

De betrokken overheden en capaciteitsmanagers blijven zich inspannen om het Freight Freeway product te verbeteren. Om ook de toekomstige gebruikers bij de ontwikkeling van dit initiatief te kunnen betrekken is in 1999 in Brussel een 'Customers Forum' georganiseerd.

In het Customers Forum hebben vertegenwoordigers van spoorwegbedrijven, infrabeheerders, ministeries van transport en eindgebruikers van het spoor uit de negen deelnemende Freeway-landen het Freeway-project geëvalueerd en een Actieprogramma opgesteld.

Duidelijk is geworden dat de verschillende partijen ieder een eigen verantwoordelijkheid hebben bij het optimaliseren van het Freeway-project en dat meer actieve communicatie en samenwerking tussen de partijen noodzakelijk is. Het Customers Forum heeft daarvoor een goede aanzet gegeven.

Het Actieprogramma, dat beschouwd kan worden als een vervolgactie binnen het Freewayproject, richt zich op maatregelen voor de korte termijn (1-2 jaar). De inframanagers - verenigd in de 'One Stop Shop' - zullen zich onder meer intensiever gaan bezighouden met de marketing van het spoorproduct. Belangrijk daarbij zijn het verbeteren van de communicatie over het project én produktontwikkeling waaronder stroomlijnen van administratieve procedures en verbetering van dienstregelingen. De ministeries van transport moeten zich richten op het verlagen van drempels voor nieuwe toetreders (o.a. beschikbaarheid van locomotieven), de harmonisering van vergunningen en regelgeving en het waarborgen van voorrang voor Freeway-treinen op Freeway treinpaden. De (nationale) spoorwegbedrijven zullen zich moeten toeleggen op efficiency-verbeteringen en betere samenwerking op internationale trajecten. Deze acties zullen in de komende tijd verder moeten worden uitgewerkt tot concrete maatregelen. De eindgebruikers hebben tijdens het Customers Forum duidelijk gemaakt interesse te hebben in het (verbeterd) Freeway-product.

Verwacht mag worden dat er van het Freeway-project en het Actieprogramma een stimulerende werking zal uitgaan op de groei van het volume grensoverschrijdende spoorvervoer binnen Europa, waaraan met de aanleg van de Betuweroute ook een belangrijke bijdrage wordt geleverd.

A.3 Beveiliging in spoortunnels voor goederenvervoer

Ten behoeve van de veiligheid in 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 voor goederenvervoer" (september 1997) opgesteld. Het document is uitgangspunt voor ontwerpers, toetsers en vergunningverleners, op basis waarvan per tunnel concrete beveiligingsmaatregelen kunnen worden voorgesteld.

Het beoogt optimaal gebruik van de spoorlijn door de vervoerders mogelijk te maken en de kans op calamiteiten tot het uiterste te beperken. Indien toch een calamiteit optreedt is er een grote mate van zekerheid dat deze kan worden beheerst.

Tot nu toe is dit Beveiligingsconcept de enige in zijn soort in de wereld. Analyses van de brand in de Kanaaltunnel, de brand in de MontBlanc-tunnel en een reeks kleinere incidenten in Europese tunnels uit de afgelopen periode, laten zien dat het maatgevend scenario uit het Beveiligingsconcept én

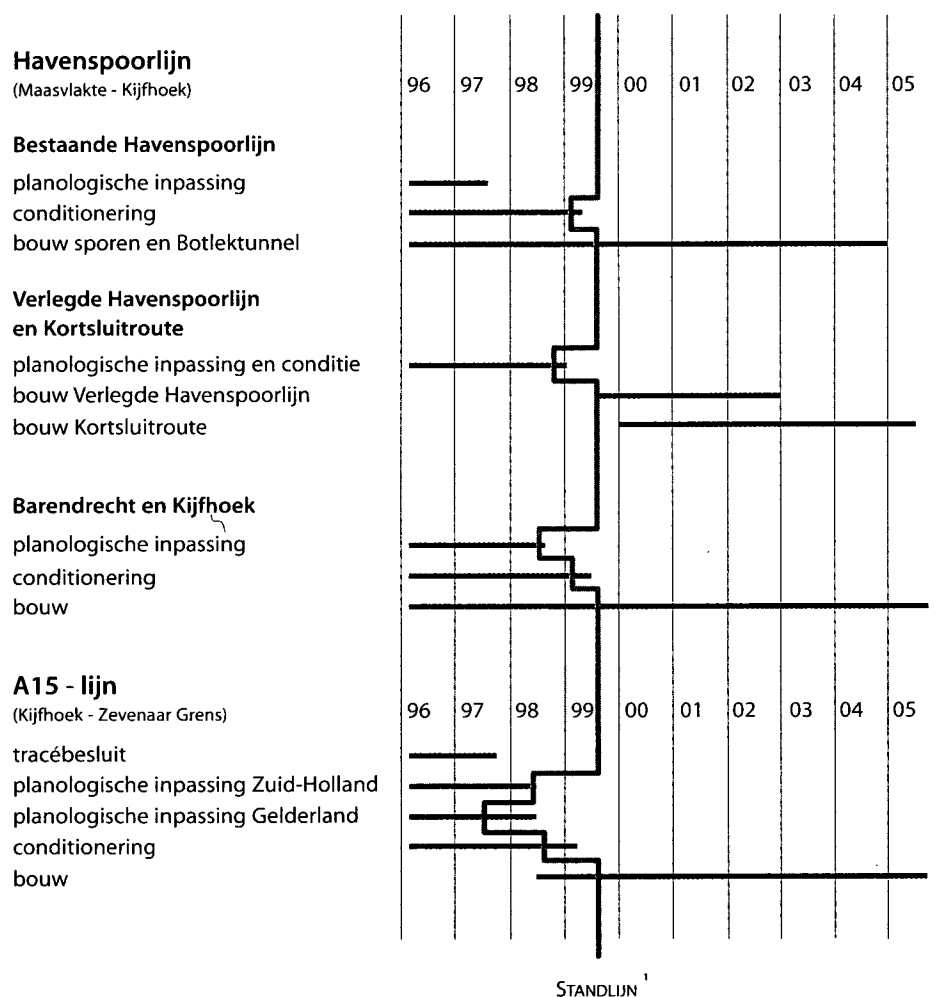
daarop gebaseerde beveiligingsmaatregelen, voor de tunnels van de Betuweroute aan de meest actuele inzichten voldoen.

Nu de bouw van de Botlektunnel en de Sophiatunnels in volle gang is en ook de aanbesteding van de overige drie tunnels op stapel staat, is ook de vertaling van de in het beveiligingsconcept vastgelegde filosofie naar daadwerkelijke ontwerp-keuzen gereed gekomen. Om er zeker van te zijn dat de voorgestelde maatregelen voor zowel het civiele deel als voor de technische installaties voldoen, heeft in juni 1999 een simulatie plaatsgevonden, waarbij onder anderen vertegenwoordigers van de brandweerkorpsen langs de Betuweroute en het ministerie van Binnenlandse Zaken aanwezig waren.

Een van de beveiligingsmaatregelen die hier proefondervindelijk zijn getoetst is het idee dat een dosering blusschuim aan het water van een sprinklerinstallatie toegevoegd kan worden. Daarmee zou een brand op afstand geblust kunnen worden en hoeft de brandweer bij een brand in de tunnel niet direct zelf de tunnel in te gaan om de brand te bestrijden. Voor de proefneming was hiervoor een schaalmodel van een tunnel - inclusief ballastbed, sprinklerinstallatie, spoorstaven, gootsysteem etc. - gebouwd, waarin een brand van een ketelwagon is gesimuleerd. Gebleken is dat het ontwerp voldoet aan de gestelde eisen. Het Ministerie van BZK heeft de regionale en gemeentelijke brandweren langs de Betuweroute geadviseerd accoord te gaan met de gekozen invulling van het beveiligingsconcept.



B Planning



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

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

B.1 Toelichting algemeen

In de planning is de standlijn aangegeven ten opzichte van de peildatum 1 september 1999 van deze rapportage. In de planning van het project Betuweroute is het uitgangspunt gehanteerd dat eerst de conditionerende aspecten in 'rust' dienen te zijn voordat met de daadwerkelijke bouw kan worden aangevangen. De belangrijkste conditionerende aspecten zijn 'grondverwerving'.

'vergunningen', 'bodemsanering', 'archeologie' en 'kabels & leidingen'. Voor een belangrijk deel van deze conditioneringsaspecten wordt het bij het opstellen van de planning gehanteerde uitgangspunt recht gedaan. De voortgang in deze aspecten loopt echter op enkele onderdelen achter. Met name de aspecten 'bodemsanering', 'grondverwerving' en 'kabels & leidingen' liggen op het kritieke pad. Dat wil zeggen dat een verdere vertraging op deze onderdelen vrijwel direct gevolgen kunnen hebben voor de voortgang.

Echter, naar het zich thans aan laat zien lijkt het mogelijk om door 'maatwerk'-afspraken met de te contracteren aannemers de condities in de uitvoeringsfase van het project tijdig 'in rust' te krijgen. Dit betekent echter wel dat conditioneringsactiviteiten voor bepaalde tracédelen zullen doorlopen in de uitvoeringsfase. Daarbij wordt aangetekend dat, als waarborg voor een tijdige oplevering van de Betuweroute in 2005, in de projectplanning reservertijd was ingecalculeerd. Voor het oplossen van de kasritmeproblematiek, als gemeld bij de aanbieding van de zesde voortgangsrapportage, is echter ondermeer gebruik gemaakt van deze reservertijd. De reserve in de planning om achterstand in de conditiefase op te vangen is daarmee minimaal geworden. De aangepaste uitvoeringsplanning laat nog steeds een op oplevering zien van de Betuweroute in 2005.

B.2 Toelichting Havenspoorlijn

Bestaande Havenspoorlijn

De bestemmingsplannen Botlek en Butaanweg/Oud-Pernisserweg zijn nog steeds niet vastgesteld. De inwerkingtreding wordt verwacht in het 2e kwartaal 2000. De conditionering loopt op onderdelen door tot medio 2000. Doordat voor de bouw van de Botlek-spoortunnel meer vervuilde grond moet worden afgegraven dan werd verwacht en door startproblemen met de boormachine is er een vertraging ontstaan. Door het gedeeltelijk laten overlappen van de ruw- en afbouw van de tunnel komt de geplande ingebruikname vooralsnog niet in gevaar.

Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute

Bestemmingsplan Rotterdam-Charlois treedt naar verwachting september 1999 in werking. De overige condities lopen door tot eind 1999. De door de Raad van State vernietigde delen van het tracébesluit worden gerepareerd in een nieuw tracébesluit Kortsluitroute dat naar verwachting begin oktober 1999 gereed is. De start van de bouw is verschoven binnen de marges van de planning. Oplevering van de Verlegde Havenspoorlijn wordt voorzien voor 1 januari 2003; oplevering van de Kortsluitroute wordt voorzien voor 1 juli 2005 in plaats van 1 januari 2004.

Barendrecht en Kijfhoek

Verwacht wordt dat het bestemmingsplan Barendrecht in september 1999 in werking zal treden. De conditionering loopt in grote lijnen door tot eind 1999. De bouw loopt, door het laten overlappen van conditionering- en bouwphase, echter conform planning.

B.3 Toelichting A-15 lijn

Tracébesluiten

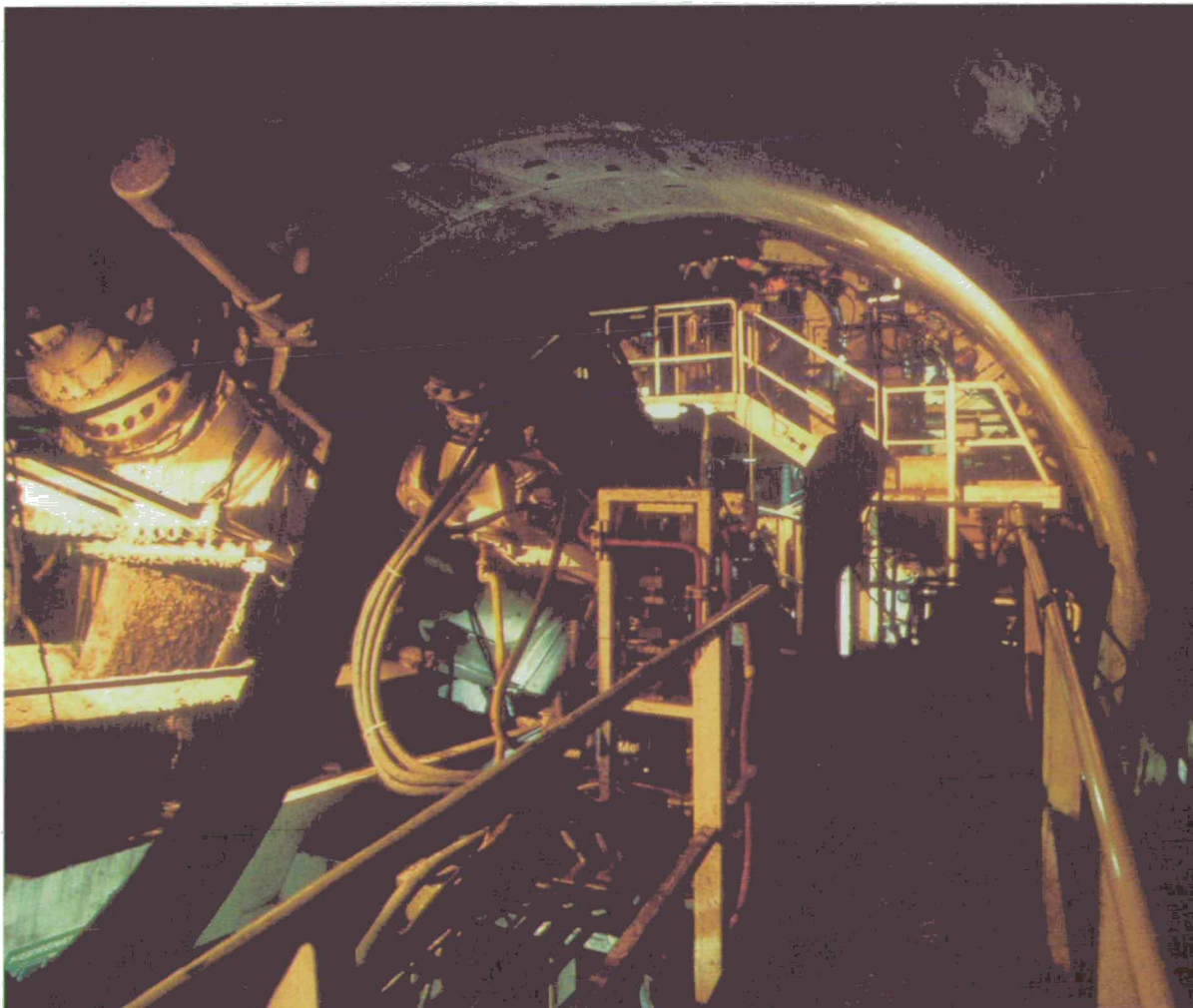
De vernietigde delen van het tracébesluit zijn deels gerepareerd in het Tracébesluit 1998 (vastgesteld oktober 1998), het Tracébesluit 1998-2 (mei 1999) en Tracébesluit 1998-3 (april 1999). De behandeling van de bezwaren tegen Tracébesluit 'Vaanplein, Sophia en Giessen', Tracébesluit 'Pannerdensch kanaal' en Tracébesluit 1998-1 zijn 31 augustus 1999 door de Raad van State behandeld; een uitspraak wordt in november 1999 verwacht.

Planologische inpassing

Een aantal Zuidhollandse bestemmingsplannen treedt, naar wordt verwacht, in het 3e kwartaal 1999 in werking. De meeste Gelderse bestemmingsplannen zullen naar verwachting pas in de tweede helft van 2000 in werking treden. Deze vertraging heeft voornamelijk geen consequenties voor de voortgang van het project, omdat in veel gemeenten art 19 WRO procedures zijn gestart.

Conditionering en bouw

De conditionering zal, met name wat betreft grondverwerving, kabels & leidingen en vergunningen tot begin 2000 duren. Door het laten overlappen van de conditionering met de realisatiefase, kan de bouw in grote lijnen conform planning starten. De reeds gestarte werken lopen conform planning.



C Organisatie

C.1 Projectbeheersing

In de vorige rapportage zijn de resultaten gemeld van het zogenoemde Actieplan Projectbeheersing. Kerndoel van het Actieplan was het herijken van het referentiepunt, bestaande uit een vastgesteld Functioneel Programma van Eisen met een bijbehorend ontwerp en een bijbehorende raming binnen het taakstellende budget. Een van de resultaten was dat de raming en het beschikbare budget met elkaar in evenwicht zijn gebracht. Het Functioneel PvE geeft een beschrijving van hetgeen op basis van de gebruikersdoelstelling van het project, het toekomstige vervoer van goederen per spoor, door de opdrachtgever is besteld. Naast het Functioneel PvE vormt de bijbehorende raming, vastgelegd in een Aanlegbegroting, een belangrijke referentie. Voorts zijn er binnen de projectorganisatie nadere afspraken gemaakt over de wijze waarop door de Managementgroep Betuweroute over projectbrede risico's aan de Projectdirectie wordt gerapporteerd.

Kasritmeproblematiek

Zoals vermeld in de begeleidende brief bij de Voortgangsrapportage 6 bleek begin maart van dit jaar uit een nadere analyse van de uitvoeringsplanning dat de verwachte voortgang van het project tot een uitgavenprognose leidde die zich niet goed verhiel met de in de MIT-reeks gereserveerde middelen. In de periode 2000-2002 waren er te weinig en in de periode 2003-2005 juist te veel middelen beschikbaar volgens het MIT '99. In augustus 1999 zijn tussen de minister van V&W en Financiën afspraken gemaakt om deze kasritmeproblematiek op te lossen. In hoofdstuk F wordt hier nader op ingegaan.

C.2 Regionalisering

Tijdens de rapportageperiode is verder vorm gegeven aan de regionale structuur van de uitvoeringsorganisatie van het project. De regio's West (verantwoordelijk voor de Havenspoorlijn, Kijffhoek en Barendrecht) en Midden-West (verantwoordelijk voor de tracédelen Sophia en Sliedrecht-Gorinchem) zijn gevestigd in Barendrecht respectievelijk in Sliedrecht. In juni 1999 heeft de regio Midden-Oost (verantwoordelijk voor het tracédeel Lingewaal-Dodewaard en Valburg) haar domicilie betrokken in Tiel. Verwacht wordt dat de regio Oost (verantwoordelijk voor het tracédeel Zevenaar-Duitse grens) eind 1999 haar vestiging in Zevenaar zal betrekken.

C.3 Millenniumovergang

Door de Managementgroep Betuweroute van NS-RIB is de millenniumbestendigheid van de door haar gebruikte toepassingssoftware geïnventariseerd. Bijna alle systemen bleken millennium-

bestendig. Voor software die mogelijk niet geheel millenniumbestendig is zijn herstelmaatregelen genomen. Ook zijn voorzorgsmaatregelen voorbereid voor het geval dat er onverhoopt toch nog iets misgaat op 1-1-2000. Het streven is om op 17 september 1999 hiermee klaar te zijn.

C.4 Beoordeling door derden

Nadat het in september 1998 gestarte oriënterend onderzoek van de Algemene Rekenkamer was afgerond heeft het College van de Algemene Rekenkamer in het voorjaar van 1999 besloten een onderzoek in te stellen naar de Betuweroute. Daarmee is in mei 1999 een aanvang gemaakt.

Het onderzoek richt zich op drie aspecten:

1. de waarborging van kwaliteit van de beleidsinformatie en de wijze waarop die informatie bij de voorbereiding van de besluitvorming is gebruikt;
2. de mate waarin het project door het ministerie van V&W adequaat wordt beheerst;
3. de mate waarin het project door NS Railinfrabeheer doelmatig wordt uitgevoerd en adequaat wordt beheerst.

Volgens de oorspronkelijke planning zou deze rapportage in het najaar van 2000 worden uitgebracht.²

² Begin september 1999 heeft het College van de Algemene Rekenkamer besloten de rapportage over de eerste onderzoeksvraag eerder uit brengen. Naar verwachting zal deze rapportage aan het eind van het eerste kwartaal van het jaar 2000 worden gepubliceerd. De rapportage over de projectsturing wordt in het najaar van 2000 verwacht.



D Conditionerende activiteiten

D.1 Bestuurlijk/juridisch

In de vorige rapportage is gemeld dat naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State van 28 mei 1998 inzake het Tracébesluit Betuweroute, voor de vernietigde delen van het tracé opnieuw een tracébesluit diende te worden vastgesteld. Het 'reparatie'-Tracébesluit Betuweroute 1998 is reeds vorig jaar oktober vastgesteld. De 'reparatie'-Tracébesluiten 1998-2 en 1998-3 zijn respectievelijk 10 mei en 19 april 1999 door de minister van V&W en VROM vastgesteld. Vaststelling van het Tracébesluit Kortsluitroute 1999, ter reparatie van de vernietigde delen van het oorspronkelijke Tracébesluit Kortsluitroute uit 1997, zal naar verwachting in het derde kwartaal 1999 plaats vinden. Dit betekent dat nog dit jaar alle noodzakelijke reparaties, naar aanleiding van de toetsingen door de Raad van State, zullen zijn uitgevoerd.

Het 'reparatie'-Tracébesluit Betuweroute 1998

Tegen het op 14 oktober 1998 door de Ministers van V&W en VROM vastgestelde 'reparatie'-tracébesluit Betuweroute 1998 zijn zes beroepen ingesteld. Het verweerschrift is door de ministers op 6 april 1999 ingediend. De mondelinge behandeling door de Raad van State van de beroepschriften tegen het Tracébesluit Betuweroute 1998 vond plaats op 31 augustus 1999.³

Het 'reparatie'-Tracébesluit Betuweroute 1998-2

De reacties op het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-2 zijn verwerkt. De ministers van V&W en VROM hebben het 'reparatie'-Tracébesluit 1998-2 op 10 mei 1999 conform ontwerp vastgesteld. Tegen genoemd besluit zijn zeven beroepen ingesteld. Er is één verzoek om schorsing van het besluit ingediend. De Raad van State heeft nog geen zittingsdatum vastgesteld.

Het 'reparatie'-Tracébesluit Betuweroute 1998-3 Zevenaar

Het Tracébesluit 1998-3 is, na verwerking van de reacties op het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute 1998-3, door de ministers op 19 april 1999 conform ontwerp vastgesteld. Tegen genoemd besluit zijn zes beroepen ingesteld alsmede een verzoek om schorsing van het besluit. De Raad van State heeft nog geen zittingsdatum vastgesteld.

Het 'reparatie'-Tracébesluit Kortsluitroute 1999

Tengevolge van de uitspraak van de Raad van State van 29 oktober 1998 tot vernietiging van delen van het op 23 juni 1997 vastgestelde Tracébesluit Kortsluitroute, zullen de ministers van V&W en VROM naar verwachting in het derde kwartaal 1999 het Tracébesluit Kortsluitroute 1999 vaststellen. Aangezien aan de redenen voor vernietiging tegemoet kan worden gekomen zonder het betreffende tracé wezenlijk te veranderen hoeft niet eerst een ontwerp-tracébesluit te worden uitgebracht. Het 'reparatie'-Tracébesluit Kortsluitroute 1999 is na vaststelling en publicatie vatbaar voor beroep.

³ Bij die zitting werden tevens de beroepschriften tegen het Tracébesluit Kruising Vaanplein, Sophiatracé en Kruising Giessen en tegen het Tracébesluit Pannerdensch kanaal behandeld.

Verzoek om herziening met betrekking tot Tracébesluit Betuweroute

De Stichting Duurzame Mobiliteit diende 13 april 1999 een verzoek in bij de Raad van State om herziening van de uitspraak van de Raad van 28 mei 1998 inzake het Tracébesluit 1998. Bij uitspraak van 26 augustus 1999 heeft de Raad van State dat verzoek om herziening afgewezen.

Aanpassen bestemmingsplannen

In de provincie Zuid-Holland zijn de meeste bestemmingsplannen inmiddels vastgesteld, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. Een aantal zijn inwerking getreden dan wel onherroepelijk geworden. Daarnaast zijn tegen een gering aantal bestemmingsplannen beroepen ingesteld, waarvan een enkele met een verzoek om voorlopige voorziening, die een tijdelijk schorsing van de inwerkingtreding van deze bestemmingsplannen tot gevolg heeft. Bij het schrijven van dit verslag is nog niet bekend wanneer de Raad van State de verzoeken voorlopige voorziening zullen behandelen. Voor wat betreft bestemmingsplan 'Betuweroute' van de gemeente Sliedrecht heeft Gedeputeerde Staten goedkeuring onthouden aan een deel van het plan, vanwege onduidelijkheid ten aanzien van de verwerving van een aantal opstallen. Omdat het niet goedgekeurde plandeel deel uitmaakt van het TB BR 1998 heeft de minister van VROM het voornemen kenbaar gemaakt een vervangingsbesluit ex artikel 29 WRO te nemen. De procedure hiervoor is inmiddels gestart.

In de provincie Gelderland lopen de bestemmingsplanprocedures over het algemeen door.

De gemeenten Valburg en Bemmelen hebben de primeur van een door GS goedgekeurd bestemmingsplan voor de Betuweroute. Hoewel de bestemmingsplannen in feite te laat ervoor in werking treden, heeft dit nog geen consequenties voor de start van de uitvoering. Waar nodig zijn vergunningen op basis van de uitvoeringsplanning aangevraagd met behulp van de anticipatieprocedure ex artikel 19 WRO. Ook de gemeente Buren, die dreigde medewerking daaraan te zullen weigeren, is na bestuurlijk overleg alsnog overstap gegaan.⁴

Hogere Waarden railverkeerslwaai

In voorbereiding zijn geluidprocedures ex artikel 19 Bgs (ten gevolge van de voorziene aanpassingen aan de Havenspoorlijn) in Brielle, Westvoorne en Albrandswaard. Overleg hierover met de gemeenten loopt. De hogere waarde-verzoeken voor woningen in Rozenburg worden voorbereid. De start van de hogere waarde-procedure wacht op afronding van de het onderzoek aan de Calandbrug. Met de Inspectie Milieu heeft overleg plaatsgevonden over de uitgevoerde berekeningen aan de brug. De inspectie is akkoord gegaan met de gehanteerde geluidtoeslag voor de brug, die afwijkt van wat er in het Reken- en Meetvoorschrift is aangegeven.

Tegen het hogere waarde-besluit van Minister VROM (d.d. 28.11.1997) met betrekking tot de 149 door GS Gelderland geweigerde hogere waarden zijn vier beroepen ingesteld. Niet bekend is wanneer de Raad van State deze beroepen zal behandelen. De hogere waarden, zoals die zijn vastgesteld in de Tracebesluiten BR 1998-2 en 1998-3, zijn aangevraagd bij GS van Gelderland.

⁴ Kort na het opstellen van deze voortgangsrapportage is gebleken dat de gemeenten Elst en Valburg zich beraden op verdere verlening van planologische medewerking naar aanleiding van berichten dat de realisering van de NOV niet doorgaat.

Hogere Waarden wegverkeerslawai

Op een drietal Gelderse gemeenten na zijn de hogere waarde-verzoeken ingediend. Een van deze gemeenten - Buren - heeft tijdens het onlangs gehouden bestuurlijk overleg te kennen gegeven het verzoek zo spoedig mogelijk te zullen indienen. Hogere waarde-procedure is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure of aan een anticipatieprocedure ex artikel 19 WRO.

Convenanten

Met 10 gemeenten in de provincie Zuid-Holland is het convenant (dat een algemene en een gemeentelijk specifieke paragraaf bevat) inmiddels ondertekend. Bij de andere gemeenten verkeert het convenant in de fase van de aanbidding aan of behandeling door de gemeenteraad, waarna ook deze convenanten getekend kunnen worden.

In Gelderland zijn de convenanten met Tiel, het Liendense deel van de gemeente Buren (Lienden is sedert 1 januari 1999 met Buren samengevoegd) en Bemmelen ondertekend. Het convenant met de gemeente Echteld ligt bij de gemeente ter ondertekening gereed. Het convenant met de gemeente Dodewaard is onder voorbehoud goedgekeurd door de Raad. Het convenant met de gemeente Geldermalsen is nagenoeg afgerond. De convenanten met Neerijnen en Kesteren zijn ter goedkeuring voorgelegd aan de betreffende gemeenteraden. Het overleg met de overige Gelderse gemeenten is nog gaande.

