (Varsseveld-Enschede)' opgenomen als categorie 3 project. Dit houdt in dat de planstudie wordt stopgezet. Naar aanleiding hiervan is besloten de (reeds afgeronde) Trajectnota niet te publiceren. Procedureel is dus de besluitvorming naar aanleiding van de Trajectnota/MER NOV ontkoppeld van de besluitvorming over de doortrekking van RW 15.

H.4 Planning

Na publicatie van de Trajectnota/MER volgt een periode van informatievoorziening, inspraak en advisering door onder meer burgers, de betrokken bestuursorganen, het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) en de Commissie m.e.r.. Vervolgens zullen de Ministers van V&W en VROM medio 1999 een standpunt bepalen, gebaseerd op de informatie uit Trajectnota/MER, de inspraak en advisering.

Overzicht brieven en documenten

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

<i>datum</i>	<i>onderwerp</i>	<i>Kamerstuknr.</i>
13 juli	Uitspraak Raad van State inzake Tracébesluit	22589 nr. 128
27 augustus	antwoorden op vragen van de leden Halsema en Van der Steenhoven over de Betuweroute	-
25 september	antwoorden op vragen van het lid Stellingwerf over de Betuweroute en de Noord-oostelijke verbinding (NOV)	-
9 oktober	antwoorden op vragen van het lid Feenstra over de NOV	-
9 oktober	antwoorden op vragen van het lid Van der Steenhoven over de NOV	-
16 oktober	antwoorden op vragen van het lid Leers over de aanleg van de Betuweroute in Barendrecht-Noord	-
16 oktober	antwoorden op vragen van het lid Stellingwerf over de Betuweroute	-
16 oktober	antwoord aan het bestuur van het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen	-
26 oktober	Tracébesluit Betuweroute 1998	22589 nr. 129
6 november	antwoorden op Kamervragen n.a.v. de Vierde Voortgangsrapportage	-
6 november	Vijfde Voortgangsrapportage	22589 nr. 130
6 november	Notitie Betuweroute	22589 nr. 131
12 november	antwoorden op vragen van het lid Leers over de private exploitatie van de Betuweroute	-
17 november	antwoorden op vragen van het lid Van Bommel over de Betuweroute	-
20 november	Ontwerp Tracébesluit Betuweroute 1998-2 en 1998-3	22589 nr. 132

Colofon

- pag 2: Werk aan de Botlekspoortunnel, Ronald Tilleman
pag 4: De Dintelhavenspoorbrug, Aeroview - Dick Sellenraad
pag 8: Nachtwerk bij de Boezemweg, Rik Hoogewoud
pag 11 en 12: Bouw boorschacht boortunnel, Ronald Tilleman
pag 16 - 17: Onderdoorgang Barendrecht en Aanleg Sophiaspoortunnel, Ronald Tilleman
Kamsalamander, René Krekels
Kaartjes tracé Betuweroute, Carto Studio
pag 22: Centraal informatiecentrum Transpoint, Barendrecht
pag 29: Betuweroute op de Havendagen Rotterdam, Ronald Tilleman
Foto's beschikbaar gesteld door NS Railinfrabeheer, Managementgroep Betuweroute