Bestuurskosten

De Vereniging van Nederlandse Gemeenten heeft de ministers van V&W, VROM en BZK gevraagd of de bestuurskosten die de gemeentelijke overheden maken voor de planologische inpassing van de Betuweroute, vergoed kunnen worden. De minister van V&W heeft, mede namens de ambtgenoten van VROM en van BZK, op 23 april 1999 op dit verzoek gereageerd. In deze reactie wordt het standpunt ingenomen dat er, noch op basis van de wetsgeschiedenis (van o.a. de Wet op de Ruimtelijke Ordening) noch op basis van vigerende jurisprudentie grond bestaat voor een vergoeding van dergelijke - door gemeenten te maken - kosten. In een aparte brief d.d. 25 mei 1999 aan de gemeente Lingewaai heeft de minister van V&W dit standpunt - desgevraagd - nogmaals uiteengezet.

Vergunningen

Op basis van een recente inventarisatie is vastgesteld dat er voor het project Betuweroute in totaal 342 bouwvergunningen nodig zijn. Thans zijn er 124 aanvragen ingediend.

Ten opzichte van de vorige verslagperiode is een stijging te zien van het aantal benodigde bouwvergunningen. Deze stijging is het gevolg van nieuwe inzichten in de aard en het aantal te bouwen objecten (waaronder de te plaatsen geluidschermen). Er zijn reeds 60 bouwvergunningen verleend. Van de verleende bouwvergunningen zijn er 52 onherroepelijk.

In de vorige rapportage is gemeld dat er in totaal 60 milieuvergunningen nodig zijn. Op grond van recente inzichten in het aantal in te richten werkterreinen en de daar te bouwen objecten is het aantal benodigde milieuvergunningen nu bepaald op 176. Dit komt omdat een aantal werkterreinen is 'opgeknipt' in meerdere terreinen. Er zijn 29 milieuvergunningen afgegeven. Hiervan zijn

Betuweroote: voorbij Zevenaar

Ook buiten Nederland wordt geïnvesteerd in spoorlijnen die zullen bijdragen aan een duurzaam goederentransport. Duitsland legt bijvoorbeeld een nieuwe spoorlijn aan tussen Keulen en Frankfurt en twee extra sporen naast de bestaande lijn Karlsruhe-Basel. Zwitserland legt ruim honderd kilometer nieuwe spoortunnels aan, waarvan een deel in 2006 wordt opgeleverd. Samen met andere maatregelen moeten deze bouwprojecten het wegvervoer door de Zwitserse Alpen halveren. Een korte rondgang door deze megaprojecten en het milieu- en vervoerbeleid in Zwitserland.

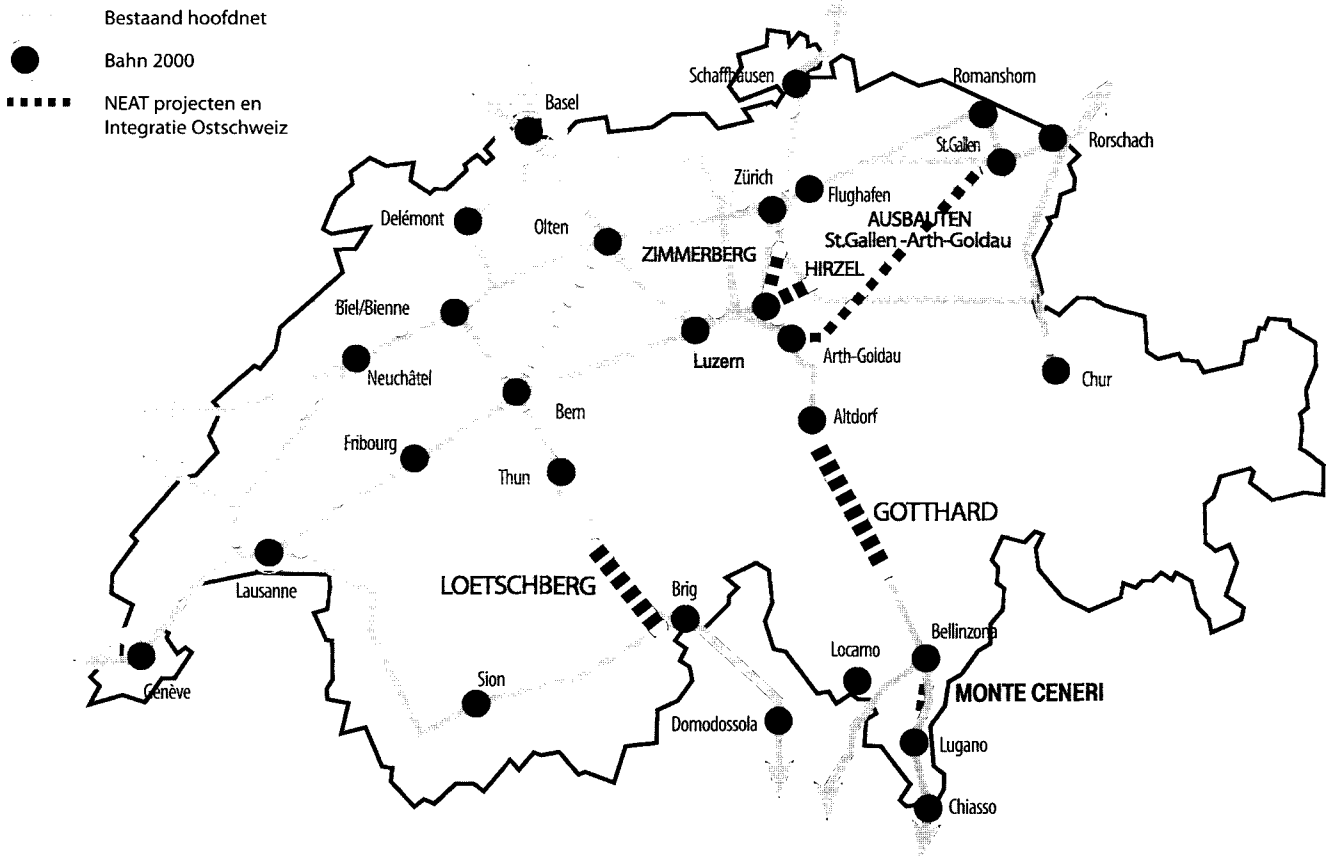
Door het gebrek aan mogelijkheden voor de binnenvaart, behoort het spoorandeel in Zwitserland met circa veertig procent van het totale goederenvolume tot het grootste in Europa. Desondanks stagneert de ontwikkeling van de Zwitserse spoorwegen in het goederenvervoer. Het uitgestrekte spoornet van circa 5000 kilometer is de laatste decennia nauwelijks verbeterd. Het net van snelwegen werd echter in hoog tempo uitgebouwd, hoewel de prognoses van het wegverkeer ieder jaar door de feitelijke ontwikkelingen werden ingehaald. Reeds aan het begin van de jaren tachtig werd erkend dat een duurzame oplossing van dit probleem om een vooruitziende planning vraagt. Het spoor biedt veel vervoerscapaciteit met een relatief klein beslag op ruimte en energie. Daarom investeert Zwitserland de komende twintig jaar circa dertig miljard Zwitserse Frank in de ontwikkeling van het spoorvervoer. Het totaalpakket omvat onder meer deze belangrijke projecten: Bahn 2000 en NEAT/Integratie Oostschweiz.

Bahn 2000

Doel is vergroting van de capaciteit en kwaliteit van het Zwitserse spoorwegennet. Met nieuwe verkeersknooppunten biedt Bahn 2000 een optimale aansluiting tussen het regionale en lange afstandsverkeer. Nieuwe spoorlijnen, aanpassing van knelpunten en treinen voor steile hellingen moeten de reistijden aanpassen tot een spoorboekje dat perfect aansluit. Daarnaast worden enkele grote stations aangepast. De bouwwerkzaamheden voor de eerste fase moeten in 2005 gereed zijn. De totale kosten voor Bahn 2000 bedragen 13,4 Mld. Zwitserse Frank. Het nieuwe rijdend materieel wordt door de Zwitserse spoorwegen bekostigd.

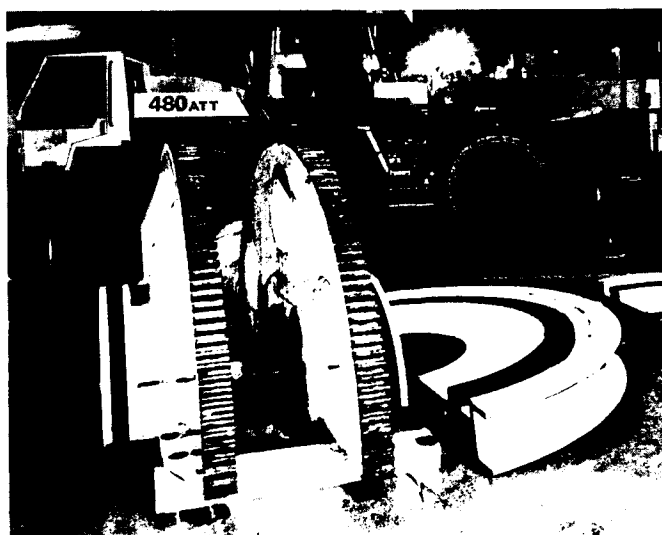
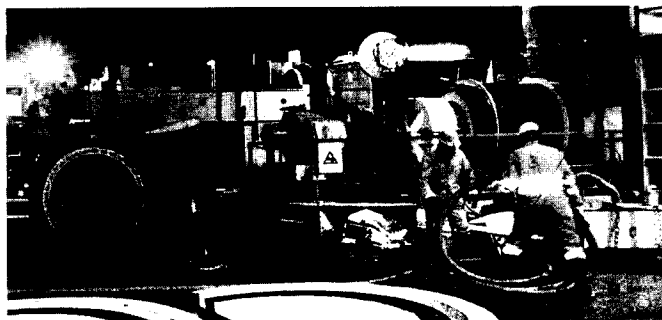
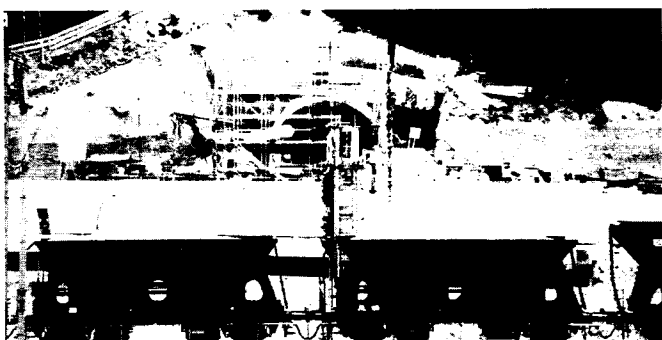
NEAT

De Neue Eisenbahn Alpen Transversal (NEAT) bouwprojecten moeten in Zwitserland de verbindingen door het Alpenmassief verbeteren door het aanleggen van twee nieuwe noord-zuid-assen.



De nieuwe *Gotthardtunnel* tussen Erstfeld en Biasca bestaat uit twee enkelsporige buizen. Omdat het tracé slechts een gering hoogteverschil en brede bochten heeft, kan het treinverkeer met hoge snelheid door de tunnel rijden. Tot de Gotthard-as behoort ook een nieuwe tunnel van 16 km tussen Bellinzona en Lugano. De 33 km lange *Lötschberg-tunnel* vormt de westelijke as en wordt onder de bestaande tunnel geboord (jaarlijks goed voor 1,25 miljoen personenauto's op de auto-trein). De nieuwe tunnel loopt van Frutigen naar het zuidelijk gelegen Rhonedal en moet in 2006 operationeel zijn. Beide tunnels zijn bestemd voor goederen- en personenvervoer.

Met de uitvoering van het NEAT project is de komende twintig jaar 13,6 miljard Zwitserse Frank gemoeid. In 2015 zal jaarlijks 50 miljoen ton goederen per spoor door de Alpen vervoerd worden (inclusief complete vrachtwagens). Dat zijn circa 300 extra goederentreinen per dag.



Zwitsers vervoerbeleid in het kort

Een in 1994 vastgesteld grondwetartikel verplicht de Zwitserse regering de Alpen te beschermen tegen de negatieve effecten van het goederenvervoer over de weg. Daarom moet Alpenkruisend goederenvervoer zoveel mogelijk van de weg naar het spoor te worden verschoven. Om deze modal shift te realiseren worden bij voorkeur marktconforme maatregelen genomen.

Naast de vermogensafhankelijke afdracht (belasting) voor zwaar verkeer, nieuwe spoorinfrastructuur en de hervorming van het spoor, worden flankerende maatregelen richting spoor en weg genomen. Het eerste doel is het aantal vrachtwagenritten te stabiliseren op het niveau van 2000 (huidige aantal is 1,2 miljoen). Op de middellange termijn is het maximum gesteld op 650.000 vrachtwagenritten per jaar.

Het besluit om een vermogensafhankelijke afdracht voor zwaar verkeer (in Zwitserland LSVA genoemd) is in september 1998 bij referendum genomen. Behalve de kosten voor wegeaanleg en -onderhoud en externe kosten (ongevallen, luchtvervuiling), financiert deze belasting een belangrijk deel van de nieuwe railinfrastructuur. De LSVA is gebaseerd op het principe *de vervuiler betaalt*: hoe meer kilometers en laadvermogen, hoe hoger de prijs. Het bestaande vignet, met een all-in prijs, vervalt.

De LSVA wordt op het gehele wegennet geheven over voertuigen (zowel buitenlandse als Zwitserse) van meer dan 3,5 ton. De afdracht kan vanaf 2001 worden ingevoerd.

Het besluit over de bouw van alternatieve vervoersinfrastructuur is met het referendum van november 1998 bekrachtigd.

Daarmee is de financiering van enkele grote projecten van in totaal 30 miljard Zwitserse Frank over een periode van twintig jaar zeker gesteld. De helft tot tweederde van dit bedrag zal worden opgebracht met de vermogensafhankelijke afdracht voor zwaar verkeer. De spoorwegen zullen hun productiviteit en prestaties verder moeten verhogen. De reorganisatie van de spoorwegen (Bahnreform 1999) is een stap in deze richting.

De vrije toegang tot het spoornet in het goederenvervoer (en deels in het personenvervoer) moet zorgen voor meer samenwerking. Daartoe moeten de grotere spoorwegmaatschappijen het beheer van hun infrastructuur technisch en administratief van hun vervoerexploitatie scheiden. De omvorming van de SBB in een naamloze vennootschap zal dit voormalige overheidsbedrijf meer ondernemende slagkracht geven.

Flankerende maatregelen richting weg (o.a. maximum snelheden en scherpere verkeerscontroles) en richting spoor (lagere gebruiksvergoeding) moeten de aantrekkelijkheid van het spoor verder vergroten.

er 13 onherroepelijk. Er zijn voor het project Betuweroute in totaal 94 vergunningen van (water)schappen benodigd. Hiervan zijn er 44 aangevraagd. Er zijn 24 vergunningen afgegeven, waarvan 19 onherroepelijk zijn.

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

Grondverwerving

- minnelijke verwerving

De minnelijke grondverwerving bevindt zich in de afrondende fase. Voor de werken in de regio's West en Midden-West (zie paragraaf C.3) is de minnelijke grondverwerving grotendeels voltooid (met uitzondering van Kortsluitroute, Giessen en de horizontale eigendomssplitsing Sophiatunnel (opstalrecht). In de regio's Midden-Oost en Oost zijn de onderhandelingen nog gaande.

Een specifiek vraagstuk doet zich voor in de gemeenten Valburg en Elst. Om prijsopdrijving, met name als gevolg van de ontwikkeling van het Multimodaal Transport Centrum, tegen te gaan hebben deze gemeenten besloten om op bepaalde gronden - waaronder percelen die voor de aanleg van de Betuweroute benodigd zijn - een voorkeursrecht in de zin van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten te vestigen. Dit betekent dat zowel de aan- als de verkoop van deze gronden via deze gemeenten moeten lopen. Het vestigen van een voorkeursrecht kan vertragingrisico's met zich mee brengen. Daarom vindt er met de betrokken gemeenten overleg plaats om te bezien op welke wijze voorkomen kan worden dat gevestigde voorkeursrechten de voortgang van het project Betuweroute belemmeren.

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

a. bebouwde percelen

woningen: 83% van het aantal woningen is verworven (stand per 1 januari 1999 was 68%).

Een groot aantal van de nog te verwerven woningen ligt buiten het tracé en ligt hierdoor niet op het kritieke pad van de planning;

bedrijven: van de bedrijfsmatige verwervingen is 52% afgerond (stand per 1 januari 1999 was 44%). Een relatief groot aantal nog aan te kopen bedrijven staan als problematisch te boek.

De planning is erop gericht de minnelijke verwerving van de laatstgenoemde percelen in het vierde kwartaal van 1999 af te ronden.

b. niet-bebouwde percelen

Van het totaal aantal benodigde agrarische en onbebouwde percelen is inmiddels 60% verworven (stand per 1 januari 1999 was 40%).

c. overheidsverwervingen

Een groot gedeelte van het totaal aantal percelen is in eigendom bij verschillende overheids-

instanties (ca. 30% van het aantal percelen vertegenwoordigd 3% van het aantal dossiers). Voor het grootste gedeelte is er inmiddels mondelinge overeenstemming bereikt met gemeenten, waterschappen en Domeinen (ministerie Financiën) voor het beschikbaar stellen van de gronden. Een en ander zal in 1999 worden afgewikkeld door middel van overeenkomsten. Tijdige beschikbaarheid is hiermee gewaarborgd.

- Administratieve procedure voor het verkrijgen van onteigenings-KB's
Voor nagenoeg alle voor de Betuweroute benodigde gronden - zowel bebouwd als onbebouwd - is de administratieve onteigeningsprocedure doorlopen. Voor enkele verspreid langs het tracé liggende percelen - waaronder die waarop het Container Uitwissel Punt is geprojecteerd - zullen nog Koninklijke Besluiten moeten worden vastgesteld.
- Gerechtelijke onteigening
Het proces van gerechtelijke onteigening is in volle gang. Van het zakelijk aantal gerechtigden met wie niet tot minnelijke overeenstemming kon worden gekomen, is nu 6 % gedagvaard. De eerste onteigeningsvonnissen zijn inmiddels ingeschreven in het Kadaster. De samenwerking met de rechtbanken is goed. Met de Rechtbank Dordrecht heeft overleg plaats gevonden om extra data vast te stellen voor het organiseren van zogenaamde 'descentes' (plaatsopnemingen). De capaciteit bij de Rechtbank Arnhem wordt mede beïnvloed door een (groot) aantal onteigeningszaken in het kader van dijkverzwaringen. De planning komt hierdoor echter niet in gevaar.
- Cassatie
Tegen één onteigeningsvonnis in de regio Midden-Oost heeft een eigenaar cassatie aangetekend bij de Hoge Raad (verwachte doorlooptijd 10 maanden). Het is de verwachting dat de onteigeningsrechter meer dossiers in afwachting van een uitspraak zal aanhouden.

Bodemonderzoek

De inspanningen met betrekking tot het aspect 'bodemkwaliteit' stonden tijdens de verslagperiode vooral in het teken van grootschalige grondstromen (bodemkwaliteitskaarten, Grond- en Rest-stoffencentrum e.d.). Mede door de gewijzigde wet- en regelgeving (ingaan Bouwstoffenbesluit per 1 juli 1999) is het verkrijgen van groen licht van de provincie Gelderland voor de voorgenomen wijze van grondverzet (op basis van geaccordeerde bodemkwaliteitskaarten) sterk vertraagd. Bodemkwaliteitskaarten zijn inmiddels door de Provincie Gelderland goedgekeurd.

Vastgesteld moet worden of het voor de landschappelijke inpassing van de Betuweroute noodzakelijke grondverzet in het kader van het Bouwstoffenbesluit als 'werk' of als 'bodem' moet worden aangemerkt. Het antwoord op genoemde vraag is van groot belang voor de ingevolge het Bouwstoffenbesluit te volgen procedure (in tijd, zwaarte en geld). De eventuele extra kosten die hiermee samenhangen zijn hoog. Getracht zal worden deze kwestie op zeer korte termijn in goed overleg met het bevoegde gezag - in dit geval de provincie Gelderland - en het ministerie van VROM op te lossen.

Met betrekking tot de bodemonderzoeken kan worden gemeld dat deze gestaag vorderen. De achterstand op de planning zoals die bestond in de vorige verslagperiode is echter ongewijzigd.

Archeologisch onderzoek

Met de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) zijn definitieve afspraken gemaakt over de wijze waarop zal worden omgegaan met de als behoudenswaardig aangemerkte archeologische vindplaatsen en de financiële consequenties hiervan. Afsproken is om - binnen de begrenzing van het totale projectbudget - het deelbudget voor Archeologie te verhogen van de eerder gereserveerde f 45 miljoen tot een bedrag van f 66,3 miljoen (prijspeil 1998).

Kabels & leidingen

De "Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwegen 1999" (NKL 1999) is op 26 mei 1999 in de Staatscourant gepubliceerd. In januari 1999 is de "Overeenkomst inzake verleggen van kabels en leidingen buiten beheersgebied" (de overeenkomst) gesloten tussen de Minister van V&W en de koepelorganisaties van kabel- en leidingeneigenaren. Met de publicatie van de NKL 1999 en het sluiten van de overeenkomst is een einde gekomen aan langdurige onderhandelingen tussen genoemde partijen over het toe te passen schadevergoedingsregime (en de daarbij te hanteren uitgangspunten) bij verlegging van kabels en leidingen. Voor het project Betuweroute betekent dit dat nu voortvarend kan worden verdergegaan met de uitvoering van de verleggingen, waarbij op een constructieve medewerking van kabel- en leidingeneigenaren vertrouwd mag worden.

Bij het uitvoeren van de voor de Betuweroute noodzakelijke werkzaamheden aan kabels en leidingen wordt gewerkt met zogenoemde objectplannen. Een objectplan is een technisch programma van eisen dat overeengekomen wordt met de kabel- en leidingeneigenaren. Een objectplan kan meerdere projecten omvatten. De Betuweroute telt 170 objectplannen, welke in totaal 400 kabel- en leidingen-projecten omvatten. Er zijn 137 objectplannen in concept naar de eigenaren verstuurd. Over 55 objectplannen is met alle betrokkenen overeenstemming bereikt. Van de 400 kabels en leidingen-projecten zijn er nu 54 uitgevoerd.

D.3 Schaderegeling

Regeling nadeelcompensatie Betuweroute

Op 1 juli 1999 waren in totaal 221 verzoeken om Nadeelcompensatie of planschade ingediend. (Stand op 1 januari 1999: 199 verzoeken). Door de schadecommissies zijn 82 concept-adviezen opgesteld. In 32 concept-adviezen wordt geadviseerd schadevergoeding toe te kennen. Inmiddels zijn 63 adviezen van de schadecommissies definitief, waarbij inmiddels in 41 gevallen overeenkomstig het advies een besluit is genomen tot afwijzing van het schadeverzoek. Dit betekent dat de betreffende schadeverzoeken zijn afgewezen. Naar aanleiding van de genomen besluiten zijn acht bezwaarschriften ingediend. Deze zijn door de bezwarencommissie in behandeling genomen.

Grondeigenaren die in het kader van de minnelijke grondverwerving worden benaderd en die menen andere schade te zullen leiden, kunnen een verzoek doen om de eventuele planschade/nadeelcompensatie als vergoedingselement in de overeen te komen koopprijs mee te nemen. Thans zijn er ongeveer 40 van dergelijke combi-zaken in behandeling. Omdat de minnelijke verwerving in de afrondende fase is gekomen worden geen nieuwe combi-zaken verwacht.

Bouwschade

Teneinde te kunnen bepalen of en in welke mate er schade is veroorzaakt door de bouw van de Betuweroute wordt voorafgaande aan de bouw de toestand opgenomen van objecten waar bouwschade niet volledig is uit te sluiten. Er zijn nu 478 vooropnames gemaakt. (Stand per 1 januari 1999: 296 vooropnames). Er zijn nu in totaal 55 schadeclaims met betrekking tot bouwschade ontvangen. (Stand per 1 januari 1999: 27 ontvangen schadeclaims).

D.4 Communicatie

Draagvlak

In juni 1999 is een vervolg-opinieonderzoek uitgevoerd naar het draagvlak voor aanleg van de Betuweroute. De resultaten hiervan worden in het derde kwartaal van 1999 bekend.

Communicatie met de zakelijke omgeving

Om de vervoers- en exploitatiemogelijkheden van de Betuweroute internationaal onder de aandacht te brengen is het project op een drietal buitenlandse transportbeurzen (Parijs, Düsseldorf en München) gepresenteerd. Dit heeft sterk bijgedragen aan de bekendheid van het project bij mogelijke toekomstige gebruikers.

Informatiecentrum

Het informatie- en bezoekerscentrum 'Transpoint' in Barendrecht is begin februari 1999 officieel in gebruik genomen. Sinds de opening tot 1 september zijn er 6958 bezoekers geweest, uiteenlopend van individuele omwonenden tot groepen beleidsmakers, wetenschappers en civiel technici. Gebleken is dat het aanwezige materiaal over het algemeen goed aansluit bij de informatie-behoefte. Door het laagdrempelige karakter functioneert het centrum tevens als schakel tussen de maatschappij en de projectorganisatie.



E Aanbesteding en bouwproces

E.1 Havenspoorlijn

HS-1 t/m HS-6⁵: Bestaande Havenspoorlijn

De werkzaamheden lopen volgens plan. Enkele deelcontracten voor het emplacement Maasvlakte-West zijn in uitvoering. In de rapportageperiode is een eerste onderdeel van de Betuweroute (het tracédeel Maasvlakte-Europoort) in dienst genomen. Op dit tracédeel wordt vooralsnog, met toestemming van Railned en de RVI, ATB-loos gereden. Ook de Dintelhavenspoorbrug - de meest westelijke brug in het tracé - is opgeleverd.

KW-1: Botlekspoortunnel

Op 17 maart 1999 heeft de Minister de officiële starthandeling verricht voor het boren van de Botlekspoortunnel. Nadat met de boormachine enkele startproblemen zijn opgelost vordert het boorproces nu gestaag.

VHS/KSR: Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute

Het aanbestedingsproces voor deze contracten loopt. De onderbouw van de Havenspoorlijn is aanbesteed. Met de gemeente Rotterdam wordt ondermeer overleg gevoerd over de welstandsaspecten van de onderbouw van de spoorbaan van de Verlegde Havenspoorlijn. Het ontwerp gaat uit van een betonnen bakconstructie (de zogenoemde M-baan). Het grondwerk van de Kortsluitroute is gelijktijdig aanbesteed met de onderbouw van de Verlegde Havenspoorlijn. Voorzien wordt om dit deel begin 2000 op te dragen.

BRD: Barendrecht

De aanbestedingsprocedure voor de overkapping en ombouw van het spoorwerk heeft plaatsgevonden. De gunning wordt verwacht in het derde kwartaal van 1999. De voorbereiding van de bouw van de overkapping is enigszins vertraagd, omdat een eerste ontwerp van het stationsgedeelte door de gemeentelijke Welstandscommissie is afgekeurd. Een nieuw ontwerp is gereed en is door de Welstandscommissie goedgekeurd.

KFH: Kijfhoek

Binnen de randvoorwaarden van de PKB Betuweroute wordt over de precieze omvang (zowel in functionele als technische zin) van het rangeerterrein overleg gevoerd tussen de betrokken partijen (Verkeer en Waterstaat, Railned en NS Railinfrabeheer). Definitieve besluitvorming wordt in het derde kwartaal van 1999 verwacht. De minimaal noodzakelijke aanpassingen (het veiligstellen van de aansluiting van het rangeerterrein op de Betuweroute) verlopen volgens planning.

⁵ Contractclusteraanduiding volgens de contracteringsindeling; zie Contracteringsplan Betuweroute, maart 1997

E.2 A15-lijn

KW-2: Sophiaspoortunnel

De bouw van de oostelijke startschacht verloopt volgens planning. Bij de werkzaamheden wordt echter vertraging ondervonden door onduidelijkheid over de interpretatie van het per 1 juli 1999 in werking getreden Bouwstoffenbesluit Bodem- en Oppervlaktewater-bescherming, met name over de hierbij horende Ministeriële Vrijstellingsregeling. Deze onduidelijkheid betreft de vraag of de af te voeren (licht vervuilde) grond - die aanvankelijk verondersteld werd schoon te zijn - door de acceptant van de grond als schone grond kan worden geaccepteerd. Mocht dit laatste niet het geval zijn dan dient er voor de afvoer te worden betaald. De uiteindelijke interpretatie kan grote financiële gevolgen hebben (zie ook paragraaf D.2 onder 'Bodemonderzoek').

BR-1/BR-2: Papendrecht-Lingewaal

De onderbouw voor het betreffende tracédeel is aanbesteed. Met de gekozen aannemerscombinatie wordt de mogelijkheid verkend om een "alliantie-overeenkomst" aan te gaan. In een alliantie-overeenkomst worden de gezamenlijke belangen van de opdrachtgever en opdrachtnemer geëxpliciteerd (bijvoorbeeld op het terrein van de condities en de uitwerking van het ontwerp) en vastgelegd. Deze gezamenlijke belangen worden in de alliantie ondergebracht. Doel is om tot een optimale projectuitvoering te komen, waarbij het vinden van mogelijke besparingen een gezamenlijk belang is. Eventuele belangentegenstellingen kunnen hierdoor worden vermeden.