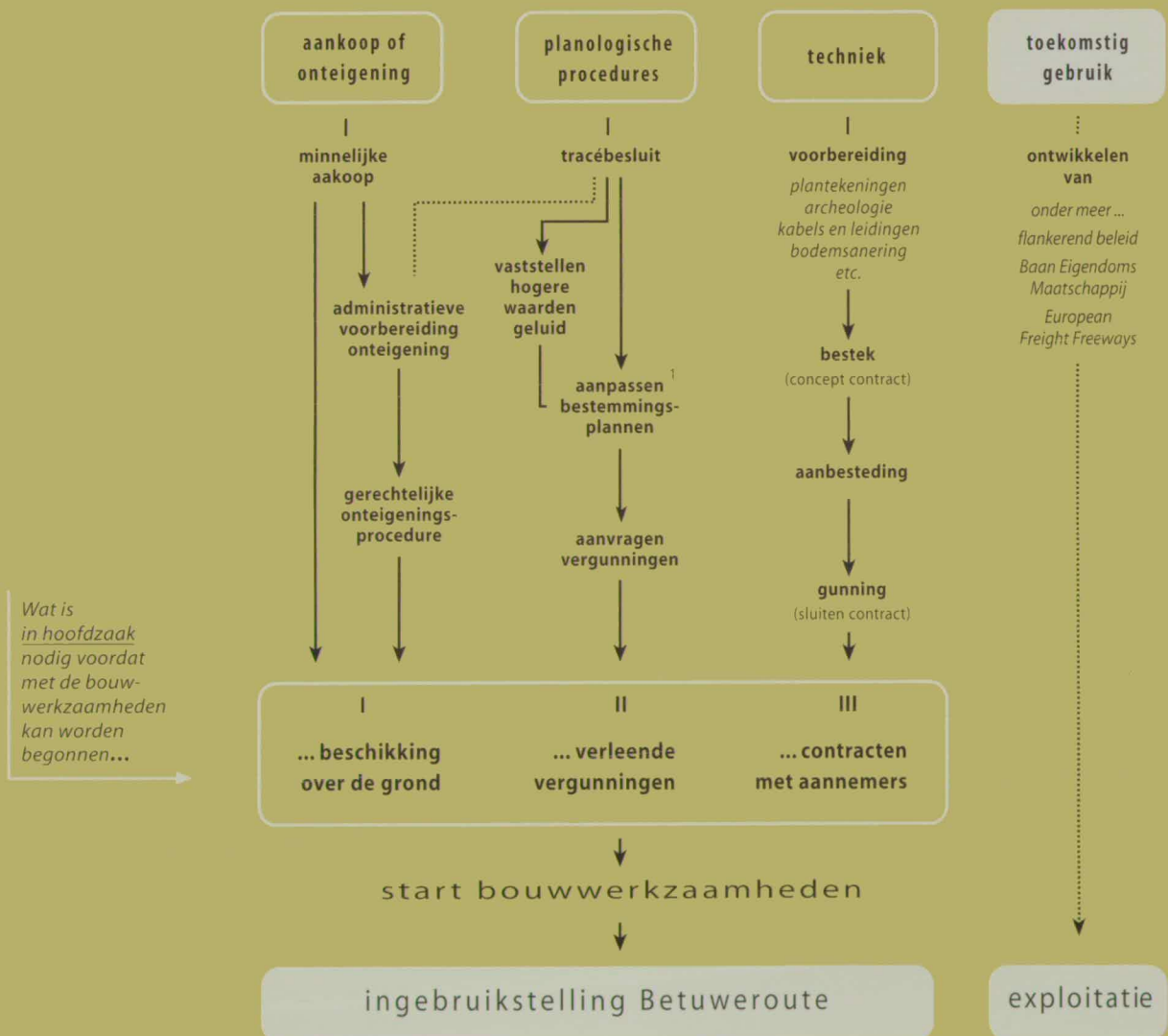
Lay out: Espresso Publishing

Druk: Sdu Grafisch Bedrijf

Overzicht bouwvoorbereiding

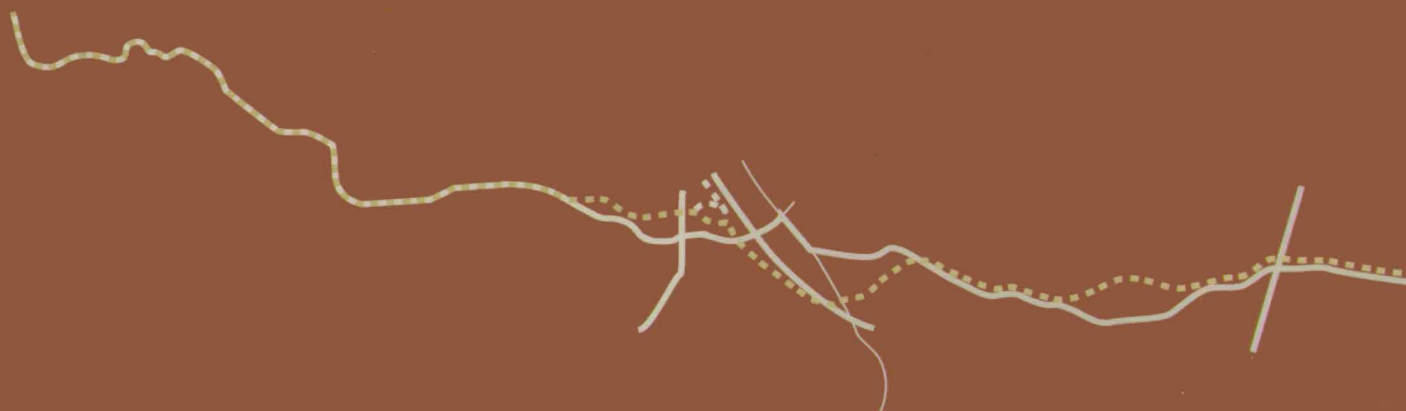
Het Tracébesluit Betuweroute is op 3 december 1996 in werking getreden.

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

M A A S V L A K T E



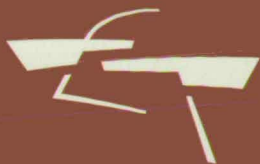
DE VOORTGANGSRAPPORTAGE BETUWEROUTE
KAN WORDEN AANGEVRAAGD BIJ SDU-FULFILMENT

TELEFOON: 070 3789830
FAX: 070 3789783

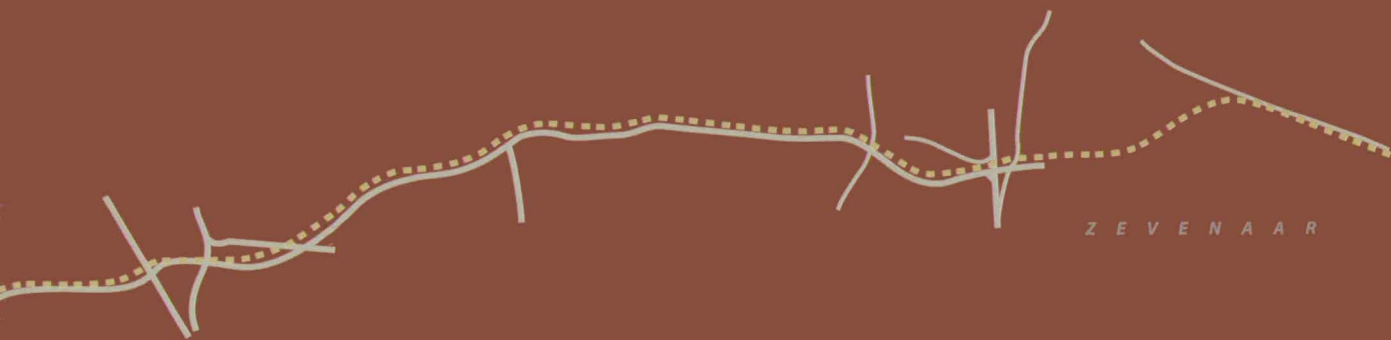
ISBN 90 346 36550

BETUWEROUTE INFORMATIELIJN
0800 022 8005

D-140,7 DGG



Betuweroute



Voortgangsrapportage Betuweroute

7

PEILDATUM:
1 SEPTEMBER 1999

De Voortgangsrapportage Betuweroute
is een publicatie van:

Projectdirectie Betuweroute
postbus 20903
2500 EX Den Haag



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De 365e Vrij
2010

Verkeerswet 1990

100
100

Voortgangsrapportage

Betuwerroute



Rapportageperiode:

1 januari 1999 - 1 september 1999

tel: 070-351381 / fax: 070-351385
Postbus 20904
Informatie en Documentatie
Directie-Generaal Goederenvervoer



Inhoud

	Inleiding	4
A	Algemene Ontwikkelingen	
	A1 Bronbeleid geluid	6
	A2 Ontwikkelingen in het goederenvervoer	6
	A3 Beveiliging in spoortunnels voor goederenvervoer	7
B	Planning	
	B1 Toelichting Algemeen	9
	B2 Toelichting Havenspoorlijn	10
	B3 Toelichting A15-lijn	11
C	Organisatie	
	C1 Projectbeheersing	12
	C2 Regionalisering	12
	C3 Millenniumovergang	12
	C4 Beoordeling door derden	13
D	Conditionerende Activiteiten	
	D1 Bestuurlijk-Juridisch	15
	D2 Grondverwerving, bodemonderzoek, archeologie en kabels & leidingen	20
	D3 Schaderegeling	22
	D4 Communicatie	23
E	Aanbestedingen en Bouwproces	
	E1 Havenspoorlijn	25
	E2 A15-lijn	26
F	Financiën	
	F1 Budget	27
	F2 Kasritme	28
	F3 Verplichtingen	29
	F4 Uitgaven	30
	F5 Dekking Budget	32
G	Voorbereiding van de Private Exploitatie	33
H	Noord-oostelijke Verbinding	
	H1 Informatie en inspraak n.a.v. de Trajectnota/MER	35
	H2 Advisering n.a.v. de Trajectnota/MER	35
	H3 Besluitvorming	35
	Overzicht brieven en documenten	36