Eén van de niet geselecteerde aannemerscombinaties heeft een arbitragezaak aangespannen. Arbitrage leidde in het derde kwartaal van 1999 tot een uitspraak op grond waarvan de voorgenomen gunning aan een andere aannemer kon plaatsvinden.

BR-3 t/m BR-6: Gorinchem-Bemmel

De aanbestedingsprocedure is begin april 1999 gestart. De gunning is in de eerste helft van 2000 gepland. Er is overleg gaande met de Federatie Welstandscommissies Betuweroute. Dit is een Betuweroute-breed opererend adviesorgaan ten behoeve van de verschillende gemeentelijke welstandcommissies over de welstandsaspecten van de aangevraagde bouwvergunningen. De Federatie stelt voor om op onderdelen de ontwerpen aan te passen.

KW-3/KR-7 en KW-4/BR-8: Bemmel-Zevenaar

In verband met niet passende aanbiedingen is de aanbestedingsprocedure op 23 april 1999 stopgezet. De gespreksronde die hierop volgde leidde tot het weer opstarten van de onderhandelingen. De gunning is in het eerste kwartaal van 2000 gepland.

Via een kort geding is toestemming verkregen om ter hoogte van het natuurgebied Kandia (in het Rijnstrangengebied bij het Pannerdensch Kanaal) de daar levende kamsalamanders te verplaatsen naar een nieuw gecreëerd leefgebied buiten het tracé van de Betuweroute. De kamsalamander is een in Nederland zeldzaam voorkomende reptielensoort.

F Financiën

Naar aanleiding van vragen in het Algemeen Overleg (AO) met de Vaste Commissie van de Tweede Kamer op 9 september 1999 is gekozen voor een andere inrichting van dit hoofdstuk.

Tevens is de verslagperiode van deze voortgangsrapportage gewijzigd, namelijk van 1 januari tot 1 september 1999. Hiertoe is besloten om een zo actueel mogelijk overzicht te kunnen geven van de stand van zaken bij de uitvoering van het project Betuweroute in het perspectief van het overleg met betrekking tot de Noordtak.

F.1 Budget

In 1995 is in de Rijksbegroting een budget gereserveerd van f 8,250 miljard (prijspeil 1995).

Dit bedrag is exclusief BTW; exclusief een onzekerheidsmarge van 20%; en dient als referentie voor de investeringskosten van de Betuweroute.

project- onderdeel	budget per 01-04-96 prijspeil 1995	budgetontwikkeling in vorige verslagperioden			budgetontwikkeling in deze verslagperiode			
		wijziging in PvE	loon- en prijspeil ¹	kosten ontwikk. ²	wijziging in PvE	loon- en prijspeil ¹	kosten ontwikk.	prijspeil 1999
Havenspoorlijn	3100	100	340	0	0	37	0	3577
	1407	45	154	0	0	17	0	1623
A15-lijn	5150	130	530	0	0	70	0	5880
	2337	59	241	0	0	32	0	2668
Totaal	8250	230	870	0	0	107	-22	9435
	3744	104	395	0	0	49	-10	4281

TABEL 1 BUDGETONTWIKKELING IN DE RIJKSBEGROTING, IN MILJOENEN GULDEN
IN MLN EURO

¹ Indexering loon- en prijspeilontwikkeling volgens BOI, verwerkt t/m 1999; correcties op basis van reële index verwerkt t/m 1995.

² In deze tabel is een extra kolom toegevoegd: kostenontwikkeling.

Hierdoor wordt zichtbaar of bij de realisatie van het project sprake is van kostenontwikkeling, niet zijnde een gevolg van wijzigingen in het PvE (scope) dan wel van loon- en prijsontwikkelingen, waarvoor een budgetaanpassing aangewezen is.

Tijdens de verslagperiode is het budget met f 22 miljoen verlaagd met als oogmerk een soberder uitvoering van de communicatie activiteiten. Dit betekent dat het gereserveerde budget thans f 9435 miljoen (prijspeil 1999) bedraagt.

In paragraaf F.5 wordt nader ingegaan op de dekkingsbronnen van genoemd budget.

Zoals in de 6e Voortgangsrapportage gerapporteerd heeft het in 1998 uitgevoerde Actieplan Projectbeheersing er ultimo 1998 toe geleid 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 versoeringen 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.

Bij omvangrijke en complexe projecten als de Betuweroute zal echter altijd sprake zijn van ontwikkelingen, niet zijnde wijzigingen in het PvE of loon- en prijsontwikkelingen, met effecten op de kosten. Dit betekent dat er steeds enige spanning is tussen raming en budget.

Ten aanzien van de beheersing van het project doen zich onzekerheden voor die onderwerp zijn van monitoring en zo mogelijk maatregelen tot reductie. Onzekerheden die met name aandacht vragen komen voort uit:

- de werkwijze bij indexering van het budget in relatie tot de werkelijke loon- en prijsontwikkeling;
- ontwikkeling van het prijsniveau bij aanbestedingen in relatie tot de marktontwikkelingen;
- jurisprudentie met betrekking tot de toepassing van bestaande wet- en regelgeving;
- ontwikkelingen met betrekking tot wet- en regelgeving (nieuwe dan wel wijziging van bestaande);
- stroperigheid van planologische procedures en vergunningverlening;
- actievoering tegen het project.

Het evenwicht tussen raming en budget wordt bewaakt door periodiek de verwachting omtrent de kostenontwikkeling te prognostiseren; en die prognose te confronteren met het gereserveerde budget. In de prognose-eindstand worden de financiële consequenties van ingeschatte onzekerheden, de aanbestedingsresultaten, de ontwikkeling van de post voor bouwonvoorzien, de ontwikkeling van de stelposten en de werkelijke loon- en prijsontwikkeling in ogenschouw genomen.

F.2 Kasritme

In de 6e Voortgangsrapportage is gemeld dat de uitvoering van het project Betuweroute sneller verloopt dan was voorzien bij de vaststelling van het MIT 1999. Uit een analyse in de eerste helft van 1999 bleek dat er een spanning is tussen de uitgavenprognose en de MIT-reeks.

Voor de periode 2000 - 2002 waren te weinig en in de periode 2003 - 2005 juist te veel middelen voorzien bij vergelijking van de uitgavenprognose met de beschikbare middelen in de MIT-reeks. Er is in de verslagperiode gezien hoe om te gaan met genoemde spanning gegeven de randvoorwaarde dat wordt vastgehouden aan de tijdige voltooiing van het project Betuweroute binnen het budget.

In overeenstemming met de minister van Financien is de oplossing gevonden in:

- een kasschuif van f 600 miljoen binnen de uitvoeringsplanning van de Betuweroute;
- een kasschuif van f 60 miljoen binnen het MIT-programma;
- een toekenning van f 559 miljoen uit het FES voor de jaren 2000 en 2001 die wordt gecompenseerd door een vermindering van de FES-bijdrage in de periode 2002 - 2006;
- een voorlopige acceptatie van een kastekort van f 317 miljoen in 2003.

De kasschuif in de uitvoeringsplanning van de Betuweroute is ingevuld door de vroegst mogelijke datum van gereedkomen van het project te verschuiven van 1 december 2004 naar 1 juli 2005.

Daarbij is de vroegst mogelijke datum gereed van het projectonderdeel Kortsluitroute verschoven van 1 januari 2004 naar 1 juli 2005. Tevens is de tijdsreserve, zoals nog aanwezig in de tot dan vigerend uitvoeringsplanning, uit de planning gehaald. Uitgangspunt was dat de aanpassing van de uitvoeringsplanning op zich niet zou leiden tot extra kosten. De consequenties van een en ander zijn medio augustus 1999 verwerkt in de Rijksbegroting 2000.

In tabel 2 zijn de kasbehoefte op basis van de aangepaste uitvoeringsplanning en de aangepaste MIT-reeks (MIT 2000) op basis van voornoemde mutaties zichtbaar gemaakt. Bij najaarsnota 1999 zal worden bekeken op welke wijze de resterende overschotten in de jaren 1998 t/m 2001 (zie onderste regel van de tabel) middels een kasschuif naar 2002 kunnen worden verschoven.

Bij begroting 2001 zal worden bekeken op welke wijze de overschotten in de jaren 2003, 2004 en 2006 middels een kasschuif naar 2002 respectievelijk 2005 kunnen worden verschoven.

	t/m 98	99	00	01	02	03	04	05	06	totaal
Kasreeks per augustus 1999	1498 680	1079 490	1135 515	1328 603	1348 612	1281 581	1064 483	702 319	0 0	9435 4281
Rijksbegroting 2000	1502 682	1097 498	1155 524	1331 604	1031 468	1350 613	1086 493	601 273	282 128	9435 4281
Resterende problematiek	4 2	18 8	20 9	3 1	-317 -144	69 31	22 10	-101 -46	282 128	0 0

TABEL 2 KASREEKSEN (PROJECT) VERSUS RIJKSBEGROTING, IN MILJOENEN GULDENS (PRIJSPEIL 1999; BOI INDEX)
NA MUTATIES AUGUSTUS 1999
IN MLN EURO

F.3 Verplichtingen

Beschikkingen

Door het afgeven van beschikkingen worden aan NS-RIB financiën toegezegd op basis van de voortgang bij de uitvoering. In tabel 3 is aangegeven welk bedrag is gemoed met de inmiddels geslagen beschikkingen. In de verslagperiode zijn de volgende beschikkingen afgegeven:

- Contractcluster BR1/BR2 (Deeltracé Sliedrecht-Gorinchem)

- Contractcluster HS-6 (Deeltracé Waalhaven-Pernis
- Contractcluster VHS (Verlegde Havenspoorlijn)
- Contractcluster HS-5 (Maasvlakte West)
- Contractcluster KFH (deelbeschikking Kijfhoek fase 4)

Eind 1999 zullen nog beschikkingen ten bedrage van f 2,2 miljard worden afgegeven. Daarmee zullen de financiën voor de Havenspoorlijn en de onderbouw van de A15-lijn aan NS-RIB zijn toegezegd. In het jaar 2002 zullen ook de financiën voor de bovenbouw van de A15-lijn moeten zijn toegezegd.

Verplichtingen

In tabel 4 is de stand van de verplichtingen van NS-RIB jegens derden aangegeven. NS-RIB gaat die verplichtingen aan op basis van de afgegeven beschikkingen. Deze verplichtingen hebben betrekking op het projectmanagement, voorbereidingskosten en de investeringskosten voor het project Betuweroute.

In de verslagperiode is door NS-RIB voor f 1060 miljoen aan nieuwe verplichtingen aangegaan. Dit betekent dat van de in totaal toegezegde financiën van f 5,4 miljard door NS-RIB voor f 3,7 miljard aan verplichtingen jegens derden is aangegaan.

In tabel 5 zijn de verplichtingen aangegeven van het ministerie van V&W ten behoeve van het project Betuweroute. Deze verplichtingen hebben betrekking op de apparaatskosten van de projectdirectie Betuweroute (inclusief de salarissen van het ambtelijk personeel); de kosten die gemaakt moeten worden in verband met de voorbereiding van de private exploitatie; en de kosten in verband met communicatie activiteiten.

	ge- slagen	nog te slaan	totaal
tot 01-01-'99	3852 1748	5438 2468	9290 4216
01-01-'99 tot 01-09-'99	1548 702	-1548 -702	
totaal	5400 2450	3890 1765	9290 4216

TABEL 3 STAND VAN DE BESCHIKKINGEN,
AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS,
PRIJSPEIL 1999
IN MLN EURO

	aan- gegaan	te gaan	totaal
tot 01-01-'99	2655 1205	6635 3011	9290 4216
01-01-'99 tot 01-09-'99	1060 481	-1060 -481	
totaal	3715 1686	5575 2530	9290 4216

TABEL 4 VERPLICHTINGEN NS-RIB JEGENS DERDEN
AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS,
AANGEGANE VERPLICHTINGEN IN
LOPENDE PRIJZEN
IN MLN EURO

	aan- gegaan	te gaan	totaal
tot 01-01-'99	39 18	106 48	145 66
01-01-'99 tot 01-09-'99	26 12	-26 -12	
totaal	65 29	80 36	145 66

TABEL 5 STAND VAN VERPLICHTINGEN V&W
AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS,
AANGEGANE VERPLICHTINGEN IN
LOPENDE PRIJZEN
IN MLN EURO

	uitgaven
tot 01-01-'99	1459 662
01-01-'99 tot 01-09-'99	734 333
totaal	2193 995

TABEL 6 BETAALDE VOORSCHOTTEN
AFGEROND OP MLN GULDENS,
IN LOPENDE PRIJZEN
IN MLN EURO

	uitgaven
tot 01-01-'99	1450 658
01-01-'99 tot 01-09-'99	585 265
totaal	2035 923

TABEL 7 UITGAVEN NS-RIB
AFGEROND OP MLN GULDENS,
IN LOPENDE PRIJZEN
IN MLN EURO

	uitgaven
tot 01-01-'99	39 18
01-01-'99 tot 01-09-'99	9 4
totaal	48 22

TABEL 8 UITGAVEN V&W
AFGEROND OP MLN GULDENS,
IN LOPENDE PRIJZEN
IN MLN EURO

F.4 Uitgaven

Op basis van de geslagen beschikkingen wordt per kwartaal aan NS-RIB een voorschot betaald voor de verrichting van betaling aan derden (op basis van gesloten contracten). Dit voorschot wordt verrekend met het in het voorgaande kwartaal verstrekte voorschot op basis van de werkelijk gerealiseerde uitgaven door NS-RIB. In tabel 6 is aangegeven wat de stand is met betrekking tot de voorschotten, waarbij in tabel 7 is aangegeven wat daarvan aan uitgaven door NS-RIB is gerealiseerd. Deze uitgaven hebben betrekking op het projectmanagement, voorbereidingskosten en de investeringskosten voor het project.

Uitgaven NS-RIB

In tabel 7 is opgenomen wat de gerealiseerde uitgaven zijn van NS-RIB tot en met 1 september 1999. In de verslagperiode is *f* 585 miljoen uitgegeven. De prognose voor geheel 1999 is circa *f* 1 miljard. Voorschotten worden in de tweede maand van het kwartaal aan NS-RIB overgemaakt. Het verschil tussen het totaal van tabel 6 en 7, zijnde *f* 158 miljoen, betreft uitgaven die NS-RIB nog in de laatste maand van het lopende kwartaal moet doen.



Uitgaven V&W

In tabel 8 is aangegeven wat het ministerie van V&W aan uitgaven heeft gedaan. Deze uitgaven hebben betrekking op de apparaatskosten van de projectdirectie Betuweroute (inclusief de salarissen van het ambtelijk personeel); de voorbereiding van de private exploitatie; en de kosten in verband met communicatie activiteiten.

F.5 Dekking Budget

In tabel 9 zijn de meerjarencijfers van de gereserveerde middelen volgens de Rijksbegroting 2000 en de dekkingsbronnen van het project Betuweroute weergegeven.

Privaat

Deze bijdrage wordt voorgefinancierd uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) totdat er opbrengsten uit private financiering beschikbaar komen.

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. In totaal is nu tot en met 1 juli 1999 circa f 85 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.

	t/m 97	98	99	00	01	02	03	later	totaal
Meerjarencijfers	805 365	697 316	1097 498	1155 524	1331 604	1031 468	1350 613	1969 893	9435 4281
Dekking									
Infrafonds	230 104	5 2	8 4	13 6	185 84	178 81	225 102	617 280	1461 663
FES	517 235	664 301	1039 471	1092 496	1101 500	803 364	505 229	236 107	5957 2703
Privaat							593 269	1107 502	1700 771
Overig	58 26	28 13	50 23	50 23	45 20	50 23	27 12	9 4	317 144
Totaal	805 365	697 316	1097 498	1155 524	1331 604	1031 468	1350 613	1969 893	9435 4281

TABEL 9 MEERJARENCIJFERS GERESERVEERDE MIDDELEN IN DE RIJKSBEGROTING
IN MILJOENEN GULDENS, PRIJSPEL 1999
IN MLN EURO

NB: Meerjarencijfers sluiten aan op de Miljoenennota 2000, zoals deze ter goedkeuring aan de Tweede Kamer is aangeboden.

G Voorbereiding Exploitatie Betuweroute

De Tweede Kamer is op 2 april 1999 op de hoogte gesteld van de voortgang van de private exploitatie van de Betuweroute. De Vaste Kamercommissie heeft hier vervolgens op 27 april 1999 overleg over gevoerd. Uit het overleg is gebleken dat de Kamer de Minister steunt in de door haar ingeslagen weg.

Tijdens de verslagperiode is de tekst van het Marktconsultatiedocument vastgesteld en aan de Tweede Kamer ter kennis gebracht. Het Consultatiedocument is 16 juli 1999 aan circa 700 marktpartijen (wereldwijd) gestuurd. De reactietermijn loopt tot medio oktober. Er komen vanuit de internationale markt diverse positieve reacties op deelname in de exploitatie van de Betuweroute. Al deze reacties zullen nauwkeurig worden geanalyseerd. De minister van V&W zal eind 1999 de resultaten van de gesprekken met marktpartijen bekend maken.



H Planstudie NOV

H.1 Informatie en inspraak n.a.v. de Trajectnota/MER

De Trajectnota/MER over de NOV waarin de probleemstelling, mogelijke oplossingen, en de effecten daarvan worden behandeld heeft vanaf 14 januari 1999 op een groot aantal lokaties ter inzage gelegen. In de periode januari - februari 1999 zijn 12 informatie-avonden georganiseerd.

Deze bijeenkomsten werden zeer druk bezocht. Bij elkaar kwamen ruim 4500 mensen naar de bijeenkomsten. Vervolgens is massaal gebruik gemaakt van de mogelijkheid om in te spreken: er zijn ruim 14.000 inspraakreacties ontvangen. De provincies Gelderland en Overijssel en een groot aantal van de betrokken gemeenten hebben hun visie eveneens kenbaar gemaakt.

H.2 Advisering n.a.v. de Trajectnota/MER

De Commissie MER heeft in juni 1999 haar advies gegeven. Zoals bekend adviseert de Commissie niet over de te maken keuze, maar over de toereikendheid van het MER voor de besluitvorming.

Terzake is de Commissie "na toetsing van het MER tot de conclusie gekomen dat het MER voldoende informatie bevat om het milieubelang een volwaardige rol te laten spelen bij de tracé-keuze."

Ook het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) en de overige wettelijke adviseurs hebben in juni 1999 hun adviezen aan de ministers van V&W en VROM uitgebracht.

H.3 Besluitvorming

Oorspronkelijk was besluitvorming naar aanleiding van de Trajectnota/MER medio 1999 voorzien.

Door het grote aantal inspraakreacties en de tijd die nodig is voor een zorgvuldige verwerking daarvan, heeft de minister van V&W, mede namens haar collega van VROM, de Tweede Kamer in juni 1999 laten weten dat zij pas na de zomer van 1999 tot nadere besluitvorming over de NOV zal kunnen komen.

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>
19 januari	Aanbieding Trajectnota/MER Noord-Oostelijke verbinding	
11 februari	Antwoord op vragen van het Kamerlid Van Bommel betreffende aansluiting Betuweroute op Duitse spoorwegennet	
2 april	Exploitatie Railgoederenvervoer/Betuweroute	22589, nr. 142
19 april	Tracébesluit Betuweroute 1998-2	22589, nr. 143
20 april	Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar)	22589, nr. 144
28 mei	Tracébesluit Betuweroute 1998-2	22589, nr. 146
11 juni	NOV; planning besluitvorming	
14 juni	Betuweroute; zesde voortgangsrapportage	22589, nr. 147
5 juli	Antwoord op een vraag van het Kamerlid Feenstra inzake het programma Lopende Zaken	
8 juli	Antwoorden op vragen van het Kamerlid Leers inzake de aanbesteding tunnel PanKan	
8 juli	Antwoorden op vragen van de leden Leers, v.d. Steenhoven, Stellingwerf, Van Bommel, Van den Berg inzake herzieningsverzoek van SDM	
16 juli	Marktconsultatiedocument Private Exploitatie Betuweroute	
16 augustus	Antwoorden op vragen van het Kamerlid Giskes inzake berichtgeving over RIVM-onderzoek naar milieugevolgen Betuweroute	
26 augustus	Antwoorden op vragen van de leden Van Bommel en Poppe inzake berichtgeving over RIVM-onderzoek naar milieugevolgen Betuweroute	
30 augustus	Antwoorden op vragen van het Kamerlid Van der Steenhoven inzake aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegennet	
30 augustus	Antwoorden op vragen van het Kamerlid Leers inzake aansluiting van de Betuweroute op het Duitse spoorwegennet	

Colofon

pag 2 Inhijsen snijrad Botlekspoortunnel

pag 8 Staalplaten Rijnwegviaduct

pag 11 Boren Botlekspoortunnel

pag 14 Betonstorten Botlekspoortunnel

pag 24 Klaar voor onderwater bij Botlekspoortunnel

pag 31 Op weg naar de eerste (officiële) boorhandeling Botlekspoortunnel

pag 34 Plaatsen hulpbrug emplacement Kijfhoek

Foto's Ronald Tilleman, beschikbaar gesteld door NS Railinfrabeheer, Managementgroep Betuweroute

pag 18-19 Kaart en foto's railprojecten Zwitserland, foto's beschikbaar gesteld door Agence Schneider sg

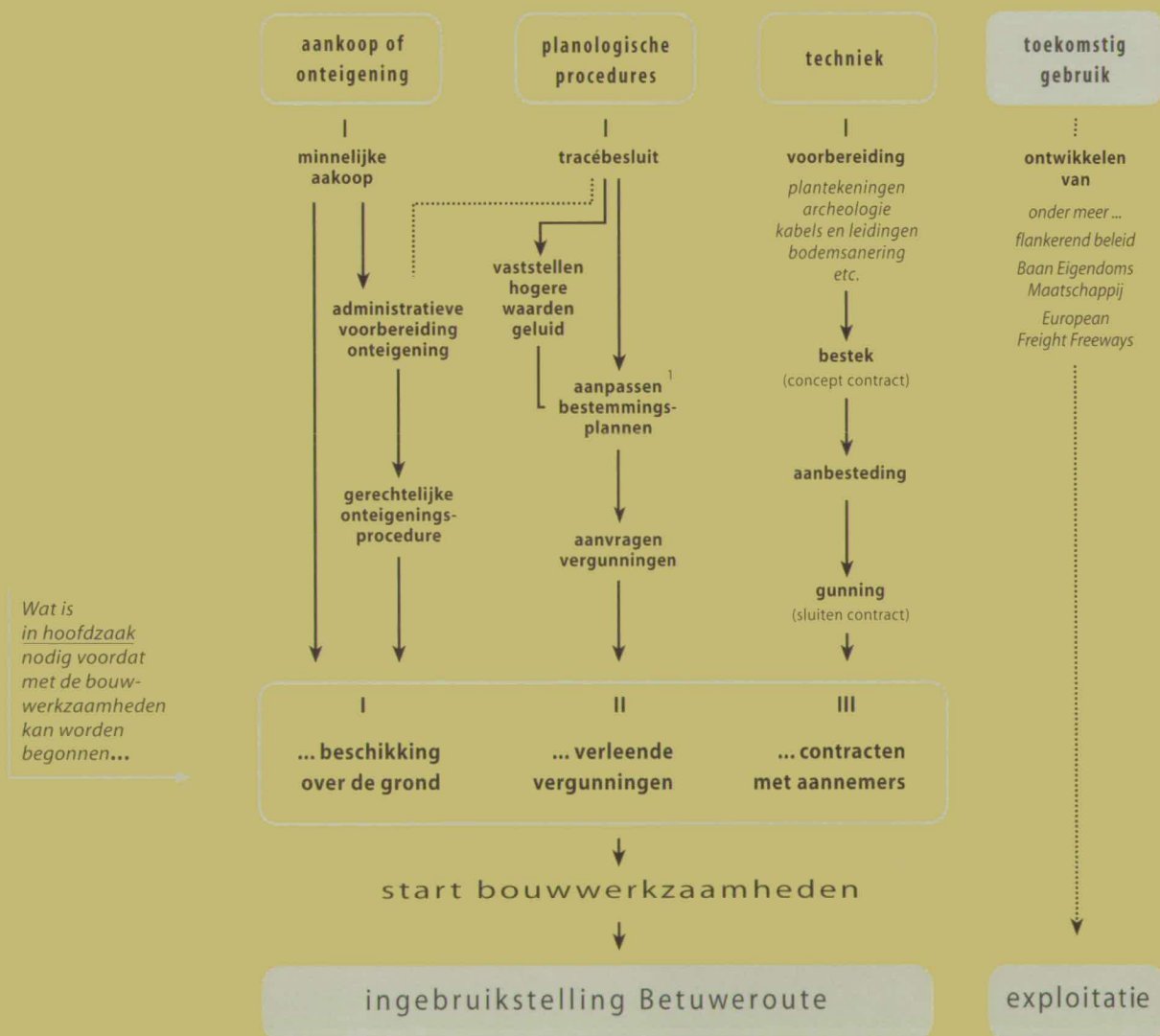
Lay out: Espresso Publishing

Druk: Sdu Grafisch Bedrijf bv

Overzicht bouwvoorbereiding

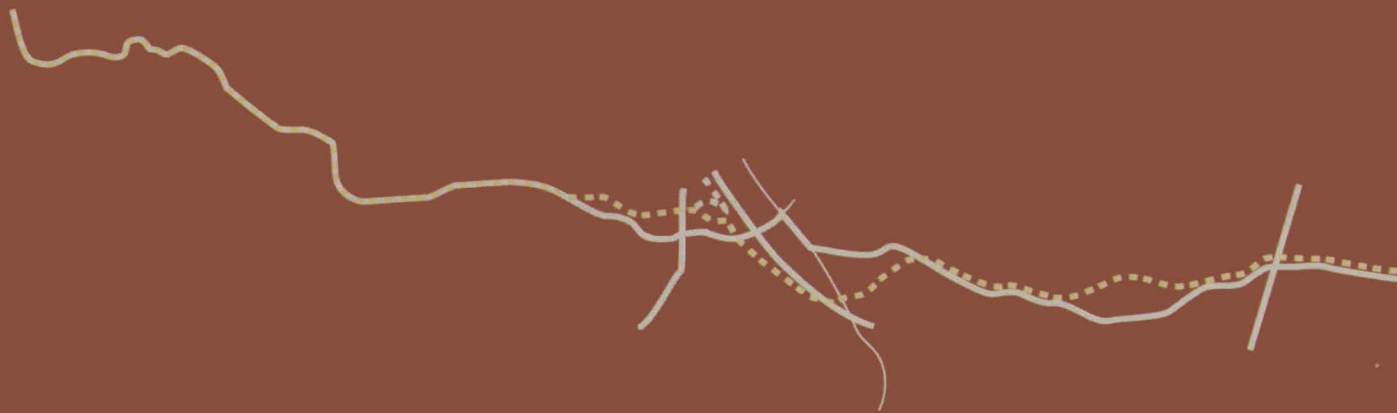
Het Tracébesluit Betuweroute is op 3 december 1996 in werking getreden.