Inleiding

Dit is de zevende Voortgangsrapportage over het project Betuweroute in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten. In het perspectief van recente (september 1999) ontwikkelingen inzake de besluitvorming over de zogeheten Noord-oostelijke Verbinding (NOV) kent deze rapportage een afwijkende verslagperiode. Deze rapportage doet verslag naar de stand van zaken bij de uitvoering van de Betuweroute per 1 september 1999. De verslagperiode loopt daardoor van 1 januari 1999 tot 1 september 1999. De feiten zijn daarmee zo actueel mogelijk voor gedachtenwisseling tussen Minister en de Tweede Kamer over de NOV. Deze rapportage is op 24 september 1999 door de Minister van V&W aangeboden aan de Voorzitter van de Tweede Kamer.

Voortgang aanleg Betuweroute

De Tracébesluiten 1998-2 en 1998-3, waarmee gevolg wordt gegeven aan de uitspraak van de Raad van State over het Tracebesluit Betuweroute, zijn in het voorjaar van 1999 vastgesteld. Het tracédeel "Maasvlakte – Europoort" is in de rapportageperiode in dienst genomen. Met het boren van de Botlekspoortunnel is een begin gemaakt. Met de aanleg van de oostelijke startschacht voor het boren van de Sophiatunnel is begonnen. De onderbouw van het gedeelte "Sliedrecht-Gorinchem", de verlegde Havenspoorlijn, en het emplacement Maasvlakte-west zijn aanbesteed. Voor de onderbouw van het tracédeel "Gorinchem-Zevenaar", de tunnel "Pannerdensch Kanaal", en de tunnel "Zevenaar" lopen de aanbestedingsprocedures. Kortom, het project is een "werk in uitvoering".

Voortgang voorbereiding Private Exploitatie

In het kader van de voorbereiding van de Private Exploitatie van de Betuweroute is op 16 juli 1999 het consultatiedocument uitgebracht. Daarmee startte de consultatie van marktpartijen over de ideeën van de overheid over de (private) exploitatie van de Betuweroute. Op 15 oktober 1999 sluit de termijn waarbinnen partijen hun reactie kunnen inbrengen. Eind 1999 zal kenbaar worden gemaakt wat binnengekomen reacties betekenen voor de zienswijze van de overheid en de te nemen vervolgstappen inzake de exploitatie. Dan zal er ook meer zicht kunnen zijn op de realiteit van te verwachten private bijdragen in het project.

Ontwikkelingen

Waakzaamheid is geboden ten aanzien van een aantal bedreigingen voor de voortgang van de uitvoering en/of de kostenontwikkeling. Te noemen zijn:

1. Het verschil tussen kasbehoefte op basis van de voortgang en de beschikbare kasgelden op basis van de MIT-reeks (kasritmeproblematiek). In de verslagperiode was sprake, zoals gemeld bij de aanbieding van de zesde voortgangsrapportage, van een kasritmeprobleem. Dit is inmiddels opgelost. In paragraaf F.2 wordt hierover verslag gedaan. In het kader van de oplossing van de kasritmeproblematiek zal de start van de bouw op een aantal plaatsen later plaatsvinden dan was voorzien, zonder dat de einddatum voor oplevering (in 2005) in het geding is.

2. De beoordeling van de definitieve vormgeving van ontwerpen door Welstandscommissies.
De definitieve uitwerking van ontwerpen voor de Betuweroute zijn gepresenteerd aan de Federatie van (gemeentelijke) Welstandscommissies. Deze presentatie heeft geleid tot aanpassingen van enkele ontwerpen. Er is bijvoorbeeld een nieuw ontwerp gemaakt voor de overkapping van het station Barendrecht.

3. De kwetsbaarheid van de planning in de overgangsfase van conditionering naar bouw.
De planning verkeert op een aantal onderdelen van de Betuweroute in een kritisch stadium omdat deze vooral nu, in de overgang van conditiefase naar bouwfase, kwetsbaar is. Conditionerende activiteiten als grondverwerving, vergunningen en bodemsanering zijn immers in hoge mate afhankelijk van de medewerking van derden. Die medewerking is niet altijd goed te voorspellen en blijft in een aantal gevallen achter bij de verwachtingen. Voorbeelden van zaken waarop in de komende periode extra gestuurd zal worden zijn: grondverwerving (inclusief juridische onteigening), grondverzet (met name het verkrijgen van duidelijkheid over de interpretatie van de Vrijstellingsregeling van het Bouwstoffenbesluit en de hiermee samenhangende extra kosten) en het verkrijgen van de benodigde vergunningen. Teneinde op tijd met de bouw te kunnen aanvangen zullen zo nodig, op basis van maatwerkafspraken met aannemers, nog resterende conditionerende werkzaamheden tijdens de bouwfase worden uitgevoerd.

De hierboven aangegeven bedreigingen vragen zoals gezegd om waakzaamheid.

Op basis van de nu beschikbare inzichten en kennis mag men er voor dit moment vanuit blijven gaan dat het project volgens planning (in 2005) en binnen het budget kan worden opgeleverd.

A Algemene ontwikkelingen

A.1 Bronbeleid geluid

Zoals in de vorige rapportage is aangekondigd, is begin 1999 begonnen met de ontwikkeling van emissie-eisen voor het materieel. Door NS Technisch Onderzoek (NSTO) is in opdracht van VROM gewerkt aan een voorstel voor een classificatiesysteem voor spoo materieel, dat als basis zou kunnen dienen voor een stelsel van emissie-eisen. NSTO zal ook de mogelijkheden van uitfasering van het meest luidruchtige materieel en de hiermee gemoeide kosten in beeld brengen.

NS Technisch Onderzoek en KPMG-BEA verrichten een onderzoek naar de kosteneffectiviteit van bronmaatregelen. Het betreft hier in feite een verbreding van de eerder door KPMG-BEA (i.s.m. NSTO) uitgevoerde studie 'Stillere treinen - Een bron van besparing', naar aanleiding waarvan de Ministers van VROM en V&W besloten de mogelijkheden van het bronbeleid verder te onderzoeken ¹.

A.2 Ontwikkelingen in goederenvervoer per spoor

Teneinde de positie van het spoorvervoer ten opzichte van de overige modaliteiten te versterken is het Nederlandse beleid in lijn met het Europese beleid gericht op harmonisatie en liberalisering. Omdat de liberalisering van de spoorsector binnen Europa traag verloopt is naar aanleiding van het EU-witboek 'A strategy for Revitalising the Railways' uit 1996 het idee ontstaan een beperkt *liberaliserings experiment* in de praktijk op te zetten. Het gaat hierbij om de introductie van een 'Freight Freeway', bedoeld voor het goederenvervoer per spoor. Een Freeway bestaat uit het aanbieden van geliberaliseerde treinpaden, over bestaande of nieuwe infrastructuur.

Op initiatief van Nederland is gestart met een pilot: de North-South Freeway. In dit project participeren inmiddels acht landen (Duitsland, Zweden, Denemarken, Noorwegen, Finland, Oostenrijk, Zwitserland en Italië). Bij de North-South Freeway wordt spoorcapaciteit aangeboden, voor gecombineerd vervoer én conventioneel goederenvervoer (bulkvervoer) hetgeen een uitbreiding van de reguliere markttoegang betekent. Complete Freewaypaden kunnen worden aangevraagd door alle spoorwegondernemingen met een Europese vergunning (volgens richtlijn 95/18). Het 'North South Freeway-project' moet aantonen dat een goede regeling leidt tot meer en kwalitatief beter spoorvervoer. De Europese Commissie heeft in het project een belangrijke stimulerende rol.

Vanaf januari 1999 rijdt dagelijks een trein per richting onder het Freeway-regime tussen Troisdorf (Duitsland) en Wels (Oostenrijk). Het beperkte gebruik van de Freeway kan voor een deel worden verklaard door de ongunstige verhouding tussen de prijs en de kwaliteit (met name reistijd).

¹ De genoemde studies zijn in de zomer van 1999 afgerond. In de volgende Voortgangsrapportage zal nader worden ingegaan op de uitkomsten hiervan en de te nemen vervolgstappen.