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

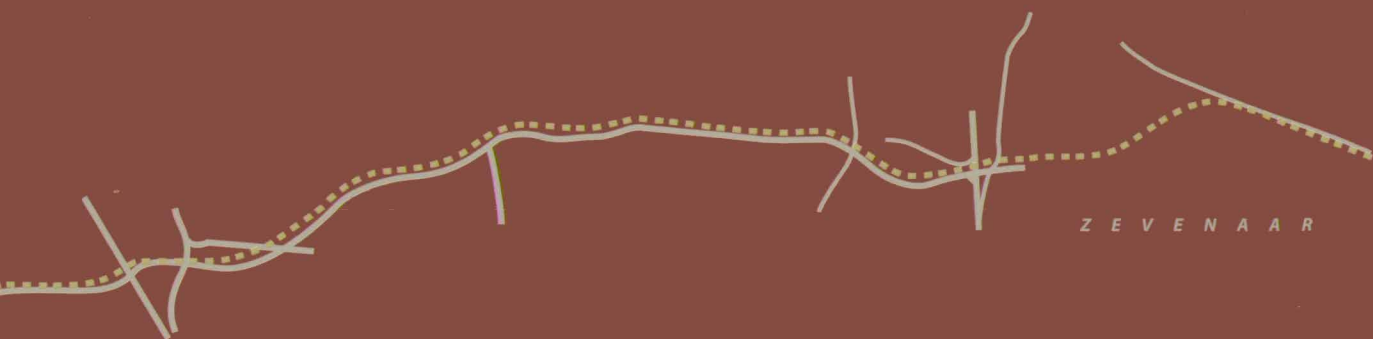
TELEFOON: 070 3789830
FAX: 070 3789783

ISBN 90 346 37336

BETUWEROUTE INFORMATIELIJN
0800 022 8005



Betuweroute



Voortgangsrapportage Betuweroute

8

PEILDATUM:
1 JULI 2000

De Voortgangsrapportage Betuweroute
is een publicatie van:

Projectdirectie Betuweroute
postbus 20903
2500 EX Den Haag

Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Informatie en Documentatie
Postbus 20904
2500 EX Den Haag
tel. 070-3511363 / fax: 070-3511362



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Voortgangsrapportage

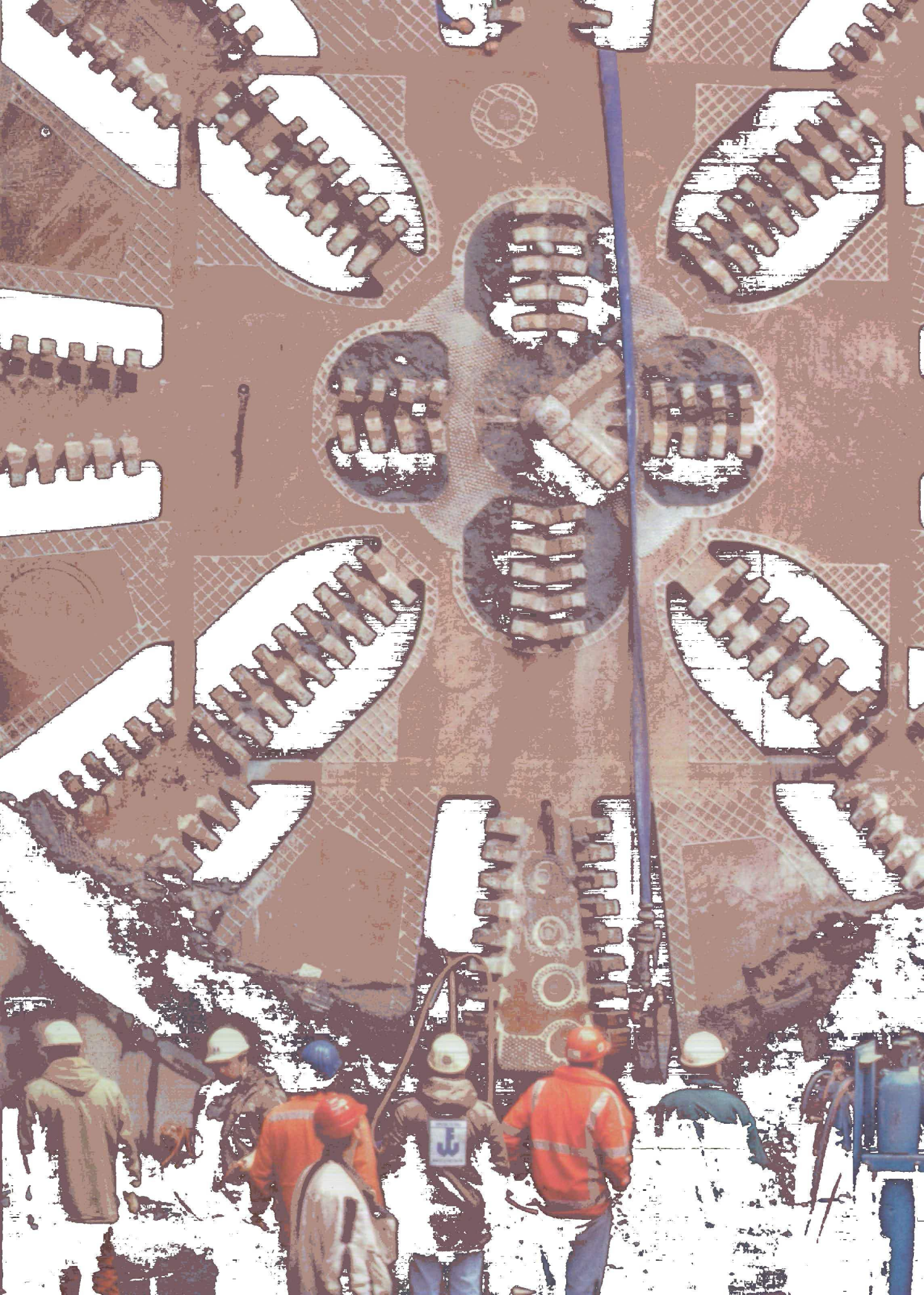
Betuweroete

8



15/07/2000 10:00:00
15/07/2000 10:00:00
15/07/2000 10:00:00

Rapportageperiode: 15/07/2000
15/07/2000 10:00:00 - 15/07/2000 10:00:00
1 september 1999 - 1 juli 2000



Inhoud

Inleiding	4
1 De omgeving van het project	
1.1 Algemene beleidsontwikkelingen	7
1.2 Technische ontwikkelingen	9
1.3 Draagvlak	10
1.4 Algemene Rekenkamer	11
1.5 Marktconsultatie/exploitatie	11
2 De voortgang van het project	
2.1 Conditionering	13
2.2 Havenspoorlijn	17
2.3 A15-lijn: onderbouw	21
2.4 A15-lijn: bovenbouw	23
3 Projectbeheersing	
3.1 Planning en risico's	25
3.2 Financiën	26
3.3 Inhoudelijke scope	35
3.4 Organisatie	35
Overzicht brieven en documenten	36

Inleiding

Dit is de achtste Voortgangsrapportage over het project Betuweroute in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten. De rapportage doet verslag over de stand tot 1 juli 2000. De zevende rapportage had, in het perspectief van de besluitvorming over de NOV, als peildatum 1 september 1999.

Daarna is, in samenspraak met de Vaste Kamercommissie voor de Rijksuitgaven en die van Verkeer en Waterstaat, meer in brede zin gekeken naar de peildata van rapportages die in het kader van de Procedure grote projecten aan de Kamer worden uitgebracht. In afwachting van de uitkomst van dit overleg is geen voortgangsrapportage Betuweroute uitgebracht over de periode van 1 september 1999 t/m 31 december 1999.

In het voorjaar van 2000 heeft het bovengenoemde overleg geresulteerd in een aantal aanbevelingen van de zijde van de vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat. Onder andere is verzocht met ingang van 1 juli 2000 voor alle voortgangsrapportages over grote projecten, de peildata 1 januari en 1 juli te hanteren.

Dit heeft als consequentie dat vanaf 1 juli 2000 het oorspronkelijk door het project Betuweroute gehanteerde rapportageritme (te weten 1 januari en 1 juli) weer wordt opgepakt. Een andere aanbeveling betrof de indeling van de rapportages. Op verzoek van de Kamercommissie is de indeling van de voortgangsrapportage Betuweroute aangepast. De informatie is gegroepeerd in een drietal hoofdstukken, te weten 'de omgeving van het project', 'de voortgang van het project' en het hoofdstuk 'projectbeheersing'.

Als gevolg van de hierboven aangegeven synchronisatie doet de voorliggende rapportage verslag over een relatief lange periode (te weten van 1 september 1999 tot 1 juli 2000). Gedurende deze periode heeft het project Betuweroute wederom tweemaal in het middelpunt van de publieke en politieke belangstelling gestaan; het ging daarbij om de besluitvorming over de NOV en om het rapport van de Algemene Rekenkamer over de beleidsinformatie die aan de besluitvorming ten grondslag heeft gelegen.

Algemeen Beeld

NOV

In oktober 1999 is met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat gesproken over het besluit van het Kabinet de Noord-Oostelijke Verbinding (de NOV) niet aan te leggen. Mede op basis van bestuurlijk overleg met betrokken gemeenten is daarna een pakket van maatregelen geformuleerd waarmee, binnen zekere randvoorwaarden ten aanzien van onder andere veiligheid en milieu, de goederenstromen op een verantwoorde wijze via het bestaande spoor kunnen worden afgewikkeld. De noodzaak van de hoofdtaak van de Betuweroute is in de politieke discussie overeind gebleven. Vanwege het besluit de NOV niet aan te leggen, vervalt dit onderdeel in de voortgangsrapportages over de Betuweroute.

Rapport Algemene Rekenkamer

Op 22 juni 2000 verscheen het rapport 'Beleidsinformatie Betuweroute' van de Algemene Rekenkamer. Tijdens het op 28 juni 2000 gehouden Algemeen Overleg over het rapport van de Algemene Rekenkamer heeft een Kamermeerderheid aangegeven hierin geen aanleiding te zien de aanleg van de hoofdtak van de Betuweroute te heroverwegen. De aanbevelingen in het rapport worden ter harte genomen bij besluitvorming over toekomstige grote projecten.

Voortgang aanleg Betuweroute

Door een aantal uitspraken van de Raad van State is de juridische basis onder het project verder verbreed. Tijdens de rapportageperiode zijn het Tracébesluit Sophia, Vaanplein, Giessen en het Tracébesluit Pannerdensch Kanaal onherroepelijk geworden. De beroepen tegen het Tracébesluit 1998, dat ter reparatie van het Tracébesluit 1996 was vastgesteld, zijn door de Raad van State ongegrond verklaard. Hierdoor is ook dit Tracébesluit onherroepelijk.

De Havenspoorlijn kan op grond van de actuele uitvoeringsplanning in juli 2003 in dienst worden gesteld. De werkzaamheden voor het tracédeel van de bestaande Havenspoorlijn lopen over het algemeen volgens planning. De boormachine van de Botlekspoortunnel heeft de overkant van de rivier bereikt; het boren van de tweede tunnelbuis is begonnen. Op 1 juli 2000 was hiervan ruim 500 meter van de 1800 meter geboord. Inmiddels is ook gestart met het boren van de Sophiatunnel.

Over de voortgang met betrekking tot de A15-lijn kan worden gemeld dat begin maart van dit jaar de beschikkingen zijn geslagen voor de onderbouwcontracten BR 3 t/m 8 (Gorinchem tot de Duitse grens). De aanbestedingsprocedures voor deze contracten zijn afgerond, de contracten zijn, (behalve BR4: brug over het Amsterdam-Rijnkanaal), gegund. Voor de gehele onderbouw van de Betuweroute zijn verplichtingen aangegaan. Ten aanzien van de oostelijke tunnels (onder de Giessen, het Pannerdensch Kanaal en bij Zevenaar) is besloten dat deze ook met een toekomstvast profiel worden uitgevoerd. Hierdoor wordt een eventueel toekomstig 'double stack' vervoer (op elkaar gestapelde containers) of een andere meer ruimte vragende vervoerswijze voor wat betreft de tunneldiameters niet onmogelijk gemaakt.

Private Exploitatie

De Tweede Kamer is 9 juni 2000 per brief (met kenmerk DGG/SR/00/003027) geïnformeerd over zowel de resultaten van de marktconsultatie als over de voortgang van de exploitatie van het railgoederenvervoer /Betuweroute.

Ontwikkelingen

Voor de A15-lijn is het werken aan de onderbouw begonnen. In overleg met de betreffende aannemer zullen nog resterende conditionerende werkzaamheden (grondverwerving, vergunningen, bodemsanering en kabels en leidingen) tijdens de bouwfase worden verricht. De kritische factoren in de planning zijn op dit moment de voortgang van het conditioneringsaspect 'kabels en leidingen' en de trage voortgang met betrekking tot de planologische procedures en de vergunningverlening in Gelderland. Door een gerichte inspanning lijkt uitstel van de geplande indienststelling te kunnen worden voorkomen.

Bij gelegenheid van het recente Algemeen Overleg over het rapport 'Beleidsinformatie Betuweroute' van de Algemene Rekenkamer is toegezegd de aanbesteding van de bovenbouw van de Betuweroute enkele maanden aan te houden, zodat suggesties uit de marktconsultatie ten aanzien van toekomstig gebruik van de lijn op haalbaarheid getoetst kunnen worden.

Tijdens de rapportageperiode is besloten tot een aanpassing van het budget met f 59,4 mln (€ 27 mln). Deze aanpassing heeft betrekking op de administratieve verwerking van bijdragen met andere artikelen van het Infrafonds aan het project Betuweroute. Deze budgetverhoging wordt gedekt binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat. Daarnaast is het budget aangepast tot prijspeil 2000. Het totale budget komt daarmee op f 9.665 mln (€ 4.386 mln) (prijspeil 2000). Deze budgetaanpassing zal worden geëffectueerd in de begroting van Verkeer en Waterstaat voor de periode 2001-2005.

In verband met een aantal kostenontwikkelingen zijn binnen het projectbudget een aantal financiële beheersingsmaatregelen genomen. Een bedrag van f 132,4 mln (€ 60 mln) is ten laste gebracht van de post Onvoorzien; van de geraamde kosten ad f 958,9 mln (€ 435 mln) (inclusief onvoorzien en prijspeil 1999) voor de contractclusters Kijfhoek en Verlegde Havenspoorlijn-Kortsluitroute wordt voorlopig op de projectonderdelen Kijfhoek en Kortsluitroute f 190 mln (€ 27 mln) aangehouden als financiële ruimte ter compensatie van eventuele tegenvallers.

Leeswijzer

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

1 De omgeving van het project

Een belangrijke factor bij de aanleg van een infrastructureel project als de Betuweroute is de projectomgeving. Er is sprake van een voortdurende beïnvloeding van het project door de steeds veranderende projectomgeving en omgekeerd. In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de beleidsontwikkelingen (1.1), de technische ontwikkelingen (1.2), het draagvlak (1.3), het rapport van de Algemene Rekenkamer (1.4) en de marktconsultatie (1.5) aan de orde.

1.1 Algemene beleidsontwikkelingen

1.1.1 Europese ontwikkelingen in het railgoederenvervoer

Om de positie van het spoorvervoer te versterken is het Nederlandse beleid - in lijn met het Europese beleid - gericht op de harmonisatie en liberalisering van het Europese netwerk van railgoederenverbindingen. De Betuweroute vormt een essentieel onderdeel van dit netwerk. Tijdens de rapportageperiode heeft zich in EU-verband een aantal ontwikkelingen voorgedaan die de openstelling van het Europese spoorwegnet een stapje dichterbij heeft gebracht. Deze ontwikkelingen zijn van belang voor het project Betuweroute omdat met de uiteindelijke openstelling van het Europese Spoorwegnet er meer (nieuwe) vervoerders en logistieke dienstverleners zullen zijn die gebruik kunnen gaan maken van de nieuwe verbinding. Een randvoorwaarde hierbij is de interoperabiliteit van infrastructuur, veiligheidssystemen en spanningssterkten. Dit vereist dat er binnen Europa geharmoniseerd wordt.

Wijziging Richtlijnen

Nederland heeft in het verleden regelmatig uitgesproken voorstander te zijn van een open Europees spoorwegsysteem. Voor Nederland als transportland is dit essentieel. Op dit moment zijn er drie Europese richtlijnen van kracht voor de marktordening van de spoorwegen in de Europese Unie:

91/440

- hierin wordt minimaal de boekhoudkundige scheiding tussen vervoer en infrastructuur vereist;
- toegang vereist voor internationale spoorwegdiensten uitgevoerd door combinaties van internationale vervoerders uit de onderscheiden lidstaten (de zogeheten '91/440 diensten');
- een gebruiksvergoeding voor al het spoorvervoer vereist;

98/18

- hierin worden de eisen voor een beroepsvergunning voor spoorvervoerders vastgelegd voorzover zij '91/440 diensten' verrichten;

95/19

- hierin worden globale eisen voor gebruiksvergoeding en capaciteitsmanagement vastgelegd; de reikwijdte is ook hier beperkt tot '91/440 diensten'.

In het zogenoemde 'Infrastructuurpakket spoor', de voorstellen die door de Europese Commissie op 30 september 1999 zijn uitgebracht, wordt voorgesteld deze bovenstaande drie richtlijnen als volgt te wijzigen:

91/440

- vereist voortaan ook organisatorische scheiding van vervoer en infrastructuur;
- een scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en de overheid;
- voor het internationale goederenvervoer over het gedefinieerde Europese goederenvervoer netwerk per spoor (TERFN: Trans European Railway Freight Network) open toegang voor alle internationale goederenvervoerders;

95/18

- regelt de wederzijdse erkenning van beroepsvergunningen en geldt voortaan voor alle spoorvervoer;

95/19

- geeft basisregels voor gebruiksvergoeding/tarifering en capaciteitsmanagement voor al het spoorvervoer.

Alle belangrijke internationale goederenvervoerroutes, inclusief aansluitingen naar belangrijke havens en terminals, maken deel uit van het Trans Europese netwerk voor railgoederenvervoer (TERFN); lidstaten die verdere marktopening willen toekennen aan spoorvervoerders zouden dit moeten kunnen beperken tot vervoerders die een vergunning hebben in landen waar toegangsrechten van vergelijkbare aard zijn toegekend (reciprociteit).

Het voorliggende EU Infrastructuurpakket Spoor sluit op hoofdlijnen aan op de ontwerp-Spoorwegwet en de concessiewet voor het spoorvervoer zoals die door de Ministerraad zijn aanvaard. Op een aantal punten is reeds geanticipeerd op het Infrastructuurpakket Spoor (zoals het opstellen van een capaciteitsverklaring), op andere onderdelen wordt het beleid nu uitgewerkt (zoals het instellen van een regulator, een beroepsinstantie).

Interoperabiliteit

De harmonisatie van de Europese spoorweginfrastructuur is een belangrijke voorwaarde om te komen tot een open Europees Spoorwegnetwerk. De op 19 april 2000 gepubliceerde Mededeling van de Commissie over interoperabiliteit mag worden beschouwd als een belangrijke stap voorwaarts in dat proces. In de Mededeling is een ontwerp-richtlijn opgenomen die de interoperabiliteit op de conventionele infrastructuur moet bewerkstelligen. De systematiek hiervan is in lijn met de reeds bestaande richtlijn voor interoperabiliteit op de hoge snelheidslijnen (uit 1993).

Ten aanzien van de conventionele infrastructuur geeft deze richtlijn de randvoorwaarden aan om binnen de EU ononderbroken en veilig treinverkeer mogelijk te maken, waarbij de verwachte en gewenste prestatieniveaus worden gehaald. Om dit mogelijk te maken regelt de richtlijn de harmonisatie van spoorweginfrastructuur binnen de EU, door middel van de samenwerking binnen het COTIF, de Europese Regelgeving ten aanzien van spoorwegen, die ook buiten de EU van toepassing is.

Concreet regelt de Richtlijn dat binnen de EU technische specificaties (TSI - Technical Specifications for Interoperability) worden gemaakt voor systemen en subsystemen van de infrastructuur, of onderdelen daarvan. Deze TSI's worden in overleg met de Lidstaten vastgesteld. Alle nieuwe subsystemen dienen daarna in overeenstemming te zijn met deze TSI's.

1.2 Technische ontwikkelingen

1.2.1 Beter Benutten Spoor (BBS)

In de afgelopen rapportageperiode is het project Beter Benutten Spoor (BBS) ter hand genomen. Aanleiding voor dit project is de veroudering van de huidige spoorwegsystemen, de Europese interoperabiliteitseisen en de capaciteitsproblemen op het bestaande spoorwegnet waardoor het wenselijk is om te komen tot vernieuwing van de spoorwegsystemen. De kansrijke ontwikkelingen van het spoor vragen om optimalisatie van het railvervoer en de railinfrastructuur in de 21e eeuw en een goede aansluiting op de spoorwegsystemen van de ons omringende buitenlandse landen. Besloten is om tot innovatie van de spoorwegsystemen over te gaan. Op 17 november 1998 is dit reeds aan de Tweede Kamer medegedeeld. Doel van dit project is de ontwikkeling en de implementatiestrategie van deze vernieuwing te (doen) realiseren. Hiermee kan een capaciteitswinst van 10% tot 25% op bestaande infrastructuur worden gerealiseerd.

Het project BBS heeft twee onderdelen:

1. Programma BB21: systeemontwikkeling door NS Railinfrabeheer,
2. Implementatiestrategie.

De implementatie van de in het kader van BB21 te ontwikkelen nieuwe systemen zal daarbij als eerste op de Betuweroute plaatsvinden. Voor de Betuweroute is derhalve tijdige beschikbaarheid van nieuwe systemen van essentieel belang. Hierbij gaat het om de technische ontwikkeling van Beveiliging21 (nieuw beveiligingssysteem), VPT+VPT2 (verkeersbeheersing), GSM-R (telecommunicatie) en 25kV (tractie energievoorziening). Op 30 augustus 1999 is de beschikking verleend voor de ontwikkeling BEV21. Op 14 juli 2000 is de beschikking verleend voor de realisatie GSM-R. Voor de overige onderdelen zijn de beschikkingsaanvragen ontvangen en zullen de beschikkingen op korte termijn ter tekening aan de minister worden voorgelegd.

1.2.2 Bronbeleid geluid

Zoals in de vorige voortgangsrapportage is aangekondigd hebben KPMG-BEA en NS Technisch Onderzoek de kosteneffectiviteit van bron- en overdrachtsmaatregelen van geluid nader onderzocht. Hieruit blijkt opnieuw dat bronmaatregelen kosteneffectiever zijn dan overdrachtsmaatregelen. Het invoeren van bronmaatregelen is zowel een uitdagend als een veelbelovend vraagstuk voor de komende jaren. Op dit moment worden overdrachtsmaatregelen betaald door de overheid, terwijl bronmaatregelen voor rekening van de vervoerders komen. Om de vervoerders bedrijfseconomisch te prikkelen om geluidsreducerende maatregelen aan te brengen, wordt beleid ontwikkeld in het kader van het project TOEP. TOEP staat voor:

- *Technologie* (stimuleren/implementeren van stille technologie (bijvoorbeeld het ICES-project Stiller Treinverkeer);
- *Overgangsregeling* (subsidieregeling voor milieu-investeringen en voorbeeldprojecten (op beperkte schaal);

- *Emissie-eisen aan materieel* (teneinde aanschaf en gebruik van stil materieel door de vervoerders af te dwingen; in ontwikkeling zijn: een stelsel van emissieklassen, gebruiksregels en een voorstel tot uitfasering van lawaaig materieel;
- *Plafonds* (emissieplafonds als normering van de infrastructuur).

Vooruitlopend op de emissie-eisen wil de rijksoverheid vervoerders tegemoet komen door pilotprojecten op te zetten om praktijkervaring op te doen met stille technieken en vanwege het te verwachten positieve uitstralings-effect. Daarom hebben de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM aan NedTrain Consulting opdracht gegeven een onderzoeksprogramma op te stellen en uit te voeren. Dit onderzoeksprogramma zal eind september 2000 gereed zijn. Op basis van het onderzoeksprogramma zullen de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM een beslissing nemen over het in uitvoering nemen van pilotprojecten.

In het kader van het groenboek Geluid is de EU-werkgroep Spoor in juni 1998 begonnen met het opstellen van geharmoniseerde Europese geluidsemissieklassen voor materieel en infrastructuur. In het kielzog hiervan wordt op Europees niveau in het STAIRRS-project¹ gewerkt aan een methode om het geluid van trein en spoor te scheiden en afzonderlijk te karakteriseren. Zo kan de verantwoordelijkheid voor geluidsuitstoot worden verdeeld tussen de vervoerder en de infrastructuurbeheerder. STAIRRS is opgenomen in het 5e kaderprogramma-project bij EU DG VII met een looptijd van 3 jaar.

1.3 Draagvlak

Communicatiemiddelen

Voor de communicatie aangaande de bouw van de Betuweroute zijn diverse communicatievormen geactualiseerd of toegevoegd aan de middelen. Er is een nieuwe internetsite.

Ook de projectomschrijving, de tracékaartfolder en de expositie in het informatiecentrum Transpoint zijn geactualiseerd. Nieuwe middelen zijn: een algemene voorlichtingsfilm, regionale informatiecentra in opbouw en twee nieuwe stands voor beurzen en open-dagen.

Langs het tracé wordt bij 180.000 adressen (de editie 'Zuid-Holland' of 'Gelderland' van) het blad Wisselwerk bezorgd. Het oorspronkelijk interne blad 160KM wordt nu ook verspreid onder externe relatiegroepen. Er zijn zes documentaires over de Betuweroute uitgezonden bij de regionale televisiezenders TV Rijnmond en TV West.

Communicatie met de zakelijke omgeving

Het project Betuweroute presenteerde zich in december 1999 op de internationale vakbeurs voor transport-, logistiek- en containerbranche Intermodal in Londen. Het project was tevens met een stand vertegenwoordigd op de varende expo in Duitsland. Met een nieuwe stand is de projectorganisatie in september dit jaar aanwezig op de grote internationale transportbeurs Innotrans 2000 in Berlijn. Op deze beurs zijn vierentwintig landen vertegenwoordigd.

¹ STAIRRS: Strategies and Tools for Assessment and Implementation of Noise Reduction at Railway Sources.

Contacten met omwonenden

Door middel van bewonersoverleg en inloopuren, worden de contacten met omwonenden van het tracé goed onderhouden. Via deze weg worden vragen en klachten afgehandeld. Regelmatig worden artikelen geplaatst in lokale media om omwonenden gericht te blijven informeren over het project. Voorts zijn er informatie-avonden gehouden in diverse gemeenten. De lokale informatiecentra (Sophia, Tiel, Pannerdensch Kanaal en Zevenaar) openen in het derde kwartaal van dit jaar.

Mijlpalen/starthandelingen

In mei van dit jaar heeft de minister de officiële starthandeling verricht voor de boorwerkzaamheden ten behoeve van de Sophiaspoortunnel. Daarnaast vond in mei de officiële starthandeling van de aanleg spoortunnel Zevenaar plaats. Tevens is in die periode de onderdoorgang bij de Barendrechtse Boezemweg feestelijk geopend. Het luidde ook de start in van de werkzaamheden ten behoeve van de overkapping in Barendrecht.

GroenFront!

In de rapportageperiode heeft de actiegroep GroenFront! een aantal acties uitgevoerd, waaronder een actieweek in september 1999. Op 10 januari 2000 heeft NS Railinfrabeheer een kort geding tegen actievoerders van GroenFront! aangespannen. Doel van het kortgeding was de ontruiming van 8 gekraakte panden in Gelderland, die door NS Railinfrabeheer waren aangekocht. Op 17 januari 2000 stelde de rechter de projectorganisatie in het gelijk en droeg de krakers op om uiterlijk 27 januari 2000 de panden te ontruimen. Nadat geconstateerd was dat de krakers niet vrijwillig wilden vertrekken, hebben politie en ME de panden zonder escalaties ontruimd. De ontruimde panden zijn nog dezelfde dag gesloopt. De door GroenFront! georganiseerde acties bij de Sophia-tunnel hebben de nodige landelijke media-aandacht tot gevolg gehad. Justitie heeft aangegeven strenger op te willen treden tegen dergelijke verstoringen van de werkzaamheden.

1.4 Algemene Rekenkamer

In de periode augustus 1999 - februari 2000 heeft de Algemene Rekenkamer onderzoek verricht naar de kwaliteit van de beleidsinformatie die een rol heeft gespeeld bij het besluitvormingsproces rond de aanleg van de Betuweroute. Het rapport is op 22 juni 2000 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer aangeboden, waarna op 28 juni een Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat heeft plaatsgevonden. In dit AO is een korte adempauze met betrekking tot de aanbesteding van de bovenbouw toegezegd, zodat er enige tijd is om de verschillende wensen en mogelijkheden van het toekomstig gebruik van de Betuweroute nader te onderzoeken (zie ook motie Leers, kamerstuk 22 589 nr. 163). In september 2000 zal een voorstel met betrekking tot de bovenbouw van de Betuweroute aan de Kamer worden gedaan.

1.5 Marktconsultatie/exploitatie

Per brief, verstuurd op 9 juni 2000 (met kenmerk DGG/SR/00/003027) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de in 1999 gehouden marktconsultatie. De reacties op de markt-

consultatie bevestigden het beeld dat tendering van gebruiksrechten van de Betuweroute op dit moment niet opportuun is. Dit heeft als consequentie dat er niet een bedrag ineens beschikbaar komt; wel zullen er jaarlijks inkomsten zijn uit gebruikersvergoedingen. Uit de consultatie is gebleken dat het bedrijfsleven in de beginfase aan de overheid een initiërende rol toekent voor wat betreft de exploitatie van de Betuweroute. Voorts is een aantal innovatieve voorstellen gedaan, zowel op het terrein van de contractering als op het gebied van het beruik van de Betuweroute. Deze voorstellen kunnen gevolgen hebben voor het logistieke concept van de Betuweroute (namelijk een mogelijk meervoudig gebruik van het spoor, een infrastructuur waarbij het mogelijk is ook andere voertuigen toe te laten dan traditionele goederentreinen). De voorstellen worden momenteel op haalbaarheid getoetst. Afhankelijk van de uitkomsten zal nadere bezinning op de functionele eisen van de bovenbouw plaatsvinden. Zoals in paragraaf 1.4 is aangegeven zal de minister van Verkeer en Waterstaat in september de Kamer hierover informeren.



2 De voortgang van het project

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voortgang van het project. Eerst wordt er een beeld geschetst van de voortgang van de conditionerende activiteiten. Vervolgens wordt voor elk van de contractclusters binnen het project de voortgang aangegeven. De afwijkingen in de voortgang ten opzichte van de Betuweroute-brede referenties voor het aspect 'tijd' (te weten de Indienststellingsdata en de overall planning) zijn aangegeven in paragraaf 3.1 van hoofdstuk 3 Projectbeheersing.

2.1 Conditionering

2.1.1 Raad van State

Tracébesluit Betuweroute

Op 28 mei 1998 heeft de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepen tegen het Tracébesluit Betuweroute. Het Tracébesluit is hierbij voor het grootste deel in stand gebleven en daarmee onherroepelijk geworden. Een aantal kleine delen van het Tracébesluit is evenwel vernietigd.

Tracébesluit Betuweroute 1998

In een aantal gevallen kon de vernietiging van het Tracébesluit Betuweroute worden gerepareerd door direct een nieuw Tracébesluit te nemen: Het Tracébesluit Betuweroute 1998.

Inmiddels heeft de Raad van State de beroepen tegen Tracébesluit Betuweroute 1998 behandeld en ongegrond verklaard.

Tracébesluit Betuweroute 1998-2 en Tracébesluit 1998-3 (Zevenaar)

In een aantal gevallen was het noodzakelijk eerst een ontwerp-Tracébesluit uit te brengen alvorens een Tracébesluit te kunnen nemen: Tracébesluit Betuweroute 1998-2 en Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar). De behandeling van de beroepen tegen Tracébesluit 1998-2 en Tracébesluit 1998-3 (Zevenaar) heeft plaatsgevonden op 13 juni 2000. De Raad van State heeft nog geen uitspraak gedaan. Naar verwachting zal deze in de loop van augustus 2000 beschikbaar zijn.

Tracébesluit Sophia, Vaanplein, Giessen

Op 31 augustus 1999 heeft de behandeling van de beroepen tegen de partiële herziening van de PKB en het Tracébesluit Sophia, Vaanplein en Giessen plaatsgevonden. Op 1 november 1999 heeft de Raad van State uitspraak gedaan. Slechts een heel klein stukje is vernietigd, voor de rest is het Tracébesluit (en de PKB) onherroepelijk geworden. Het kleine stukje tracébesluit dat vernietigd is kan - wegens voortschrijdend inzicht - in het tracébesluit vervallen en hoeft derhalve niet te worden gerepareerd.

Tracébesluit Pannerdensch Kanaal

Op 31 augustus 1999 zijn de beroepen tegen het Tracébesluit Pannerdensch Kanaal door de Raad van State behandeld. Op 29 november 1999 besliste de Raad van State dat deze beroepen ongegrond waren. Daarmee is ook dit Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Herzieningsverzoek van de Stichting Duurzame Mobiliteit

De Stichting Duurzame Mobiliteit heeft bij de Raad van State in mei 1999 een verzoek ingediend tot herziening van de uitspraak van dezelfde Raad van State in de beroepen tegen de PKB en het Tracébesluit Betuweroute. Nadat het verzoek in eerste instantie was afgewezen, heeft de Raad van State uiteindelijk op formeel juridische gronden besloten om op 11 januari 2000 een hoorzitting te houden over het verzoek. Op 9 maart heeft de Raad van State het verzoek tot herziening afgewezen.

Verzoek tot heroverwegen van de PKB en het Tracébesluit Betuweroute aan de ministers Netelenbos en Pronk

De Stichting Duurzame Mobiliteit heeft, los van het verzoek aan de Raad van State, minister Netelenbos en minister Pronk verzocht de PKB en het Tracébesluit Betuweroute te heroverwegen. Op 5 oktober 1999 hebben de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM dit verzoek afgewezen. Tegen deze afwijzing is de Stichting in beroep gegaan bij de Raad van State. Dit beroep is op 13 juni 2000 door de Raad van State behandeld. Naar verwachting zal deze uitspraak in augustus 2000 beschikbaar zijn.

2.1.2 Diverse procedures

Tracébesluit Kortsluitroute

In oktober 1998 heeft de Raad van State een klein deel van het tracébesluit Kortsluitroute vernietigd nabij Bandenhandel Excelsior op grond van cumulatie van factoren van externe veiligheid, geluid, zichtlokatie en bedrijfsvoering. Reparatie van het Tracébesluit Kortsluitroute zal voor het einde van het jaar zijn beslag krijgen.

Streek- en bestemmingsplannen Zuid-Holland

Ten opzichte van de vorige verslagperiode zijn nagenoeg geen wijzigingen opgetreden in de voortgang van de Zuid-Hollandse bestemmingsplannen. Een tweetal geschorste bestemmingsplannen (Barendrecht spoorzone en Sliedrecht Betuweroute) is inmiddels alsnog in werking getreden.

Streek- en bestemmingsplannen Gelderland

Drieën-half jaar na vaststelling van het Tracébesluit Betuweroute beschikt in Gelderland slechts de helft van de gemeenten over door de Provincie goedgekeurde bestemmingsplannen voor de planologische inpassing van de Betuweroute. In de overige gemeenten verkeert de bestemmingsplanprocedure in verschillende fasen, variërend van een concept-voorontwerp tot een door de Raad vastgesteld bestemmingsplan. Zoals vaker gerapporteerd, wordt in het Gelderse veelvuldig gebruik gemaakt van de anticipatieprocedure ex artikel 19 WRO om toch op de door de uitvoeringsplanning aangegeven momenten over de benodigde (bouw)vergunningen te kunnen beschikken.

Hogere-waarden railverkeerslawaaï Zuid-Holland

Voor objecten - meestal woningen - langs het spoortracé met een hogere geluidsbelasting dan de wettelijke voorkeurs grenswaarde (57 dB(A)), worden bij de betrokken provincie/gemeente hogere-

waarden spoorwegverkeerslawaai aangevraagd. De hogere-waardenbesluiten van de provincie Zuid-Holland en gemeente Rotterdam zijn inmiddels onherroepelijk.

Ten behoeve van de aanvraag van hogere-waarden bij de gemeente Rozenburg is nieuw akoestisch onderzoek verricht. Dit onderzoek is gesplitst in een 'Akoestisch onderzoek baan' en een 'Akoestisch onderzoek Calandbrug'. Het eerstgenoemde onderzoek is afgerond. De bewoners zijn geïnformeerd over onderzoeksresultaten en er is een schermvoorstel gedaan. De aanleg van schermen is in voorbereiding.

Het akoestisch onderzoek geluidbeperkende maatregelen Calandbrug is afgerond maar heeft nog niet het gewenste resultaat opgeleverd. Daarom is hernieuwd onderzoek gestart. Het rapport (geluidsberekening huidige Calandbrug) is besproken met Inspectie Milieuhygiëne voor overleg/goedkeuring (i.v.m. afwijking ex artikel 10 punt 5 lid 2 van Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai 1996). Overleg met de gemeente loopt. De hogere-waardenprocedure zal worden gestart na afronding van het aanvullend akoestisch onderzoek Calandbrug.

De procedure art. 19 Bgs (Besluit geluidhinder spoorwegen) ten behoeve van de gemeenten Albrandswaard/Brielle is afgerond. De gemeenten zijn akkoord met het gedane schermvoorstel. Tegen het besluit van de gemeente Brielle zijn twee bezwaarschriften ingediend. De art. 19 Bgs procedure in Westvoorne loopt.

Hogere-waarden railverkeerslawaai Gelderland

Bij de Raad van State zijn vier beroepen ingediend tegen het hogere-waarden besluit van de minister van VROM (gedateerd 28-11-1997) met betrekking tot de 149 door GS Gelderland geweigerde hogere-waarden. Behandeling van deze beroepen moet nog plaatsvinden.

Hogere-waarden wegverkeerslawaai

Ten behoeve van objecten langs de met de Betuweroute kruisende wegen moeten bij de betrokken provincies hogere-waarden wegverkeerslawaai worden aangevraagd. Dit is een verantwoordelijkheid van de betrokken gemeenten. In Zuid-Holland zijn deze procedures afgerond. Alle Gelderse gemeenten hebben de hogere-waarden verzoeken ingediend.

Convenanten

Met uitzondering van de gemeente Rotterdam zijn in Zuid-Holland met alle betrokken gemeenten en met de provincie convenanten gesloten. Deze convenanten regelen nadere afspraken rondom de uitvoering van de werkzaamheden. In Gelderland zijn het afgelopen kwartaal goede vorderingen gemaakt; nog vijf gemeenten hebben geen convenant. De verwachting is dat het convenant met de gemeente Rotterdam en de vijf gemeenten in de Provincie Gelderland binnen afzienbare tijd kunnen worden afgesloten.

2.1.3 Grondverwerving

Het percentage verworven woningen is inmiddels 92% (per 1-9-99 83%). Het merendeel van de nog te verwerven woningen ligt buiten het eigenlijke tracé. Deze verwervingen liggen hierdoor niet op het kritieke pad van de planning. In totaal is 79% van de bedrijfsmatige verwervingen afgerond (per

1-9-99 52%). Een relatief groot aantal nog te verwerven bedrijven bevindt zich langs de Kortsluitroute en de Zeiving (te Lingewaal). Het percentage agrarische en onbebouwde verwervingen is gestegen tot 83% (per 1-9-99 73%).

In Zuid-Holland lopen nog minnelijke onderhandelingen voor de Kortsluitroute en de Giessen. De gronden voor de noordelijke tunnelbuis van het Sophia-tracé zijn ter beschikking. In totaal zijn in Zuid-Holland 33 gerechtelijke onteigeningsprocedures gestart. Hiervan zijn 32 tussenvonnissen uitgesproken en zijn de gronden in eigendom van NS Railinfrabeheer. In Gelderland wordt getracht de minnelijke verwerving zo spoedig mogelijk af te ronden. De gerechtelijke onteigening is in dit gebied in volle gang.

Administratieve onteigening

Inmiddels zijn alle aangevraagde Koninklijke Besluiten van de Betuweroute gepubliceerd. Het zogenoemde 'Bezem KB' (CUP gronden, percelen te Bommel en Zeiving) zal binnenkort in procedure worden gebracht.

2.1.4 Bodemonderzoek

Nagenoeg alle startonderzoeken zijn inmiddels afgerond (98%). De overige startonderzoeken kunnen in verband met het ontbreken van betredingstoestemming nog niet worden uitgevoerd. Daarbij komt dat er nog nieuwe startonderzoeken op stapel staan op compensatiegronden voor grondverwerving. In aansluiting op de startonderzoeken is 90% van de nadere onderzoeken uitgevoerd en is 4% op dit moment in uitvoering. Na afronding van de laatste startonderzoeken kunnen de overige nadere onderzoeken worden uitgevoerd.

2.1.5 Schadecompensatie

Er zijn, naar de stand van 1 juli 2000, 292 verzoeken ingediend op basis van de Regeling Nadeelcompensatie Betuweroute. Door de schadecommissies zijn 147 conceptadviezen opgesteld. Er zijn 126 definitieve adviezen binnen. Er zijn 91 definitieve besluiten genomen waarbij in 90 gevallen het definitieve advies is gevolgd. In één zaak is namens de minister een afwijkend besluit genomen. In de andere gevallen is het nemen van het besluit verdaagd. In die gevallen is overigens geadviseerd een schadevergoeding uit te keren. Naar aanleiding van de genomen besluiten zijn thans in totaal 21 bezwaarschriften ingediend, die in behandeling zijn genomen door de bezwarencommissie.

2.1.6 Vergunningen

Het proces tot het verkrijgen van de benodigde vergunningen loopt gestaag door. De aandacht verschuift van het aanvragen van de vergunningen naar de afgifte van de aangevraagde vergunningen. De inwerkingtreding van de nieuwe Tracéwet en de daaruit voortvloeiende coördinatie-verplichting zullen nog bijzondere aandacht vragen binnen het project. In de provincie Gelderland is sprake van trage procedures rondom de planologie en de noodzakelijke vergunningen.

2.1.7 Archeologie

In februari 2000 zijn de laatste veldonderzoeken afgerond. In totaal waren op dat moment veertig verkennende opgravingen (proefsleuven) en negentien definitieve opgravingen uitgevoerd. Voor dertien terreinen is een ontwerp voor fysiek behoud geschreven. Archeologische toezichthouders zien tijdens de aanleg toe op naleving hiervan door civiele aannemers. De wetenschappelijke rapportages van de vindplaatsen verlopen volgens planning. De verwachting is dat de gedrukte versie van de standaardrapporten in het eerste halfjaar van 2001 gereed zijn. In september 2001 wordt het project Archeologie in de Betuweroute officieel afgerond met het aanbieden van alle eindproducten: het publiksboek, een tentoonstelling, een congres, rapportages en een documentaire. Tijdens de realisatiefase van de Betuweroute blijft een klein archeologisch team operationeel. Dit team van archeologische toezichthouders heeft taken met betrekking tot de fysieke bescherming van dertien vindplaatsen die behouden blijven onder de spoorbaan, toevalsvondsten die tijdens het civiele werk gedaan worden en de evaluatie van de archeologische inventarisatie van het tracé. Het werk van de toezichthouders is op 1 april 2000 begonnen en zal naar verwachting in 2003 kunnen worden afgerond.

2.1.8 Kabels en leidingen

Binnen deze conditie zijn voor het hele project Betuweroute 233 projecten te onderscheiden. Van deze projecten zijn 53 projecten uitgevoerd en 27 projecten in uitvoering.

2.2 Havenspoorlijn

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

- Het aanpassen van het tracé Havenspoorlijn tussen de Maasvlakte en emplacement Waalhaven-zuid (contractclusters HS1 t/m HS6)
- De bouw van de Botlektunnel (contractcluster KW1)
- De aanleg van het nieuwbouwtracé Verlegde Havenspoorlijn (clustercode VHS) en het nieuwbouwtracé Kortsluitroute (clustercode KSR)
- De uitbreiding en ombouw van rangeeremplacement Kijfhoek (clustercode KFH)
- De bouw van sporen voor de Betuweroute in Barendrecht + overkapping (clustercode BRD)

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

2.2.1 Bestaande Havenspoorlijn (HS1/HS2/HS3/HS4/HS5/HS6)

De Havenspoorlijn: 40 kilometer bestaand tracé tussen de Maasvlakte en Waalhaven in het Rotterdamse havengebied. Het tracé wordt, daar waar nodig, dubbelsporig gemaakt.

Goederenvervoer op het juiste spoor

Europa bouwt aan het spoorwegennet van de toekomst. De Europese Unie werkt intensief aan nieuwe infrastructuur.

De Europese Commissie heeft vanaf 1983 ruim 3,5 miljard gulden bijgedragen aan verschillende spoorprojecten in Europa.

Twee projecten worden belicht: de Central Railway in het Verenigd Koninkrijk en de Øresundsbron tussen Denemarken en Zweden.

De Trans-Europese Netwerken (TEN's) moeten in Europa bijdragen aan een volledig geïntegreerd vervoersnetwerk. Dit netwerk moet leiden tot een ruimer aanbod van vervoermiddelen voor reizigers en goederen, tot betere verbindingen tussen de perifere en centrale regio's in de Europese Unie en tot het integreren van verbindingen met de landen in Midden- en Oost-Europa die op weg zijn naar het lidmaatschap van de Europese Unie. Het spoorvervoer is één van de pijlers van de TEN's.

Het jaar 2010 is het jaar waarop de TEN-projecten tot stand moeten zijn gebracht.

Om het goederenvervoer op het juiste spoor te krijgen, worden Trans European Rail Freight Freeways (TERFF's) gecreëerd. Negen landen - Nederland, Duitsland, Zweden, Denemarken, Noorwegen, Finland, Oostenrijk, Zwitserland en Italië - ontwikkelen nieuwe of verbeteren bestaande infrastructuur ten behoeve van de TERFF's. Deze landen hebben afgesproken om het goederenvervoer per spoor zoveel mogelijk te laten plaatsvinden zonder oponthoud aan de grens.

Met de aanleg van de Betuweroute is Nederland het eerste land dat is begonnen met de aanleg van een open Europees goederenspoornetwerk.

Central Railway

De Central Railway gaat het Britse Liverpool met het Franse Lille verbinden.

De route is zeshonderd kilometer lang en loopt via Manchester, Londen en de Kanaaltunnel naar Lille.

De nieuwe verbinding zal ook dienst gaan doen als passagierstracé. Onder andere hierdoor staat een groot deel van de burgerij positief tegenover de komst van de nieuwe spoorlijn.

De spoorlijn wordt geschikt gemaakt voor het vervoer van vrachtauto's op treinen. Het is het enige spoor in Groot-Britannië waarop straks complete vrachtwagens op treinen kunnen worden vervoerd.

Er kan daarom geen gebruik worden gemaakt van bestaand spoor. Wel zal bij de keuze van het tracé zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van verouderde of niet meer in gebruik zijnde spoorlijnen.

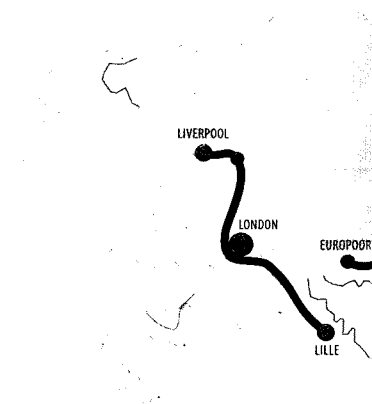
De spoorlijn gaat een uniek systeem bieden: vrachtauto's kunnen in het geheel op de treinen rijden. Gewone vrachtauto's worden direct op wagons gereden. Dat wil zeggen dat een logistiek bedrijf bijvoorbeeld de vrachtauto in Manchester op de trein zet en die er in

Noord-Frankrijk weer afhaalt. Het scheelt onder meer tijdrovende en dure ritten. Op deze manier zal naar verwachting 40% van het vrachtverkeer dat nu op deze route nog over de weg gaat, straks over het spoor worden vervoerd.

Het is de bedoeling dat het Britse Parlement eind 2000 groen licht zal geven om met voorbereidingen van het project te starten. Dan volgt nog een bezwaarschriftenprocedure. Wanneer deze is doorlopen, kan eind 2002 met de feitelijke aanleg van de spoorlijn worden begonnen. De Fransen hanteren dezelfde planning. De bouw gaat ongeveer vijf jaar duren. Wanneer de Britse en Franse regeringen dit jaar accoord gaan, kan de spoorlijn in 2007 in gebruik genomen worden.

De spoorlijn gaat in totaal meer dan twintig miljard gulden kosten. Men verwacht mede via sponsoring uit het bedrijfsleven het tracé gefinancierd te krijgen.

Wanneer de spoorlijn er eenmaal ligt, wordt verwacht dat er tweeduizend (spoor-gerelateerde) nieuwe en permanente banen zijn gecreëerd in Frankrijk en Groot-Britannië.





Øresundsbron

Denemarken en Zweden hebben sinds juli 2000 een oeververbinding: de Øresundsbron (Øresundbrug).

Een afgezonken tunnel met een lengte van circa 4 km, een ongeveer even lang kunstmatig eiland direct ten zuiden van Saltholm en een bijna acht kilometer lange brug vormen samen de vaste oeververbinding tussen de steden Malmö en Kopenhagen.

Hoewel de afstand tussen deze steden hemelsbreed slechts achttien kilometer is, en er tussen de steden frequent veerboten varen, heeft dit nooit geleid tot een integratie tussen de twee steden.

De verbinding is van belang. Dat is te zien aan de eerste maand na de opening. Er reden circa 4500 treinen over de brug, waarvan 300 goederentreinen.

Jarenlang waren Zweden en Denemarken fysiek gescheiden. De nieuwe verbinding moest dit omkeren. Niet alleen zijn de landen fysiek aan elkaar geschakeld, ook zullen economische,

administratieve, technische, institutionele en culturele grenzen nu mogelijk eenvoudiger te nemen zijn.

Met de komst van de verbinding is men met een ritje van twintig minuten met de auto of trein aan de overkant. Door de Øresundsbron ontstaat, met inbegrip van de buitenwijken van Malmö en Kopenhagen, een stedelijke agglomeratie met zo'n 2,5 miljoen inwoners.

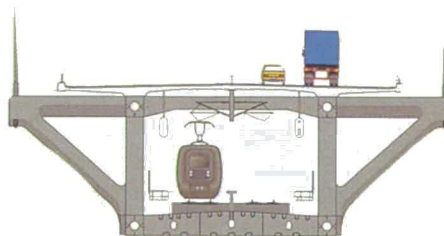
In 1991 tekenden de Zweedse en Deense regeringen een overeenkomst op grond waarvan kon worden begonnen met de realisatie van de verbinding tussen deze landen. In 1993 is de bouw gestart.

Meer dan drie miljard gulden is uitgegeven om de twee burendichter bij elkaar te brengen. Het realisatiebedrag van de oeververbinding is binnen het gestelde budget gebleven, een uitzondering bij grote infrastructuurprojecten. Ook kon de verbinding drie maanden vóór de geplande oplevering worden opgeleverd.

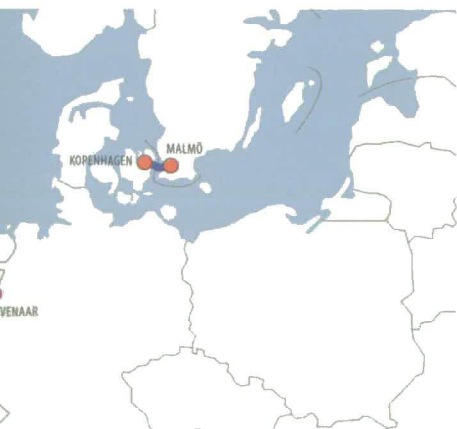
De Europese commissie heeft in het kader van TEN's een bijdrage verleend van 423 miljoen gulden.

Op de verbinding wordt tol geheven. Ook de spoorwegen dragen jaarlijks bij in de exploitatiekosten.

De brug moet zich in de komende dertig jaar zien terug te verdienen.



Een dwarsdoorsnede van de Øresundsbron



Ook worden emplacementen uitgebreid en knelpunten opgeheven.

De ombouw Europoort-Maasvlakte is volgens planning eind juli 2000 gereed. Naar verwachting zal eind 2000 de gehele onderbouw van de Maasvlakte tot de Botlekspoortunnel gereed zijn.

Van het nieuwe emplacement Maasvlakte-west zijn zeven sporen op 1 maart 2000 in dienst gesteld. Deze sporen zijn voorlopig handbediend in dienst gegaan; in december 2000 zal de definitieve automatische beveiliging in werking worden gesteld.

2.2.2 Bovenbouw-Pilot elektrificatie 25kV (HS7)

De eerste 13 kilometer tussen Maasvlakte en Europoort is voorzien van 25kV bovenleiding.

Op dit tracé wordt sinds juni 2000 een groot aantal tests uitgevoerd. Na afronding, eind 2000, kan begonnen worden met de elektrificatie van de rest van de Havenspoorlijn.

2.2.3 Botlekspoortunnel (KW1)

De Botlekspoortunnel is de eerste geboorde spoortunnel van Nederland. De tunnel is ruim drie kilometer lang waarvan een deel, twee buizen van ca. twee kilometer geboord wordt. De eerste tunnelbuis is in februari gereed gekomen. De boormachine is vervolgens in delen naar de start-schacht getransporteerd. In juni 2000 is begonnen met het boren van de tweede tunnelbuis.

Vondelingenviaduct

De uitvoering start eind 2000/begin 2001. Voor het werk 'Ontsluiting Vondelingenplaat' dat in combinatie met werkzaamheden voor derden (Rijkswaterstaat) bij de Betuweroutewerkzaamheden wordt uitgevoerd, is een convenant gesloten tussen de minister van Verkeer en Waterstaat, de gemeente Rotterdam, de deelgemeente Hoogvliet en NS Railinfrabeheer.

2.2.4 Verlegde Havenspoorlijn, Vaanplein en Kortsluitroute (VHS/KSR)

De 6,5 kilometer lange Verlegde Havenspoorlijn verbindt het emplacement Waalhaven met de doorgaande sporen. Het tracédeel ligt daarbij voor het grootste gedeelte in de berm van de A-15.

Ook de reconstructie van het verkeersknooppunt Vaanplein behoort tot het contract.

De Kortsluitroute is 4 kilometer lang en ligt in de berm van de A-15 tussen Waalhaven en Barendrecht. De uitvoeringswerkzaamheden voor de onderbouw van de Verlegde Havenspoorlijn zijn in februari 2000 gestart. In april 2000 is begonnen met de aanbesteding van de reconstructiewerkzaamheden aan het Vaanplein.

2.2.5 Barendrecht (BRD)

De onderkruising van de spoorzone Rotterdam-Dordrecht onder de A15 door is niet breed genoeg om de 10 sporen die daar de A15 kruisen gelijkvloers te laten passeren. De Hogesnelheidslijn-Zuid passeert dan ook de A15 via een onderdoorgang (*dive-under*). Iets verder naar het noorden gaat het spoor vanuit de dive-under omhoog en een nog te bouwen viaduct op, die nodig is om de HSL-Zuid

treinen van 'linksrijdend' op 'rechtsrijdend' over te laten gaan. In de toekomst lopen er negen, in plaats van de huidige vier, sporen door Barendrecht. Om de overlast van het treinverkeer op deze sporen zoveel mogelijk te beperken wordt over een lengte van 1500 meter een overkapping over de sporen heen gebouwd, een tunnel boven op het maaiveld.

Het bestemmingsplan Spoorzone Barendrecht is vastgesteld. De bouwvergunning voor de overkapping, het station, de kunstwerken Noldijk en Gebroken Meeldijk, de kabeltunnels en de duikers is verleend. De gunning van de stationsoverkapping heeft in maart 2000 plaatsgevonden. De opdracht is verleend aan de aannemerscombinatie Hegeman-Besix-Mowlem. Na een proefperiode met geluïdsarm heien en het verkrijgen van de deelbouwvergunning is inmiddels gestart met het heien. In het begin van het tweede kwartaal is het contract BR/BRD/01 (Onderdoorgang Boezemweg) opgeleverd. Op 13 mei 2000 is deze onderdoorgang in gebruik gesteld.

2.2.6 Kijfhoek (KFH)

Op Kijfhoek wordt het emplacement aangesloten op de Betuweroute en wordt het rangeerproces door middel van heuvelen gemoderniseerd; door de bouw van twee viaducten wordt doorgaand treinverkeer en bestemmingsverkeer Kijfhoek gescheiden. Het tweede heuvelspoor is in oktober 1999 in dienst genomen. Eind 1999 is het contract voor het grondwerk voor de noordelijke en zuidelijke dienstweg en het vorkviaduct en de noordelijke fly-over gegund. De opdracht ging naar de Combinatie HBS Kijfhoek. Dit grondwerk is inmiddels voor de helft gerealiseerd. Het bestek voor de kunstwerken Vorkviaduct en noordelijke fly-over wordt binnenkort gegund.

2.3 A15-lijn: Onderbouw

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

Dit traject bestaat uit de volgende onderdelen:

- De bouw van de Sophiatunnel (clustercode KW2)
- De bouw van de onderbouw van het nieuwbouwtracé A15-lijn (clusterscodes BR1 t/m BR8)
- De bouw van de tunnel Pannerdensch Kanaal (clustercode KW3)
- De bouw van de tunnel Zevenaar (clustercode KW4)

Omdat het bouwcontract BR7 tezamen met de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal (KW3) is aanbesteed zullen BR7 en KW3 onder één noemer worden beschreven. Dit geldt ook voor het bouwcontract voor BR8 dat tezamen met de tunnel Zevenaar (KW4) is aanbesteed.

2.3.1 Sophiatunnel (KW2)

Met een lengte van ruim 8 km is de Sophiaspoortunnel het langste betonnen bouwwerk van de Betuweroute. De tunnel kruist vier polders, vijf gemeenten, twee rivieren, twee snelwegen, een provinciale weg, tien lokale wegen en het reizigersspoor Rotterdam-Dordrecht. Het geboorde deel van deze tunnel is ruim vier kilometer lang en bestaat uit twee tunnelbuizen met een diameter van

bijna 10 meter. Op 18 mei 2000 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de starthandeling verricht voor het boorproces voor de bouw van de 8 km lange Sophiatunnel. Na enige opstartproblemen wordt nu volgens een proces van continu boren aan de tunnel gewerkt.

2.3.2 Papendrecht-Lingewaal (BR1/BR2)

Dit tracé behelst de aanleg van 22 km Betuweroute in de Alblasserwaard. Het tracé wordt aangelegd in een aardebaanconstructie en bevat onder meer viaducten, een verdiepte ligging, een tunnel onder de rivier de Giessen en bruggen over het Merwedekanaal en de Linge. Op 18 januari 2000 is door NS Railinfrabeheer een gunning verstrekt aan de aannemerscombinatie HBSC. Een deel van de opdracht is verstrekt in de vorm van een zogenoemd alliantiecontract. Hierin zijn de gezamenlijke belangen van de opdrachtgever en opdrachtnemer op het terrein van condities en de uitwerking van het ontwerp geëxpliciteerd. Doel van deze contractvorm is om tot een optimale projectuitvoering te komen, waarbij het vinden van mogelijke besparingen een gezamenlijk belang is. Deze contractvorm is een innovatie op het gebied van ontwerp en realisatie van infrastructuur in Nederland. De Waardse Alliantie is een gezamenlijke organisatie van opdrachtgever (de projectorganisatie Betuweroute) en opdrachtnemer (de aannemerscombinatie HBSC).

De Waardse Alliantie is verantwoordelijk voor:

- het definitieve ontwerp van de Betuweroute vanaf Sliedrecht tot en met Gorinchem;
- een goede omgang met de omgeving (zoals de bevolking en de gemeenten);
- het technisch toezicht.

De Waardse Alliantie heeft een begin gemaakt met de realisatie van de grondwerken en kunstwerken. Deze werkzaamheden verlopen volgens planning. Het verleggen van de kabels en leidingen in dit tracégedeelte verloopt moeizaam.

2.3.3 Gorinchem-Buren (BR3)

Dit tracé ligt naast de rijksweg A15 en heeft lengte van 24,4 km. Het werk bestaat uit de aanleg van een aardebaan, het verhogen van viaducten en het op een aantal plaatsen verleggen van de rijksweg A15. Het contract is in maart 2000 gegund. De werkzaamheden beginnen per 1 augustus 2000 en lopen voor de onderbouw door tot oktober 2003. De projectorganisatie Betuweroute is in overleg met de gemeente Lingewaal inzake zandtransport ten behoeve van de aanleg van de Zeiving.

2.3.4 Buren-Valburg (BR4/BR5)

Dit tracégedeelte heeft een lengte van circa 25 km en ligt aan de noordzijde zo strak mogelijk gebundeld met de rijksweg A15. In dit gedeelte wordt de aardebaan zo veel mogelijk met een maaveldligging aangelegd, zo ook de A15. De kruisende wegen worden over de Betuweroute en de A15 geleid waarvoor diverse aanpassingen nodig zijn. De gunning van het contractcluster BR4 (Buren) is in juli 2000 voorzien. Het contractcluster BR5 (Valburg) is op 7 maart 2000 gegund aan de aannemerscombinatie Beturo. De bouw start in augustus 2000.

2.3.5 Valburg-Pannerdensch Kanaal (BR6)

Dit tracé heeft een lengte van ongeveer 20 km en is tot en met Bommel gebundeld met de rijksweg A15. Onderdeel van dit tracé is de aanleg van het Centraal Uitwissel Punt bij Valburg. Het tracé kruist de A50 en de A325 en de spoorlijn Arnhem-Nijmegen.

Naar aanleiding van de besluitvorming rond de NOV hebben de gemeenten Elst en Valburg hun medewerking aan het project Betuweroute enige tijd opgeschort. Op basis van de afspraken die in het bestuurlijk overleg van de minister van Verkeer en Waterstaat met de gemeente Elst zijn gemaakt heeft de gemeente officieel (planologische) medewerking aan de Betuweroute weer toegezegd en is het overleg aangaande vergunningen en convenant hervat. Ook de gemeente Valburg heeft weer planologische medewerking toegezegd. Ambtelijk is er overeenstemming met Elst en Valburg over de convenanten die naar verwachting in september/oktober aan betreffende raden zullen worden voorgelegd.

De aanbestedingsprocedure verkeert in de laatste fase: voorlopige gunning vond reeds plaats, de definitieve gunning is in juli voorzien. Met de daadwerkelijke bouw wordt na de bouwvakvakantie (medio augustus) begonnen.

2.3.6 Pannerdensch Kanaal-Zevenaar (BR7/KW3)

Voor een optimale inpassing in het landschap wordt de kruising van de Betuweroute met het Pannerdensch Kanaal uitgevoerd met een boortunnel. Bovendien zijn er diverse maatregelen genomen om de hinder voor zowel de bewoners als de ter plaatse voorkomende zeldzame amfibieën te beperken. Een ander onderdeel van het contract is de aanleg van ongeveer 5 km spoorbaan, waarover enkele viaducten worden aangelegd voor het lokale wegverkeer.

Het verplaatsen van het kleidepot bij de steenfabriek Huissensewaard is één van de voornaamste aandachtspunten bij de conditionering van dit contractcluster. Met een eigenaar van de grond naast de steenfabriek is er overeenstemming over de aankoop. Met de provincie Gelderland moet nog overeenstemming worden bereikt over de sanering van een in het bestaande kleidepot aangetroffen pyrietverontreiniging. In mei 2000 is het contract gegund aan Combinatie Comol Pannerdensch kanaal. De aannemerscombinatie is reeds begonnen met de voorbereidende bouwwerkzaamheden.

2.3.7 Zevenaar-Duitse grens (BR8/KW4)

Het tracédeel van Zevenaar tot aan de Duitse grens heeft een lengte van 7,5 km. Een prominent onderdeel van dit tracé is de ongeveer 2,3 lange spoortunnel in de gemeente Zevenaar.

Deze tunnel wordt op traditionele wijze gebouwd. Tevens worden tot aan de Duitse grens ook nog verschillende kleinere bouwwerken uitgevoerd.

Met de gemeente Zevenaar is in het eerste kwartaal van 2000 het convenant gesloten. Tevens zijn de benodigde bouwvergunningen voor de kunstwerken (waaronder die voor de spoortunnel) afgegeven. De gemeente Zevenaar heeft bezwaar gemaakt tegen de inrichting van een tijdelijke depotruimte voor vrijkomende grond. In Zevenaar is van nature arseenhoudende grond aan-

getroffen. Met de provincie Gelderland, de Milieu-inspectie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat loopt overleg over het hergebruik van deze grond binnen het plangebied. Het contract Zevenaar is in maart 2000 gegund aan de aannemerscombinatie BTC Gelderse Poort. De bouwwerkzaamheden zijn in mei 2000 gestart.

2.4 A15-lijn: Bovenbouw

Alvorens over te gaan tot de aanbesteding van de bovenbouw zal de Kamer nader worden geïnformeerd over de haalbaarheid van de ideeën van het bedrijfsleven over het toekomstig gebruik van de Betuweroute. Ook wordt de Kamer daarbij geïnformeerd over de voorgenomen wijze van contractering van de bovenbouw.

Overwogen wordt het ontwerp en de bouw van de bovenbouw en het beheer en onderhoud van de gehele lijn (onder en bovenbouw) in één zogenoemd 'DBM-contract' (Design, Build & Maintain) aan te besteden. In september 2000 zal de minister van Verkeer en Waterstaat, zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg op 28 juni 2000, met een nota richting Kamer komen, waarover zij vervolgens op korte termijn een overleg zal voeren.



3 Projectbeheersing

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de kaders waarbinnen het project wordt gerealiseerd. Het gaat hierbij om ontwikkelingen die zich in de verslagperiode hebben voorgedaan ten aanzien van planning (3.1), financiën (3.2), inhoudelijke scope (3.3) en de projectorganisatie (3.4).

3.1 Planning en risico's

De actuele planning is gericht op de vroegst mogelijke indienststellingsdata: juli 2003 voor de Havenspoorlijn en juli 2005 voor de A15-lijn. De planning is in februari 2000 aan een risico-analyse onderworpen. Uit die analyse blijkt dat de indienststellingsdatum voor de A15-lijn ligt tussen 1 juli 2005 en 1 april 2006 met een waarschijnlijkheid van tachtig procent dat de indienststelling in november 2005 plaats vindt. Daarbij wordt uitgegaan van de veronderstelling dat maatregelen tot beheersing van verdragingsrisico's succesvol blijken te zijn.

Uit de risico-analyse blijkt dat de indienststellingsdatum van de Verlegde Havenspoorlijn ligt tussen 1 juli 2003 en 1 oktober 2004, met een waarschijnlijkheid van tachtig procent dat de indienststelling in maart 2004 zal plaatsvinden. Door zoveel mogelijk werkzaamheden gelijktijdig uit te voeren, wordt getracht de gevolgen van de opgelopen vertraging bij de uitvoering van de reconstructie van het Vaanplein voor de aanleg van het Verlegde Havenspoor in tijd te compenseren.

Hierdoor kan de indienststellingsdatum met tachtig procent waarschijnlijkheid worden vervroegd.

De voortgang van de conditie kabels en leiding loopt binnen bijna alle contractclusters achter op de planning. De stagnerende voortgang is één van de grootste risico's voor de voortgang van het gehele project. Getracht wordt dit risico te beheersen door een speciaal team van specialisten in te zetten op knelpunten met betrekking tot kabels en leidingen die een directe bedreiging voor de voortgang van de andere werkzaamheden vormen. Een flink aantal beheersmaatregelen zijn in uitvoering.

Figuur 1, op pagina 26, geeft de globale planning van het project met de standlijn per 1 juli 2000. Waar de standlijn samenvalt met de lijn van 1 juli 2000 ligt de voortgang in het project op schema. Waar de standlijn links van de lijn van 1 juli 2000 staat is er achterstand ten opzichte van de oorspronkelijke planning. De projectorganisatie tracht door middel van maatregelen de verdragingsrisico's maximaal te beperken en stuurt daarbij op de vroegst mogelijke indienststellingsdata.

Uitgangspunt is daarbij dat dergelijke maatregelen niet leiden tot een budgetverhoging.

Ten opzichte van de 7e Voortgangsrapportage zijn de indienststellingsdata voor de bestaande en de verlegde Havenspoorlijn in de planning 'gesynchroniseerd'; er wordt nu voor beide onderdelen van de Havenspoorlijn gestuurd op de vroegst mogelijke indienststellingsdatum in juli 2003.

Voor het overige is de planning niet gewijzigd. Zoals vermeld in de 7e Voortgangsrapportage lopen conditioneringsactiviteiten voor een aantal tracédelen door in de uitvoeringsfase.

Kritiek hierbij is de tijdige verlegging van kabels en leidingen op een aantal tracédelen, als ook de trage voortgang bij het verkrijgen van vergunningen en de afronding van planologische procedures in de provincie Gelderland.

Havenspoorlijn

(Maasvlakte - Kijfhoek)

Bestaande Havenspoorlijn

planologische inpassing

conditionering

bouw

Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute

planologische inpassing en conditie

bouw Verlegde Havenspoorlijn

bouw Kortsluitroute

Barendrecht en Kijfhoek

planologische inpassing

conditionering

bouw

A15 - lijn

(Kijfhoek - Zevenaar Grens)

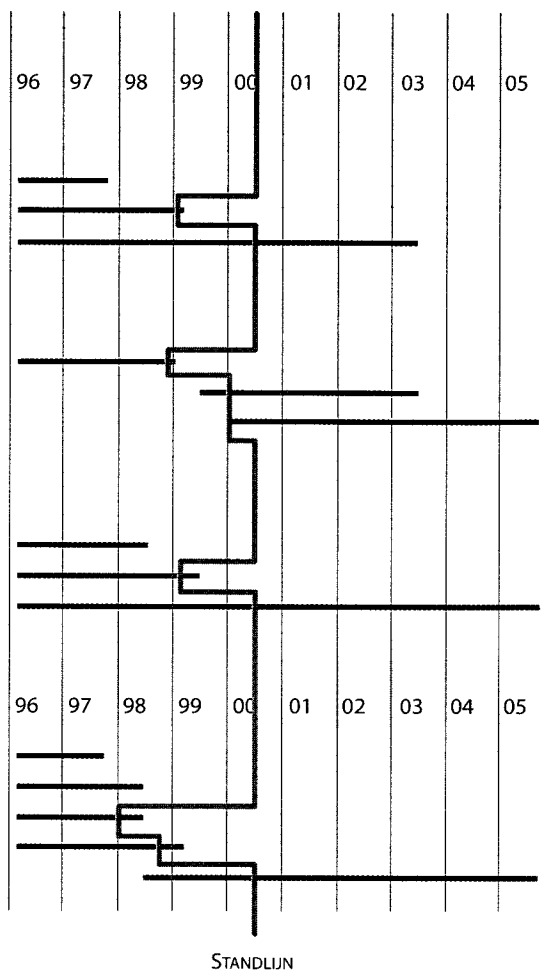
tracébesluit

planologische inpassing Zuid-Holland

planologische inpassing Gelderland

conditionering

bouw



FIGUUR 1: GLOBALE PLANNING VAN HET PROJECT EN STANDLIJN PER 1 JULI 2000

3.2 Financiën

3.2.1 Budgetontwikkeling

In 1995 is in de Rijksbegroting een budget gereserveerd van f 8,250 miljard (€ 3.744 miljard) (prijspeil 1995). Dit bedrag is exclusief BTW, exclusief een onzekerheidsmarge van 20% en dient als referentie voor de investeringskosten van de Betuweroute. In tabel 1 is de ontwikkeling van het budget opgenomen.

3.2.2 Verplichtingen

Verplichtingen moeten worden onderscheiden naar de door de Minister van Verkeer en Waterstaat

project- onderdeel	budget per 01-04-96	budgetontwikkeling in vorige verslagperioden			budgetontwikkeling in deze verslagperiode (voorlopige cijfers) ²				
		prijsspeil 1995	wijziging in PvE	loon- en prijsspeil ¹	kosten ontwikk. ²	wijziging in PvE	loon- en prijsspeil ¹	kosten ontwikk.	prijsspeil 2000
Havenspoorlijn	3100 1407	100 45	377 171	0 0	29 13	47 21	0 0	3653 1658	
A15-lijn	5150 2337	130 59	600 272	0 0	31 14	123 56	0 0	6034 2738	
Totaal	8250 3744	230 104	977 443	-22 -10	60 27	170 77	0 0	9665 4386	

TABEL 1 BUDGETONTWIKKELING IN DE RIJKSBEGROTING, IN MILJOENEN GULDEN
IN MLN EURO

¹ Indexering loon- en prijsspeilontwikkeling volgens BOI, verwerkt t/m 2000; correcties op basis van reële index verwerkt t/m 1995.

² Cijfers zijn voorlopig en worden in de begroting voor 2001 verwerkt.

NB Het totaalbedrag in deze tabel (f 9.665 mln) (€ 4386) wijkt f 2 mln af van het in tabel 9 vermelde totaalbedrag (f 9.667 mln) (€ 4386). Deze afwijking is het gevolg van afrondingsverschillen.

aan NS Railinfrabeheer afgegeven beschikkingen en de verplichtingen die NS Railinfrabeheer vervolgens jegens derden aangaat op basis van die afgegeven beschikkingen. In tabel 2 wordt aangegeven welke bedrag is gemoeid met de afgegeven beschikkingen. In tabel 3 is de stand van verplichtingen van NS Railinfrabeheer jegens derden aangegeven. Tot slot zijn in tabel 4 de verplichtingen opgenomen die samenhangen met rechtstreeks door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verrichte activiteiten voor het project Betuweroute.

In tabel 3 is de stand van de verplichtingen van NS Railinfrabeheer jegens derden aangegeven.

NS Railinfrabeheer gaat die verplichtingen aan op basis van afgegeven beschikkingen.

Deze verplichtingen hebben betrekking op het projectmanagement, voorbereidingskosten en de investeringskosten voor het project Betuweroute. In de verslagperiode is door de NS Railinfrabeheer voor f 1.740 mln (€ 790 mln) aan nieuwe verplichtingen aangegaan. Dit betekent dat in totaal door

	ge- slagen	nog te slaan	totaal
tot 01-09-'99	5400 2450	4115 1867	9515 4317
01-09-'99 tot 01-07-2000	2228 1011	-2228 -1011	
totaal	7628 3461	1887 856	9515 4318

TABEL 2 STAND VAN DE BESCHIKKINGEN,
AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS,
PRIJSPEIL 2000
IN MLN EURO

	aan- gegaan	te gaan	totaal
tot 01-09-'99	3715 1686	5800 2632	9516 4318
01-09-'99 tot 01-07-2000	1740 790	-1740 -790	
totaal	5455 2475	4060 1842	9516 4318

TABEL 3 VERPLICHTINGEN NS-RIB JEGENS DERDEN
AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS,
AANGEGANE VERPLICHTINGEN IN
LOPENDE PRIJZEN
IN MLN EURO

NS Railinfrabeheer voor f 5.455 mln (€ 2.475 mln) aan verplichtingen is aangegaan.

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

	aan- gegaan	te gaan	totaal
tot 01-09-'99	65 30	85 39	150 68
01-09-'99 tot 01-07-2000	28 13	-28 -13	
totaal	93 42	57 26	150 68

TABEL 4 STAND VAN VERPLICHTINGEN V&W
AFGEROND OP MILJOENEN GULDENS,
AANGEGANE VERPLICHTINGEN IN
LOPENDE PRIJZEN
IN MLN EURO

3.2.3 Uitgaven

Op basis van de door ministerie van V&W aangegane verplichtingen wordt per kwartaal aan NS Railinfrabeheer een voorschot betaald voor de betaling aan derden (op basis van gesloten contracten). Dit voorschot wordt verrekend met het in het voorgaande kwartaal verstrekte voorschot op basis van de werkelijk gerealiseerde uitgaven door NS Railinfrabeheer.

In tabel 5 staat aangegeven wat de stand is met betrekking tot de voorschotten.

In tabel 6 staat aangegeven wat daarvan aan uitgaven door NS Railinfrabeheer is gerealiseerd. Deze uitgaven hebben betrekking op projectmanagement, voorbereidingskosten en de investeringskosten voor het project. In de verslagperiode is f 938 mln (€ 426 mln) uitgegeven.

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

	uitgaven
tot 01-09-'99	2193 995
01-09-'99 tot 01-07-2000	650 295
totaal	2843 1290

TABEL 5 BETAALDE VOORSCHOTTEN
AFGEROND OP MLN GULDENS,
IN LOPENDE PRIJZEN
IN MLN EURO

	uitgaven
tot 01-09-'99	2035 923
01-09-'99 tot 01-07-2000	938 426
totaal	2973 1349

TABEL 6 UITGAVEN NS-RIB
AFGEROND OP MLN GULDENS,
IN LOPENDE PRIJZEN
IN MLN EURO

	uitgaven
tot 01-09-'99	48 22
01-09-'99 tot 01-07-2000	20 9
totaal	68 31

TABEL 7 UITGAVEN V&W
AFGEROND OP MLN GULDENS,
IN LOPENDE PRIJZEN
IN MLN EURO

Actueel budget op 01-07-2000 (1)	Door V&W afgegeven beschikkingen aan NS-RIB (2)	Door NS RIB aangegane verplichtingen jegens derden (3)	Door V&W betaalde voorschotten (5)	Door NS RIB gerealiseerde uitgaven (6)	Door V&W gerealiseerde uitgaven (7)
9665	7628	5455	2843	2973	68
4386	3461	2475	1290	1349	31

TABEL 8 OVERZICHT VAN VERPLICHTINGEN EN UITGAVEN, IN MILJOENEN GULDENS, IN LOPENDE PRIJZEN

IN MLN EURO

NB Het totaalbedrag in deze tabel (f 9.665 mln) wijk f 2 mln af van het in tabel 9 vermelde totaalbedrag (f 9.667mln). De afwijking is het gevolg van afrondingsverschillen.

In tabel 8 zijn, samenvattend, de hiervoor genoemde cijfers samengebracht.

3.2.4 Kostenontwikkelingen

In het kader van projectbeheersing wordt bij voortduring het evenwicht tussen budget en raming bewaakt en worden zo nodig maatregelen genomen om het evenwicht te herstellen. Zo is in de zesde Voortgangsrapportage melding gemaakt van een nieuw 'ijkpunt' op basis waarvan een eerder geconstateerde onbalans tussen de raming en het beschikbaar gestelde budget in evenwicht was gebracht. De implementatie van beheersmaatregelen behorende bij dit nieuwe 'ijkpunt' heeft tijdens de afgelopen periode zijn beslag gevonden. In dat kader is een aantal kostenontwikkelingen budgettair ingepast. Voor een aantal ontwikkelingen is de oplossing buiten het project gevonden. Enkele andere kostenontwikkelingen zijn binnen het budget van het project opgevangen. In subparagrafen 3.2.4.1, 3.2.4.2 en 3.2.4.3 wordt dit nader uitgewerkt.

3.2.4.1 Oplossingen buiten het project

Voor de volgende kostenontwikkelingen is de oplossing *buiten* het project gevonden. Besloten is dat deze kosten binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat worden gedekt door bijdragen uit het Infrafonds aan het budget van de Betuweroute.

Het betreft:

1. Waalhaven Zuid	f 11 mln	(€ 5 mln)
2. Verlegde Havenspoorlijn	f 18 mln	(€ 8 mln)
3. HST-Oost tunnel	f 30,4 mln	(€ 14 mln)
Totaal:	f 59,4 mln	(€ 27 mln)

NB: Het gaat hier om voorlopige cijfers die op dit moment het traject van de begrotingsvoorbereiding doorlopen. Pas na vaststelling van de begroting 2001 zijn de cijfers formeel bekrachtigd.

In de verslagperiode is het budget aangepast met f 59,4 mln (€ 27mln). Deze aanpassing heeft betrekking op de administratieve verwerking van bijdragen uit andere artikelen van het Infrafonds aan het project Betuweroute. Het totale budget komt inclusief de prijspeil aanpassing daarmee op f 9.665 mln (€ 4.386 mln) (prijspeil 2000).

Toelichting

Waalhaven Zuid:

Het reeds bestaande emplacement Waalhaven Zuid is gelegen in het Rotterdamse havengebied. Naast het emplacement ligt het Rail Service Center Rotterdam, dat geen onderdeel uit maakt van het project Betuweroute. Gebaseerd op de nieuwe inzichten in de te verwachten overslag van containers in de Rotterdamse haven is een capaciteitsuitbreiding van RSC noodzakelijk. Dit heeft er toe geleid dat ook een aanpassing van de sporen lay-out van het emplacement Waalhaven Zuid noodzakelijk is geworden. De noodzaak van deze scopewijziging is reeds eerder onderkend; de toevoeging van financiële middelen is in dit overzicht verwerkt.

Verlegde Havenspoorlijn:

In 4e Voortgangsrapportage is reeds gemeld dat, op grond van groeiprognoses en te verwachten capaciteitsproblemen, besloten is om de Verlegde Havenspoorlijn versneld aan te leggen en te elektrificeren. Daarmee wordt de indienststeldingsdatum vervroegd ten opzichte van 2005. Tijdens de afgelopen verslagperiode is de financiële dekking van de hieraan verbonden kosten (i.v.m. zettingsproblematiek) in dit overzicht verwerkt.

HST-oost tunnel :

Er is in het verleden voor gekozen om de tunnel van de Betuweroute in Zevenaar in samenhang te ontwerpen met een eventuele (latere) tunnel bij Zevenaar voor de HST-oost. Als besloten wordt tot de aanleg van een tunnel voor de HST-Oost, dan komt deze pal naast de tunnel van de Betuweroute te liggen. Dit heeft geleid tot een aantal voorzieningen bij de bouw van de tunnel van de Betuweroute vooruitlopend op een mogelijke tunnel van de HST-Oost. Voor de extra kosten van deze voorzieningen is binnen de begroting van Verkeer en Waterstaat een bedrag aan het budget van de Betuweroute toegevoegd ten laste van het Infrafonds.

3.2.4.2 Oplossing binnen het project

Teneinde deze kostenontwikkelingen binnen het project te dekken is besloten de budgetten voor de posten Onvoorzien en voor EAT (Engineering, Administratie en Toezicht) te fixeren op het prijspeil van 1997 (hiermee wordt f 80 mln (€ 36 mln) gedekt) en een deel ten laste te brengen van de post Onvoorzien (f 132,4 mln) (€ 60 mln). Gegeven de fase van uitvoering werd deze stap verantwoord geacht. Momenteel vindt tussen het ministerie van V&W en de NS Railinfrabeheer overleg plaats over de uitvoering van het besluit tot de fixatie van het budget voor de EAT-kosten. Daarbij worden de reeds genomen en de nog te nemen beheersmaatregelen en consequenties besproken.

Omdat thans de mogelijkheden uitgeput raken om kostenontwikkelingen via verdere versobering op te vangen is besloten van de gereserveerde f 958,9 mln (€ 435 mln) (inclusief onvoorzien en prijspeil 1999) voor de contractclusters Kijfhoek en Verlegde Havenspoorlijn/Kortsluitroute voorlopig op de projectonderdelen Kijfhoek en Kortsluitroute een deel (f 190 mln) (€ 86 mln) als financiële reserve binnen het project aan te houden. Afgezien van deze financiële reserve zijn de werkzaamheden voor Kijfhoek/Verlegde Havenspoorlijn/Kortsluitroute in uitvoering genomen.

Een aantal andere kostenontwikkelingen (voor een totaalbedrag van f 212,4 mln) (€ 96,4 mln) is binnen het project opgevangen.

Het betreft:

1. Ongelijkvloerse kruising Europaweg	f	28 mln	(€ 12,7 mln)
2. Double Stack oostelijke tunnels	f	41 mln	(€ 18,6 mln)
3. Raad van State/reparatie TB-besluit	f	40 mln	(€ 18,2 mln)
4. MER-evaluatie	f	3 mln	(€ 1,4 mln)
5. Archeologie	f	21,3 mln	(€ 9,7 mln)
6. Beheer kruisende infra	f	40 mln	(€ 18,2 mln)
7. Uitkomsten van mee- en tegenvallers binnen het project	f	39,1 mln	(€ 17,7 mln)
Totaal:	f	212,4 mln	(€ 96,4 mln)

Toelichting

Ongelijkvloerse kruising Europaweg

Om redenen van spoorwegveiligheid is het ontwerp van de Havenspoorlijn, daar waar deze de Europaweg kruist, aangepast. De oorspronkelijk gelijkvloerse kruising (spoorwegovergang) moest worden aangepast tot een ongelijkvloerse kruising. Reeds in 1993 is deze aanpassing in het ontwerp van de Betuweroute opgenomen. Ten tijde van de besluitvorming in 1993 en 1995 is het budget echter niet aan deze scope-wijziging aangepast omdat het toen mogelijk werd geacht de kosten binnen het totale project op te vangen. Gelet op de huidige inzichten is dekking binnen de post Onvoorzien reëel.

Double stack oostelijke tunnels

In de Betuweroute zijn vijf tunnels opgenomen. De bouwcontracten van twee daarvan, de Botlektunnel en de Sophiatunnel, zijn reeds gegund. In het kader van de toen lopende aanbestedingsprocedure is in overleg met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat (AO d.d. 17-12-1997) besloten om deze beide westelijke tunnels te realiseren met een zodanige toekomstvaste diameter, dat double stack-vervoer (twee op elkaar gestapelde containers op een wagon) door deze tunnels in de toekomst mogelijk is.

Over de overige drie tunnels, onder de Giessen, het Pannerdensch Kanaal en bij Zevenaar, is destijds aangegeven dat ook deze tunnels een groter profiel zouden krijgen, mits de meerkosten binnen het budget zouden kunnen worden opgevangen. Geconstateerd is dat zulks het geval is. Vervolgens is tijdens de rapportageperiode besloten ook de oostelijke tunnels met een toekomstvast profiel te bouwen.

Uitspraak Raad van State

In de vorige voortgangsrapportage is reeds aandacht besteed aan de uitspraak van 28 mei 1998 van de Raad van State inzake het Tracébesluit Betuweroute 1996. De kosten die gemoeid zijn met de extra maatregelen ten behoeve van het herstellen van het Tracébesluit worden binnen het budget opgevangen.

MER-Evaluatie

Op grond van de Wet Milieubeheer bestaat binnen de m.e.r.-procedure een verplichting tot het opstellen en uitvoeren van een evaluatieonderzoek om de milieueffecten van de ingreep, in dit geval de aanleg van de Betuweroute, te onderzoeken. In het kader van dit onderzoek zullen voor verschillende aspecten (sociaal en ecologisch) effectmetingen worden verricht. Oorspronkelijk waren hiervoor geen middelen begroot. Besloten is de dekking van de onderzoekskosten die gedurende de looptijd van het project worden gemaakt binnen het budget van de Betuweroute te zoeken.

Archeologie

Voor Archeologie zijn in het vastgestelde budget voor de Betuweroute stelposten opgenomen. Uitgaande van de verwachting dat circa de helft van de vindplaatsen daadwerkelijk onderzocht zou moeten worden, is destijds bij het opstellen van de PKB Betuweroute voor het archeologisch onderzoek een bedrag van circa f 45 mln (€ 20,4 mln) gereserveerd. De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) heeft, aan de hand van de door haar gehanteerde criteria en uitgangspunten nu een definitieve selectie gemaakt van de archeologische vindplaatsen langs het tracé. Daarbij is de ROB te werk gegaan overeenkomstig internationaal gemaakte afspraken die hun neerslag hebben gevonden in het Verdrag van Valetta (Malta 1992). Dit betekent dat het gereserveerde bedrag hoger zal uitvallen. Ook voor deze kosten is een oplossing binnen het budget van de Betuweroute gezocht.

Beheer kruisende weginfrastructuur

Als onderdeel van het project worden de wegen aangepast die de Betuweroute kruisen. Het gaat hier om de viaducten en het aanleggen van nieuwe parallelwegen of verbindingswegen. Na afloop van de bouw zal het beheer worden overgedragen aan een logische wegbeheerder. Het is standaard om eenmalig een beheers- en onderhoudsvergoeding te betalen op basis van een afkoopsom. De hiermee gemoeide kosten zijn tijdens de afgelopen periode budgettair ingepast.

Uitkomsten van mee- en tegenvallers binnen het project

Betreft de uitkomst van diverse kleinere mee- en tegenvallers die zich binnen het project hebben voorgedaan. De ontwikkeling van mee- en tegenvallers wordt continu gevolgd waarbij getracht wordt mee- en tegenvallers onderling op te vangen.

3.2.4.3

Bodemsanering

Voor bodemsanering is ten tijde van de PKB f 100 mln (€ 45,4 mln) gereserveerd binnen het budget van de Betuweroute, onder de vermelding dat het een stelpost betrof.

Bij het begin van het project is een raming gemaakt op grond van ervaringen met vergelijkbare saneringen en de op de markt bekende eenheidsprijzen voor reinigen en hergebruik van grond. Mede in verband met het destijds ontbreken van betredingstoestemmingen kon toen géén nauwkeurige raming worden opgesteld. Inmiddels is een verbeterd inzicht ontstaan in de werkelijke situatie.

De huidige inschatting is dat de uiteindelijke kosten totaal circa f 180 mln (€ 81,7 mln) gaan bedragen. Als de meerkosten zich daadwerkelijk voor doen zullen de kosten worden gedekt uit het

Infrafonds, tenzij het mogelijk blijkt de kosten voor bodemsanering binnen het project zelf op te vangen. In afwachting hiervan wordt het budget van de Betuweroute nog niet opgehoogd.

3.2.5 Kasritme

In de 7e Voortgangsrapportage Betuweroute is gemeld dat er in het jaar 2002 nog een spanning bestaat tussen het beschikbaar budget in de rijksbegroting en de benodigde financiën ingevolge de uitvoeringsplanning van de Betuweroute van f 317 mln (€ 143,8 mln). Het ging hier om een kastekort in 2002 en overschotten in latere jaren en dus niet om een tekort in het totale project-budget van de Betuweroute.

In de verslagperiode is bij voorjaarsnota 2000 tussen de ministers van Financiën, Economische zaken en Verkeer en Waterstaat de afspraak gemaakt het kastekort middels een kasschuif met het Fonds Economische Structuurversterking (FES) op te heffen.

3.2.6 Dekking Budget

In tabel 9 zijn de meerjarencijfers van de gereserveerde middelen en de dekkingsbronnen van het project Betuweroute weergegeven. De meerjarencijfers sluiten aan op de Rijksbegroting 2001 zoals deze ter goedkeuring aan de Tweede Kamer zal worden aangeboden.

Privaat

Deze bijdrage wordt voorgefinancierd uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES) totdat er opbrengsten uit private exploitatie beschikbaar komen.

	t/m 98	99	00	01	02	03	04	later	totaal
Meerjarencijfers	1502 682	1043 473	1157 525	1352 614	1448 657	1330 604	1092 496	743 337	9667 4387
Dekking									
Infrafonds	235 107	30 14	19 9	194 88	185 84	230 104	343 156	315 143	1551 704
FES	1181 536	981 445	1100 499	1126 511	1208 548	448 203	215 98	-203 -92	6056 2748
Privaat						608 276	519 236	616 280	1743 791
Overig	86 39	32 15	38 17	32 15	55 25	44 20	15 7	15 7	317 144
Totaal	1502 682	1043 473	1157 525	1352 614	1448 657	1330 604	1092 496	743 337	9667 4387

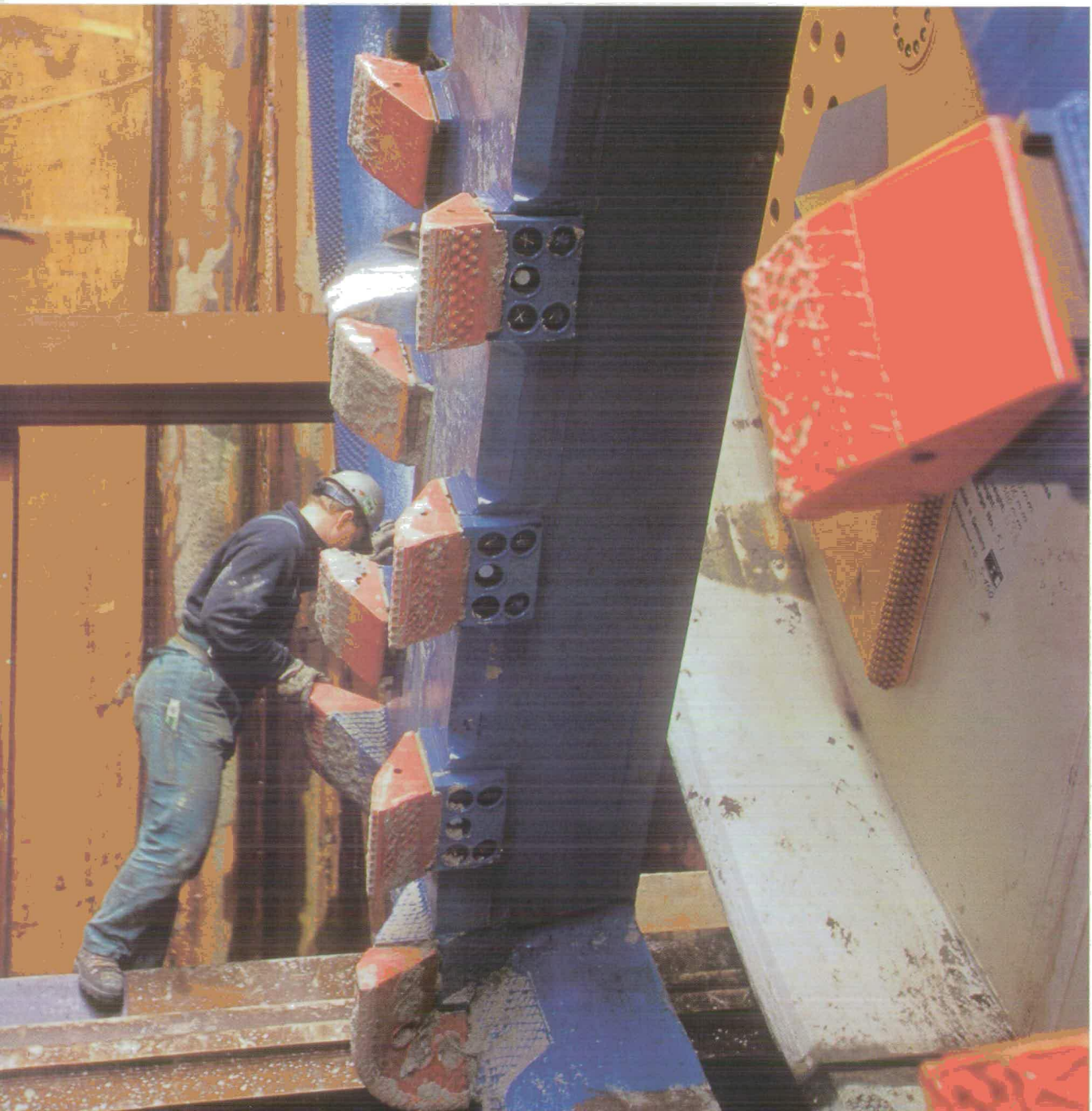
TABEL 9 MEERJARENCIJFERS GERESERVEERDE MIDDELEN IN DE RIJKSBEGROTING
IN MILJOENEN GULDENS, PRIJSPEIL 2000
IN MLN EURO

Europese bijdragen

De post 'Overig' in tabel 9 bestaat hoofdzakelijk uit de bijdrage van de Europese Unie die jaarlijks wordt vastgesteld op basis van de door het ministerie van V&W ingediende aanvragen. Het totaal begrote bedrag aan EU-bijdragen bedraagt 300 mln (€ 136,1 mln).

3.2.7 Invloed financiële beheersmaatregelen op de planning

De beheersmaatregelen die genomen zijn in het kader van het bereikte financiële evenwicht hebben naar het huidige inzicht geen gevolgen voor de opleveringsdatum van de Betuweroute als geheel. Met de inzet van de nodige beheersmaatregelen blijft het mogelijk de gehele Betuweroute in 2005 op te leveren.



3.3 Inhoudelijke Scope

Tijdens de afgelopen periode is besloten de scope van het project op de volgende twee punten te wijzigen:

1. De oostelijke tunnels worden toekomstvast gemaakt door hieraan een groter profiel toe te kennen. Hierdoor worden deze tunnels geschikt gemaakt voor mogelijk toekomstig 'double-stack' vervoer. Voor de nadere toelichting zie onder subparagraaf 3.2.4.2.
2. De tunnel Zevenaar wordt zodanig toekomstvast geconstrueerd dat hiermee voorkomen wordt dat een latere aanleg van een naastgelegen tunnel voor de HST-oost onmogelijk of onnodig kostbaar wordt. Voor een nadere toelichting zie onder subparagraaf 3.2.4.1.

3.4 Organisatie

3.4.1 Organisatieontwikkeling

Om het project adequaat te kunnen blijven besturen en beheersen vereist het organisatie- en besturingsmodel van de projectorganisatie permanent aandacht. Om de organisatie beter toe te rusten op de uitvoeringsfase waarin het project zich thans bevindt, is met ingang van 1 maart 2000 een wijziging in de organisatie-opzet van de projectorganisatie doorgevoerd

Als gevolg hiervan is het aantal regio's teruggebracht tot twee en is de verantwoordelijkheid voor de uitvoeringsactiviteiten nadrukkelijk gelegd bij de regiodirecteuren. Op centraal niveau zal de aandacht zich sterker richten op sturing, beheersing en verantwoording van het project als geheel.

3.4.2 Certificering

Vanuit het samenwerkingsverband tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS Railinfrabeheer is gewerkt aan een gezamenlijk kwaliteitssysteem voor de Projectorganisatie Betuweroute. Hierdoor kan gewerkt worden volgens uniforme, duidelijk vastgelegde en geborgde methoden. Het kwaliteitssysteem zal bijdragen tot:

- duidelijke procesbewaking en -beheersing
- eenduidige besluitvorming en goede interne afstemming
- effectief, efficiënt en veilig werken
- eenduidige verantwoording naar derden

Op 30 mei 2000 is door het bestuur van het certificeringsbureau Certiked het NEN-ISO-9001-certificaat aan de projectorganisatie toegekend.

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>
1999		
2 september	Brief met informatie over de visie van de minister op de noordoostelijke verbinding Betuweroute	22589 nr. 149
24 september	Brief met toelichting op het besluit om de noordoostelijke verbinding van de Betuweroute niet aan te leggen	22589 nr. 152
24 september	Aanbieden van Voortgangsrapportage Betuweroute nr.7	22589 nr. 153
25 oktober	Antwoorden op vragen van het lid Van der Steenhoven inzake aangaan van verplichtingen richting NS Railinfrabeheer	
27 oktober	Aanbieden gedrukte versie Voortgangsrapportage Betuweroute nr.7	
27 oktober	Aanbieden van Evaluatie Milieu-effecten Betuweroute jaarrapportage 1997-1998	
16 november	Antwoorden op vragen van het lid Leers over Design & Construct	
22 november	Brief met actueel overzicht van de uitgaven en verplichtingen met betrekking tot het project Betuweroute	22589 nr. 155
2000		
28 januari	Antwoorden op vragen van het lid Van der Steenhoven over de Betuweroute	
15 februari	Antwoorden op vragen van het lid Van den Berg over de Betuweroute	
17 april	Afschrift van antwoord minister op brief van B&W van de gemeente Zevenaar	
8 juni	Antwoorden op vragen van het lid Leers over NS Railinfrabeheer bij de aanleg van de Betuweroute	
9 juni	Brief over de voortgang van het ontwikkelingstraject in de nauwe samenwerking met de marktpartijen	22589 nr. 158
21 juni	Aanbieden van reactie op het concept-rapport 'Beleidsinformatie Betuweroute' van de Algemene Rekenkamer	27195 nr. 3
28 juni	Brief met informatie zoals toegezegd in het AO met de Vaste Commissie van V&W	27195 nr. 5
29 juni	Antwoorden op vragen van het lid Leers over het zandtransport bij de aanleg van de Betuweroute	

Colofon

pag 2: Aankomst boor BTC, Ronald Tilleman

pag 12: Oud Alblas, Ronald Tilleman

pag 24: Laswerk bij aankomst boor BTC, Ronald Tilleman

pag 34: Oud Alblas, Ronald Tilleman

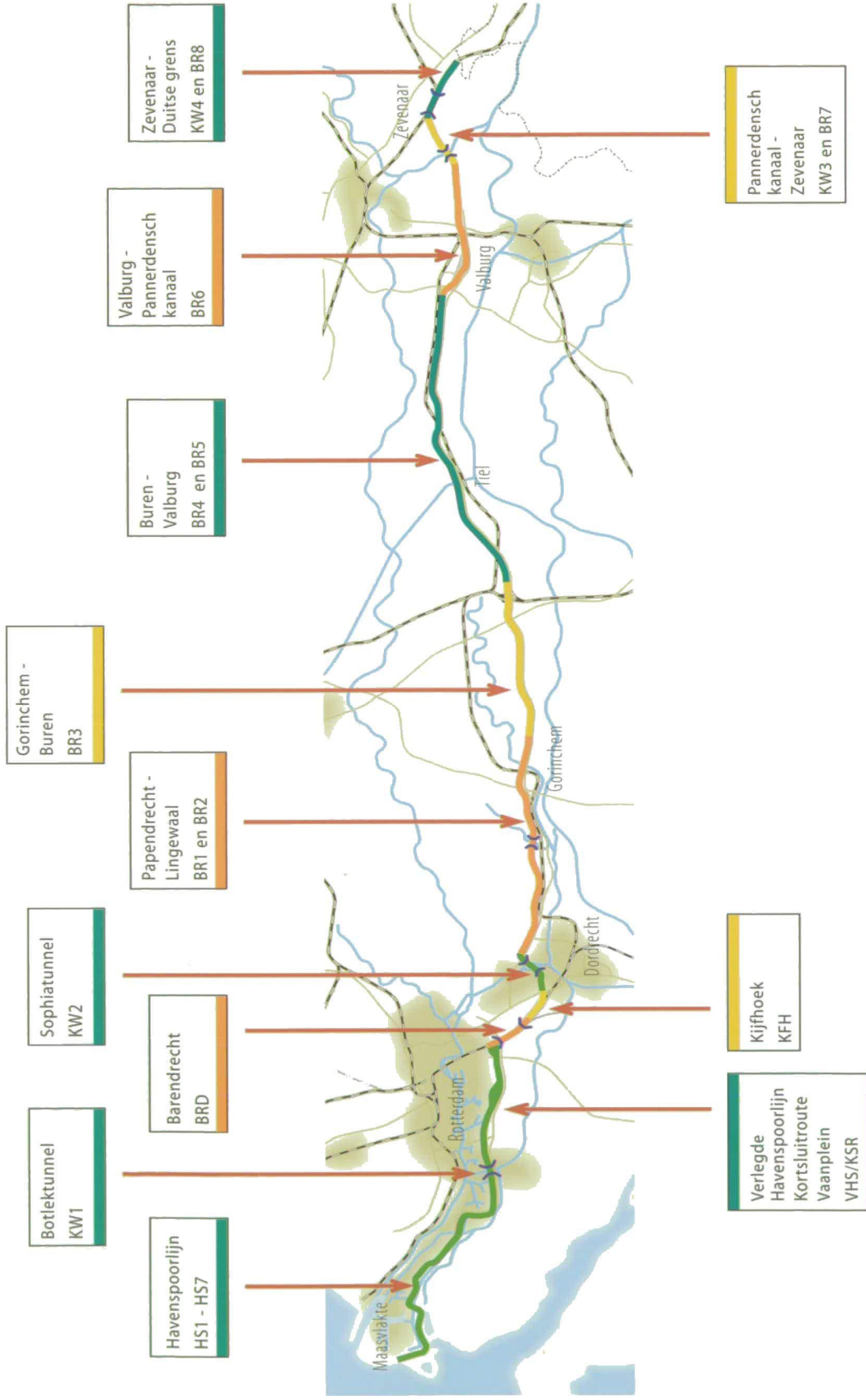
Foto's beschikbaar gesteld door NS Railinfrabeheer, Managementgroep Betuweroute

pag 18-19: Beeldmateriaal beschikbaar gesteld door de projectorganisaties Central Railway (UK) en Øresundsbron (DK)

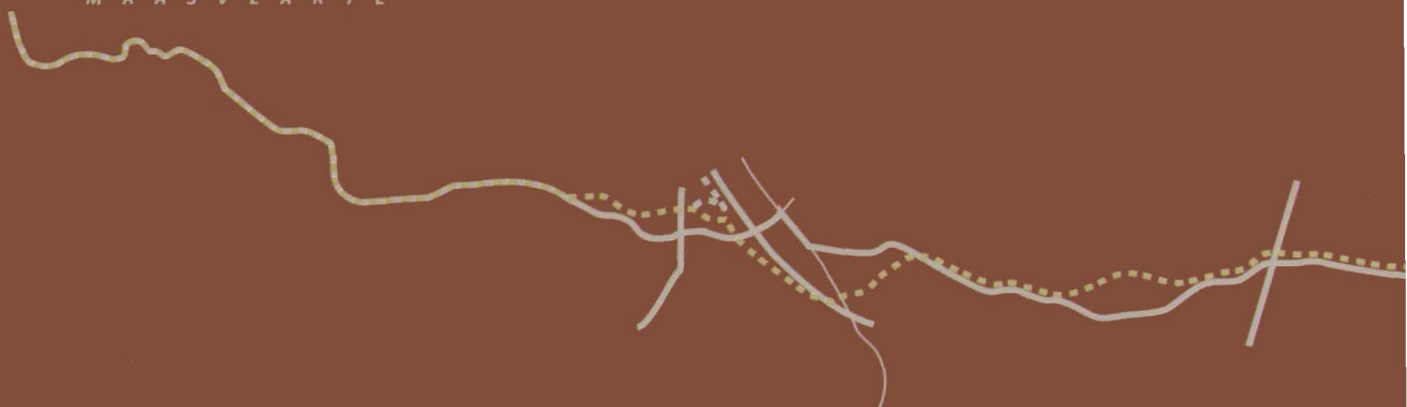
Lay out: Espresso Publishing

Druk: Sdu Grafisch Bedrijf

Contractclusters Betuweroute



M A A S V L A K T E



DE VOORTGANGSRAPPORTAGE BETUWEROUTE
KAN WORDEN AANGEVRAAGD BIJ SDU-FULFILMENT

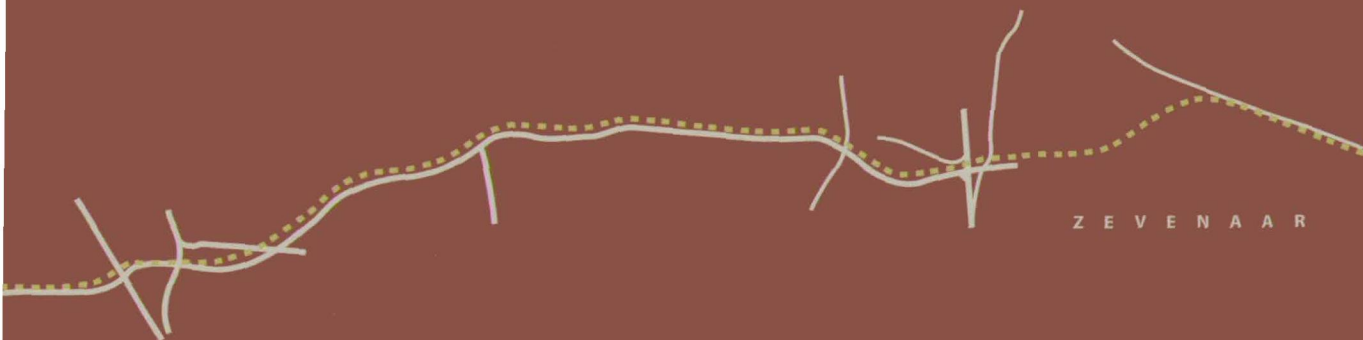
TELEFOON: 070 3789830
FAX: 070 3789783

ISBN 90 346 38537

BETUWEROUTE INFORMATIELIJN
0800 022 8005



Betuweroute



Voortgangsrapportage Betuweroute

9

PEILDATUM:
1 JANUARI 2001

De Voortgangsrapportage Betuweroute
is een publicatie van:

Projectdirectie Betuweroute
postbus 20903
2500 EX Den Haag

Directoraat-Generaal Goederenvervoer
Informatie en Documentatie
Postbus 20902
2500 EX Den Haag
tel. 070-3511001 / fax. 070-3511002



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Voortgangsrapportage

Betuweroute



Rapportageperiode:

1 juli 2000 - 1 januari 2001



Inhoud

	Inleiding en algemeen beeld	4
1	De omgeving van het project	
1.1	Algemene ontwikkelingen	7
1.2	Bovenbouw Betuweroute	9
1.3	Technische Ontwikkelingen	9
1.4	Interactie met omgeving	11
2	De voortgang van het project	
2.1	Vorbereiding op de bouw	13
2.2	Voortgang conditionering, bouw en aanbesteding Havenspoorlijn	16
2.3	A15-lijn: Onderbouw	18
2.4	A15-lijn: Bovenbouw	21
3	Projectbeheersing	
3.1	Planning en risico's	23
3.2	Financiën	25
3.3	Inhoudelijke scope	30
3.4	Organisatie	31
	Overzicht brieven en documenten	32

Inleiding

Dit is de negende Voortgangsrapportage over het project Betuweroute in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. Dit betekent dat halfjaarlijks aan de Kamer wordt gerapporteerd over de vorderingen van het project. Deze rapportage doet verslag over de voortgang van 1 juli 2000 tot en met 31 december 2000.

Leeswijzer

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

Algemeen Beeld

Bovenbouw Betuweroute

Tijdens deze periode is relatief veel aandacht gegeven aan het ontwerp voor de bovenbouw van de Betuweroute. Mede op verzoek van de Kamer is onderzocht of het vigerende ontwerp van de bovenbouw zodanig 'toekomstvast' is dat het de realisatie van innovatieve ideeën uit de markt over medegebruik niet onmogelijk maakt. Geconstateerd is ook dat binnen het huidige ontwerp met aangepast materieel het vervoer van opleggers/vrachtwagens per spoor mogelijk is.

Ook de keuze van de contractvorm voor de bovenbouw is gedurende de verslagperiode een belangrijk aandachtspunt geweest. Een nadere analyse van de mogelijkheden om een zogeheten DBM-contract (Design, Build and Maintenance) af te sluiten, heeft tot de conclusie geleid dat de toepassing van deze contractvorm voor de Betuweroute met teveel onzekerheden omgeven is. Er is voor gekozen om het Ontwerp en de Bouw los van de Onderhoudscomponent (Maintenance) aan te besteden.

Nu dit besluit is genomen kan begin 2001 worden gestart met het contracteringsproces met een oproep aan gegadigden zich te melden voor kwalificatie. Vervolgens worden medio 2001 documenten aan de gekwalificeerde partijen gezonden, op basis waarvan die partijen tot hun aanbiedingen kunnen komen. Verwacht wordt dat eind 2001 een geïntegreerd contract gesloten kan worden dat zowel het ontwerp als de bouw omvat.

Voortgang aanleg Betuweroute

De werkzaamheden aan de Havenspoorlijn verlopen met uitzondering van de onderdelen Botlek-tunnel, tracédeel Waalhaven/Pernis en de Verlegde Havenspoorlijn (Vaanplein, M-baan) volgens planning. Op de Havenspoorlijn is de spoorverdubbeling op het gedeelte Europoort - Maasvlakte opgeleverd. Een andere mijlpaal was de opening van het nieuwe Railservice Center Maasvlakte (RSC) en het bijbehorende emplacement. Na enige opstartproblemen loopt het boorproces voor de Sophiaspoortunnel vrijwel op schema.

Met de gunning van het contract BR4 in september 2000 is het laatste grote contract voor de aanleg van de onderbouw van de A15-lijn in uitvoering genomen. Op veel plaatsen langs het A15-gedeelte zijn uitvoerende werkzaamheden zichtbaar.

Ontwikkelingen

Doordat de nodige extra tijd is ingeruimd om de meest adequate contractvorm te bepalen voor de bovenbouw komt de planning voor dit onderdeel enigszins onder druk te staan. Verwacht wordt dat deze tijd kan worden ingehaald door de aannemerij meer vrijheden toe te staan bij de logistieke uitvoering binnen de vigerende kwaliteitseisen.

Voor de tijdige oplevering van de aangepaste Havenspoorlijn (dubbelsporig en geëlektrificeerd) is de voortgang van het werk aan de Verlegde Havenspoorlijn en de Botlekspoortunnel een kritische factor. In Gelderland blijft de medewerking van sommige bevoegde gezagen bij de voortgang van planologische procedures en bij het verlenen van vergunningen (o.a. voor het verleggen van kabels en leidingen) een punt van zorg. Met een zo optimaal mogelijke mix aan beheersmaatregelen wordt getracht de risico's van een overschrijding van opleveringstermijnen te beheersen. Er van uit gaande dat deze maatregelen succesvol zijn, moet het nog steeds mogelijk zijn de Havenspoorlijn medio 2003 en de gehele Betuweroute in 2005 in dienst te stellen.

Een positieve ontwikkeling is dat tijdens de verslagperiode overeenstemming is bereikt over de technische vereisten van de tunneltechnische installaties. In veelvuldig overleg met bevoegde gezagen, brandweer en andere externe betrokkenen is het gelukt een generiek paraplubestek voor de installaties in alle tunnels te schrijven. Hierbij speelt dat in de afgelopen jaren de veiligheidseisen, mede onder invloed van een aantal calamiteiten in tunnels in West-Europa, steeds verder zijn aangescherpt door het bevoegd gezag. Onderzocht wordt in hoeverre deze aanscherping noopt tot een wijziging van het ontwerp.

Exploitatie

Er is een ontwikkelingstraject gestart waarin intensief wordt samengewerkt door aanbieders van infrastructuurcapaciteit voor goederenvervoer per spoor. Dit traject moet leiden tot een zodanige afstemming van capaciteitsaanbod en -vraag, dat in de aanloop naar de Betuweroute door inpassing van treinpaden een goed goederennetwerk ontstaat. Een positieve ontwikkeling in dit verband is dat een aantal marktpartijen het initiatief heeft genomen tot de oprichting van een zogeheten 'Gebruikersplatform railgoederenvervoer'.

Financiële projectbeheersing

Op dit moment worden effecten van de in de achtste Voortgangsrapportage genoemde beheersmaatregelen geanalyseerd. Doel van deze analyse is nader te bepalen of het effect van deze beheersmaatregelen voldoende is voor het behoud van evenwicht tussen budget en raming. De kamer zal in Voortgangsrapportage nummer 10 over de uitkomsten worden geïnformeerd.



1 De omgeving van het project

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

1.1 Algemene ontwikkelingen

1.1.1 Europese ontwikkelingen in het railgoederenvervoer

De Betuweroute is een schakel in een Europees netwerk van railgoederenverbindingen. Voor de ontwikkeling van het internationale spoorgoederenvervoer is de Europese harmonisatie van spoorssystemen en de liberalisatie van het spoor van de EU-lidstaten van groot belang.

Op dit moment zijn er drie richtlijnen van kracht voor de marktordening van de spoorwegen in de EU:

- 91/440, hierin wordt minimaal de boekhoudkundige scheiding tussen vervoer en infrastructuur vereist en wordt toegang vereist voor internationale spoorwegdiensten uitgevoerd door combinaties van internationale vervoerders uit de onderscheiden lidstaten (= 91/440 diensten);
- 98/18, hierin worden de eisen voor een beroepsvergunning voor spoorvervoerders vastgelegd voorzover zij 91/440 diensten verrichten;
- 95/19, hierin worden globale eisen vastgelegd voor gebruiksvergoeding en capaciteitsmanagement; de reikwijdte is ook hier beperkt tot 91/440 diensten.

Op basis van een bemiddelingsprocedure hebben op 22 november 2000 het Europees Parlement en de Transportraad een akkoord bereikt over drie ontwerp-richtlijnen tot wijziging van de bovengenoemde Europese richtlijnen (het zogeheten 'spoorpakket'). In de vorige rapportage is reeds aangegeven wat deze wijzigingen behelzen.

De bemiddeling heeft zich toegespitst op een aantal door het Europees Parlement aangenomen amendementen. De belangrijkste is de openstelling van het Europese spoorwegnet voor mededinging: overeengekomen is dat uiterlijk zeven jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn het Trans Europese netwerk voor goederenvervoer per spoor uitgebreid wordt tot het gehele Europese spoorwegnet. De spoorwegondernemingen krijgen vanaf dat moment, voor het gehele net en tegen billijke voorwaarden, een garantie van toegang en doorvoer voor het internationale vervoer van goederen.

1.1.2 Ontwikkelingen in Duitsland

In 1993 hebben de Verkeersministers van Nederland en Duitsland de Overeenkomst van Warnemünde getekend. In het kader van deze overeenkomst heeft Duitsland zich verplicht tot de aanpassing van de op de Betuweroute aansluitende lijnen. Benadrukt moet worden dat op Duits grondgebied geen geheel nieuwe verbinding behoeft te worden gerealiseerd om het goederenverkeer verder af te wikkelen.

In tegenstelling tot Nederland wordt in Duitsland de capaciteit van het bestaande spoornet nog niet volledig benut. Op het gedeelte vanaf de Nederlandse grens, van Emmerich tot Oberhausen, rijden momenteel slechts enkele treinen per uur. Dat gaat na 2005 veranderen: met de komst van de Betuweroute zal ook in Duitsland het goederenvervoer per spoor toenemen.

Het Duitse spoornet beschikt nu bijna overal nog over voldoende capaciteit om dat op te vangen. Op de langere termijn zal Duitsland stap voor stap haar capaciteit uitbreiden. Zoals in de overeenkomst van Warnemünde is vastgesteld zal de gefaseerde uitbreiding, die zowel noodzakelijk is voor de groei van het goederen- als voor het personenvervoer, bestaan uit:

- de aanleg van een derde spoor tussen Wesel en Oberhausen
- vrije kruisingen in het knooppunt Oberhausen (tweesporige ongelijkvloerse verbindingen, ontvlechting reizigers-goederenvervoer), waarvan één fly-over inmiddels in aanbouw is
- de uitbreiding van de lijn Oberhausen - Keulen en de uitbreiding van de lijn Oberhausen - Herne.

Duitsland volgt de ontwikkelingen in Nederland om te kunnen beoordelen wanneer de werkzaamheden voor deze maatregelen moeten starten. Het overleg met de Duitse Regering over de eventuele verdere vergroting van de capaciteit via Emmerich op langere termijn (na 2015) zal naar verwachting in de loop van 2001 tot resultaten leiden.

1.1.3 Exploitatie

In de brief van 9 juni 2000 aan de Tweede Kamer inzake Exploitatie Railgoederenvervoer is een plan van aanpak aangekondigd voor de verdere verbetering van het railgoederenvervoer. In dit verband zijn in de verslagperiode een aantal acties benoemd ter verbetering van het overheidsbeleid en van de beschikbaarstelling van infracapaciteit door de railinfra-aanbieders. Met vijf railinfra-aanbieders (Railned, Railinfrabeheer, Verkeersleiding, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en DBNetz) wordt bezien welke acties mogelijk zijn om het spoorproduct te verbeteren. Deze vijf partijen gaan zich organiseren in het "Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer". De eventuele acties zullen gericht zijn op verbetering van de door de overheid gestelde kaders en randvoorwaarden waarbinnen het railgoederenvervoer zich kan ontwikkelen. Ook zijn er acties gericht op het verbeteren van het aanbod van railinfrastructuur door het Samenwerkingsverband. Onderwerp van acties zal onder andere zijn een meer marktgerichte exploitatie van de railgoederenpaden. Het gaat hierbij om acties voor de korte termijn (2001-2003) opdat voor de (her-)opening van de Havenspoorlijn de exploitatie van railgoederenpaden marktconform is. Het streven is om een actieplan vast te leggen in een Intentieverklaring waarbij zowel de Minister van Verkeer en Waterstaat als de vijf partijen georganiseerd in het Samenwerkingsverband zich committeren.

In december 2000 is op initiatief van verladersorganisatie EVO en Nederland Distributieland (NDL) het Gebruikersplatform Railgoederenvervoer opgericht en hebben marktpartijen die direct betrokken zijn bij het goederenvervoer per spoor zich verenigd. Het platform zoekt praktische oplossingen voor de problemen die de marktwerking in het goederenvervoer per spoor nu nog belemmeren. Ook wil het Gebruikersplatform een gesprekspartner zijn voor de exploitant van de infrastructuur.

1.2 Bovenbouw Betuweroute

Mede op verzoek van de Tweede Kamer is in de zomer van 2000 een korte adempauze ingelast, die gebruikt is om in overleg met het betrokken bedrijfsleven de wenselijkheden en mogelijkheden van de functionaliteit van de Betuweroute nogmaals te onderzoeken en het Programma van Eisen te toetsen op toekomstvastheid. Tevens is onderzocht of het hoogtepfiel van de Betuweroute voldoende ruimte biedt voor het vervoer van vrachtwagens en opleggers per trein.

De resultaten van deze studie zijn neergelegd in de nota Bovenbouw Betuweroute van 9 oktober 2000 en in de aanvulling hierop van 21 december 2000.

Uit dit onderzoek is gebleken dat het ontwerp (Profiel van Vrije Ruimte) niet hoeft te worden aangepast om eventueel toekomstig medegebruik door andere typen voertuigen, op basis van geavanceerde technologieën, niet onmogelijk te maken.

Verder is duidelijk geworden dat er spoorwagens voorhanden zijn waarmee opleggers per trein over de Betuweroute (en aangrenzende verbindingen) vervoerd kunnen worden binnen het Profiel van Vrije Ruimte dat op de Betuweroute beschikbaar is.

1.3 Technische ontwikkelingen

1.3.1 Beter benutten spoor (BB21)

Tijdens de afgelopen rapportageperiode is onderzocht of de argumenten waarop de keuze voor het tractie energie- en beveiligingssysteem (resp. 25 kV en ERTMS/ETCS level 2) is gebaseerd, nog steeds valide zijn. In de Nota Bovenbouw van 9 oktober 2000 is geconcludeerd dat de argumenten vóór 25 kV onverminderd gelden.

Door de toepassing van 25 kV wordt aangesloten bij elders in Europa ingezette ontwikkelingen ten gunste van 25 kV. Ook sluit dit systeem beter aan bij de energiebehoefte op de Betuweroute (zware goederentreinen). Bovendien is dit systeem relatief het meest zuinige energiesysteem en vraagt om een in verhouding "lichte" bovenleidingconstructie.

Bij de nieuwe afweging is tevens gekeken naar de mogelijkheden van toepassing van het Duitse tractie energiesysteem 15kV / 16 $\frac{2}{3}$ Hz. Toepassing van dit systeem is aanzienlijk duurder dan het 25 kV systeem, omdat 16 $\frac{2}{3}$ Hz niet door de Nederlandse electriciteitsproducenten wordt geleverd en van 50 Hz moet worden getransformeerd.

Het beveiligingssysteem ATB (eerste generatie) is technisch niet compatibel met het 25 kV systeem. Samenhangend met de keuze voor 25 kV is daarom gekozen voor een compatibel modern beveiligingssysteem volgens de Europese standaard ERTMS/ETCS.

Over de voortgang van het Programma BB21 kan gemeld worden dat op 13 december 2000 de beschikkingen zijn geslagen voor de ontwikkeling van de pilot EMC/25 kV en de beheersing VPT+. Daarmee zijn de beschikkingen afgegeven voor de laatste twee project-onderdelen van BB21. De beschikkingen voor de ontwikkeling van het beveiligingssysteem en realisatie van GSM-R waren reeds op 30 augustus 1999 en 14 juli 2000 afgegeven.

1.3.2 Pilot 25 kV

Zoals reeds gemeld in de achtste Voortgangsrapportage worden er in het Rotterdamse havengebied op de Havenspoorlijn testen uitgevoerd met 25kV. De uitkomsten van de testen worden tevens gebruikt voor de elektrificatie met 25 kV van andere nieuwbouwspoorprojecten, zoals de HSL-Zuid. In de maanden juni en juli 2000 zijn er geslaagde testen uitgevoerd gericht op de veiligheid van de mens langs het spoor. Ook de betrouwbaarheid van het functioneren van de bestaande trein-beveiligingssystemen kwam aan bod.

Eind 2000 zijn een serie vervolgtesten gestart. Het doel hiervan is de technische uitgangspunten te verifiëren. Ook wordt nagegaan of de neveneffecten van 25 kV binnen de vastgestelde normen ten aanzien van Electro Magnetische Compatibiliteit blijven. Voor het testen is een speciale "namaak-trein" (dummyload) gebouwd, waarmee de situatie met 25 kV kan worden nagebootst. Zodra dit testprogramma is afgerond zullen de resultaten van het pilotproject EMC/25kV worden geëvalueerd. Gezien de tot dusver verkregen positieve resultaten is wordt de afronding van het project in 2001 verwacht.

1.3.3 Bronbeleid geluid (TOEP)

Ten opzichte van het in de achtste Voortgangsrapportage beschreven TOEP-beleid is in de rapportageperiode de volgende vooruitgang geboekt:

Demonstratieprojecten

NedTrain Consulting heeft in opdracht van de Ministeries van V&W en VROM een projectprogramma opgesteld voor vier demonstratieprojecten voor stille goederentreinen. Het gaat hierbij om beperkte hoeveelheden materieel van twee vervoerders en twee spoorbouwers. Naar verwachting zal daar in het voorjaar van 2001 een derde vervoerder bij komen. Ieder project bestaat uit de toepassing van een andere mix van stille technieken, zoals bijvoorbeeld kunststof remblokken, schijfremmen, wioldempers.

Doelstellingen van de demonstratieprojecten zijn:

1. *Onderzoek en monitoring*: Praktijkervaring opdoen met stille technieken gedurende langere tijd en in de 'gewone dienstregeling'. Als zodanig kan het project worden beschouwd als een vervolg op het ICES-project Stiller Treinverkeer.

2. *Doorbraak forceren*: Verwacht wordt dat een demonstratie met een aantal daadwerkelijk rondrijdende stille treinen een positief effect zal hebben op de milieu-inspanningen van vervoerders en leveranciers van materieel, van binnen maar ook van buiten Nederland.

Over de uitvoering en financiering van deze demonstratieprojecten dient nog besluitvorming plaats te vinden.

Gebruiksregels geluid

Zoals ook aangekondigd in de brief van de Minister van V&W aan de Tweede Kamer van 11 april 2000 (Gevolgen besluit Noord-Oostelijke Verbinding (NOV); vervolginformatie - kenmerk DGG/SR/00/000700-fvh), heeft Railned eind 2000 een eerste schets voor geluid-gebruiksregels voor het spoor gemaakt. Deze gebruiksregels zijn een mes dat aan twee kanten snijdt:

1. Daar waar de geluidsnormen overschreden (dreigen te) worden, kan Railned de inzet van stiller materieel afdwingen waardoor zowel het milieu- als het vervoerbelang worden veilig gesteld.
2. Daar waar groei van het vervoer nu door de geluidsnormen wordt belemmerd of zelfs verhinderd, kan Railned toch capaciteit toekennen door hieraan de voorwaarde te stellen dat stil materieel wordt ingezet. Zo wordt de gewenste groei van het goederenvervoer mogelijk gemaakt zonder dat de geluidsnormen wordt overschreden.

Railned werkt thans aan een nadere uitwerking van de gebruiksregels.

Afronding daarvan wordt medio 2001 verwacht, waarna een proefperiode is voorzien.

1.4 Interactie met omgeving

Communicatiemiddelen

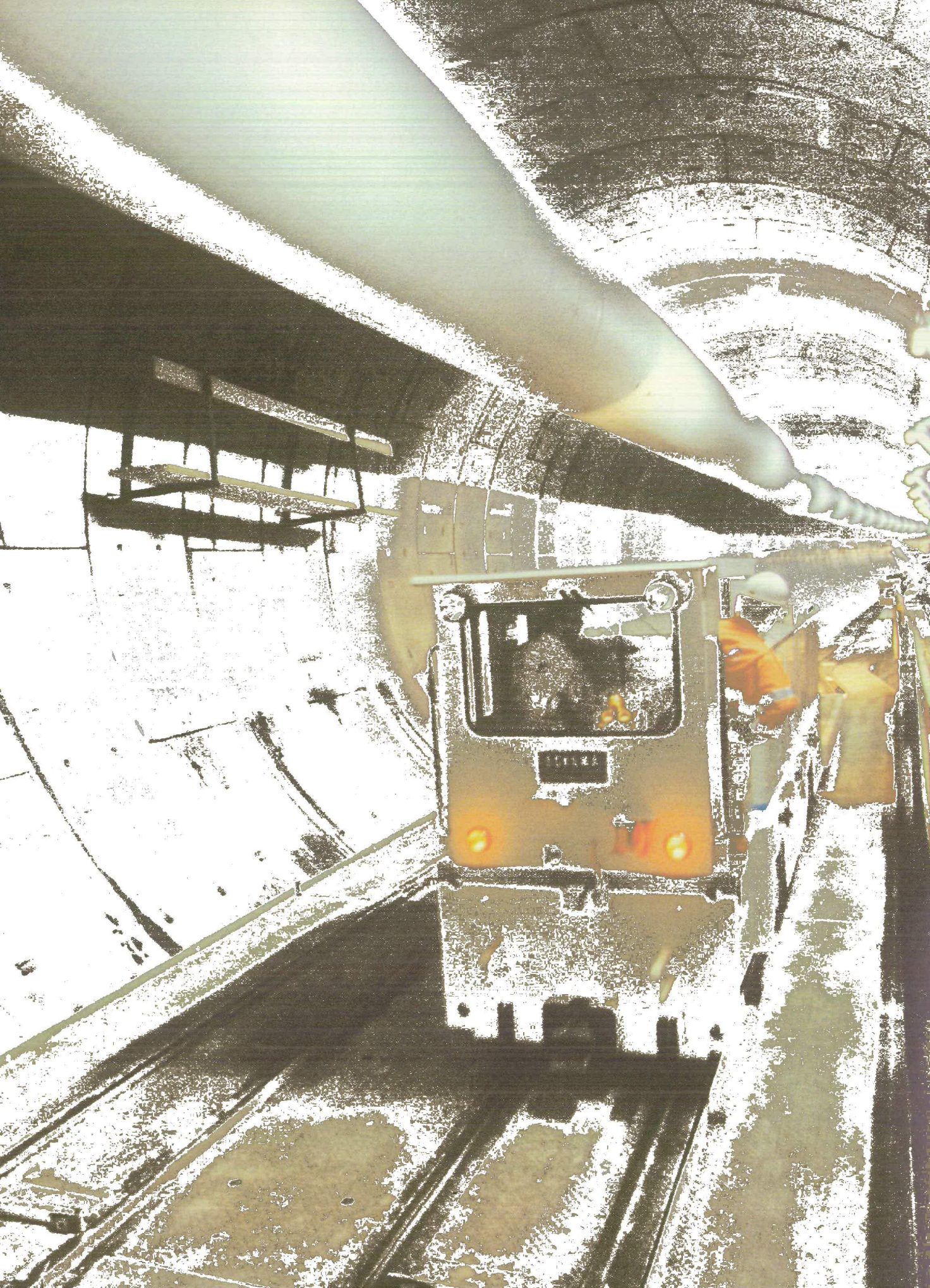
Ten behoeve van de communicatie over het project Betuweroute worden verschillende middelen ingezet. Deze zijn aan de huidige stand van het project aangepast. Ook zijn enkele nieuwe middelen beschikbaar gekomen. Zo is de tracékaartfolder en de expositie in het informatiecentrum Transpoint aan de actualiteit aangepast en heeft het project Betuweroute een nieuwe internetsite gekregen. Een nieuw middel is een voorlichtingsfilm waarin de vele aspecten van de Betuweroute in vogelvlucht de revue passeren.

Communicatie met de zakelijke omgeving

Het project werd in september op de grote internationale transportbeurs Innotrans 2000 in Berlijn gepresenteerd. Op deze beurs waren vierentwintig landen vertegenwoordigd. In november is een presentatie gehouden in Duisburg, waar de internationale pers werd geïnformeerd over de huidige stand van zaken in het internationale spoorwegverkeer.

Contacten met omwonenden

Op het bouwterrein van de Sophiaspoortunnel is een informatiecentrum ingericht waar regelmatig aan belangstellenden tekst en uitleg wordt gegeven over de bouw van deze spoortunnel.



In Gelderland zijn in de verslagperiode ter voorbereiding van de bouwwerkzaamheden verschillende informatie-avonden georganiseerd. Langs het Gelderse deel van de Betuweroute zijn in Tiel, Angeren en Zevenaar informatiecentra geopend.

Mijlpalen/starthandelingen

Op 10 juli 2000 heeft de officiële starthandeling plaatsgevonden voor de werkzaamheden onder het Pannerdensch Kanaal.

Op 30 november 2000 zijn het Rail Service Center Maasvlakte en bijbehorend emplacement officieel in gebruik genomen.

Op 20 december 2000 is de eerste paal geslagen voor de bouw van het vorkviaduct Kijfhoek.

2 De voortgang van het project

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voortgang van het project. Eerst wordt er een beeld geschetst van de voortgang van de conditionerende activiteiten. Vervolgens wordt voor elk van de contractclusters binnen het project de voortgang aangegeven.

De afwijkingen in de voortgang ten opzichte van de Betuweroute-brede referenties voor het aspect 'tijd' (te weten de indienstellingsdata en de overall planning) zijn aangegeven in paragraaf 3.1 van het hoofdstuk 3 Projectbeheersing.

2.1 Voorbereiding op de bouw

2.1.1 Procedures Raad van State

Verzoek aan de Ministers Netelenbos en Pronk tot heroverweging van de PKB en het Tracébesluit Betuweroute

De Stichting Duurzame Mobiliteit heeft Minister Netelenbos en Minister Pronk verzocht de PKB en het Tracébesluit Betuweroute te heroverwegen. Op 5 oktober 1999 hebben de Ministers dit verzoek afgewezen. Tegen deze afwijzing is de Stichting in beroep gegaan bij de Raad van State. Dit beroep is op 13 juni 2000 door de Raad van State behandeld. Bij uitspraak van 24 oktober 2000 is het verzoek gedeeltelijk toegewezen en gedeeltelijk vernietigd. De Raad van State heeft geconcludeerd, dat de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM niet bevoegd waren om op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het besluit tot afwijzing van het verzoek tot intrekking van de PKB te nemen. Deze bevoegdheid komt alleen de Ministerraad toe.

Het gevolg is dat de Ministerraad alsnog een besluit moet nemen op het verzoek van Stichting Duurzame Mobiliteit om de PKB in te trekken. Inmiddels heeft de Ministerraad op 19 januari 2001 dit verzoek tot intrekken van de PKB afgewezen. Volgens de Raad van State waren de Ministers wel bevoegd negatief te besluiten op het verzoek tot heroverweging van het Tracébesluit.

Er bestond volgens de Raad van State geen reden om het Tracébesluit in te trekken.

Tracébesluit Kortsluitroute

In oktober 1998 heeft de Raad van State een klein deel van het tracébesluit Kortsluitroute vernietigd op grond van cumulatie van factoren van externe veiligheid, geluid, zichtlokatie en bedrijfsvoering. Reparatie van het Tracébesluit Kortsluitroute is in voorbereiding.

Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar)

Op 25 juli 2000 heeft de Raad van State uitspraak gedaan over de beroepen die zijn ingesteld tegen het Tracébesluit Betuweroute 1998-3 (Zevenaar). De Raad heeft het onderdeel wachtspooren uit het Tracébesluit vernietigd. Voor dit onderdeel is het besluit dus nog niet onherroepelijk.

Een reparatie-Tracébesluit wordt in juni 2001 verwacht.

2.1.2 Voortgang diverse procedures

In het kader van het aanvullend "akoestisch onderzoek Calandbrug" worden de effecten van mogelijke maatregelen berekend. Na afronding van het onderzoek (naar verwachting in het eerste kwartaal 2001) zal bekend zijn voor welke woningen een hogere waarde moet worden aangevraagd. In convenanten worden nadere afspraken gemaakt tussen NS-Railinfrabeheer en de betrokken gemeenten en provincies. In Gelderland zijn tijdens de verslagperiode op dit punt goede vooruitgang gemaakt. Met de gemeente Rotterdam en met vijf Gelderse gemeenten moet nog een convenant worden afgesloten. Het convenant met de provincie Gelderland is op 20 september 2000 goedgekeurd door de Provinciale Staten van Gelderland.

Na Zuid-Holland is nu ook de grondverwerving in Gelderland definitief in de afrondende fase terecht gekomen. In de afgelopen periode zijn een groot aantal percelen ter beschikking gesteld voor de uitvoering. Met name met de overheden in Gelderland zijn belangrijke vorderingen gemaakt. Kritiek voor de tijdsplanning van de Betuweroute blijven de verwerving aan de noordzijde van de Zeiving en ter plaatse van de verlegging van de A-15 te Tiel.

Het milieukundig bodemonderzoek is nagenoeg afgerond. Alleen op enkele locaties waarvoor geen betredingstoestemming is gegeven moet nog onderzoek worden gedaan.

De benodigde toestemmingen worden binnenkort verwacht.

In aanvulling op de toepassing van zogenaamde "bodemkwaliteitskaarten" is op initiatief van de Projectorganisatie Betuweroute een nieuwe landelijke beoordelingsrichtlijn ontwikkeld (BRL9330) voor het milieuhygiënisch verantwoord uitvoeren van grootschalig grondverzet. De verwachting is dat deze Beoordelingsrichtlijn in het eerste kwartaal van 2001 door het Ministerie van VROM zal worden erkend. Vooruitlopend hierop is met de Gelderse bevoegde gezagen afgesproken om al conform deze (concept-)richtlijn te werken. In deze interimperiode wordt gesproken van een "producent eigen-verklaring". In Zuid-Holland wordt succesvol gewerkt met de bestaande bodemkwaliteitskaarten.

Na de aanleg van de Betuweroute en na de plaatsing van de geluidsschermen langs de Betuweroute, ondervinden in totaal zo'n 800 woningen een hogere geluidsbelasting dan de daarvoor geldende geluidsnorm. Voor het terugdringen van deze belasting zullen aan de gevel van 400 woningen isolerende maatregelen worden getroffen. In dat kader is in Zwijndrecht gestart met een pilotproject voor gevelisolatie. Hier zijn circa veertig woningen bij betrokken. Ook in Zevenaar en Duiven is gestart met de uitvoering van gevelisolatie.

De op 15 oktober 2000 in werking getreden Herziene Tracéwet heeft grote invloed op de wijze waarop vergunningen moeten worden aangevraagd. De aanvragen moeten geclusterd, via een door de Minister gemandateerde coördinator, bij de bevoegde gezagen worden aangevraagd. Bij besluit van de Minister van Verkeer en Waterstaat op 17 november 2000 is het hoofd Grondverwerving en Juridische Zaken van NS-RIB belast met het coördinatorschap van de vergunningaanvragen voor de Betuweroute en de HSL-zuid. De betrokken gemeenten zijn hiervan op de hoogte gesteld.

Van de uit te voeren verleggingen van kabels en leidingen is circa 62% in uitvoering. De meeste knelpunten die een risico vormden voor de voortgang van het project zijn inmiddels opgelost.

2.2 Voortgang conditionering, bouw en aanbesteding Havenspoorlijn

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

- *Het aanpassen van het tracé Havenspoorlijn tussen de Maasvlakte en emplacement Waalhaven-zuid (contractclusters HS01 t/m HS06)*
- *De bouw van de Botlektunnel (contractcluster KW1)*
- *De aanleg van het nieuwbouwtracé Verlegde Havenspoorlijn (clustercode VHS) en het nieuwbouwtracé Kortsluitroute (clustercode KSR)*
- *De uitbreiding en ombouw van het rangeeremplacement Kijfhoek (clustercode KFH)*
- *De bouw van sporen voor de Betuweroute in Barendrecht en overkapping (clustercode BRD)*

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

2.1.1 Bestaand traject Maasvlakte - Waalhaven (HS01/HS02/HS03/HS04/HS05/HS06/HS07)

De Havenspoorlijn: 40 kilometer bestaand tracé tussen de Maasvlakte en Waalhaven in het Rotterdamse havengebied. Het tracé wordt - daar waar nodig - dubbelsporig gemaakt, emplacementen worden uitgebreid en knelpunten worden opgeheven.

Maasvlakte West (HS05)

Op 30 november 2000 is het nieuwe Railservice Center Maasvlakte (RSC) en het bijbehorende emplacement geopend. Op het RSC en het emplacement zullen vooral shuttles (containertreinen) worden samengesteld naar bestemmingen in Europa.

Emplacement Botlek (HS01)

De sporen op het emplacement zijn aangepast om de aansluiting aan de Botlekspoortunnel mogelijk te maken, de capaciteit te vergroten, de rangeersporen aan te passen op de internationaal vastgestelde maximale treinlengte en voor het creëren van ruimte voor het plaatsen van bovenleidingenportalen.

Europoort - Maasvlakte Bovenbouw-Pilot elektrificatie 25kV (HS07)

Dit contract is per 1 september 2000 opgeleverd. De eerste 13 kilometer tussen Maasvlakte en Europoort is voorzien van 25 kV bovenleiding. Op dit betreffende tracédeel is in november 2000 een tweede reeks testen met 25 kV gestart. In paragraaf 1.2.1. is reeds ingegaan op de resultaten van de eerste reeks testen die in het kader van de pilot 25 kV zijn uitgevoerd.

Waalhaven - Zuid Pernis (HS06)

De gemeente Rotterdam is als gedelegeerd opdrachtgever voor de projectorganisatie Betuweroute begonnen met de aanleg van twee viaducten welke de overwegen Oud Pernisserweg en Butaanweg vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. De ombouw van het emplacement Pernis is inmiddels gegund. Met de werkzaamheden is eind 2000 gestart. Ter vervanging van de overweg Avelingen wordt in aanvulling op het project Betuweroute een ongelijkvloerse kruising gemaakt voor de ontsluiting van de Vondelingenplaat (onder andere Shell) op de A15.

Spoorverdubbeling en elektrificatie Waalhaven Zuid-Pernis (HS04)

De civiele werkzaamheden (eerste fase) zijn uitgevoerd en opgeleverd.

2.2.2 Botlekspoortunnel (KW1)

De Botlekspoortunnel is de eerste geboorde spoortunnel van Nederland. De tunnel is ruim drie kilometer lang waarvan een deel, twee buizen van circa 1.800 meter, geboord wordt.

In juni 2000 is begonnen met het boren van de tweede tunnelbuis.

De boormachine heeft op 11 december 2000 de ontvangtschacht aan de overkant bereikt.

In de eerste buis, waarvoor de boormachine zijn werk in februari 2000 afrondde, zijn de werkzaamheden zodanig gevorderd dat begonnen kan worden met het aanbrengen van de sporen en tunneltechnische installaties.

2.2.3 Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute (VHS/KSR)

Tussen het emplacement Waalhaven en de aansluiting op de spoorlijn Rotterdam - Dordrecht is de aanleg van de 6,5 km lange Verlegde Havenspoorlijn in uitvoering. Ook de reconstructie van het verkeersknooppunt Vaanplein behoort tot het contract. De Kortsluitroute is de vier kilometer lange doorgaande verbinding tussen Pernis en de Westgrens van Barendrecht. De sporen worden in de berm van de A15 aangelegd.

De Welstandscommissie heeft het ontwerp voor de zogeheten 'M-baan' van de Verlegde Havenspoorlijn afgewezen. Inmiddels is medio 2000 de bouwvergunning verleend voor een gewijzigd ontwerp. Door integratie van de werkzaamheden aan de bovenbouw, de aanleg van de aarden baan en de betonnen kunstwerken wordt gestreefd om de geplande indienststellingsdatum van 2003 alsnog te halen.

2.2.4 Barendrecht (BRD)

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

De onderbouw en de kunstwerken voor de HSL-sporen in de gemeente Barendrecht worden door de projectorganisatie Betuweroute gerealiseerd. Het eerste deel van de HSL dive-nder is nagenoeg gereed. Vijf aannemers hebben in november 2000 het bestek van de HSL-kunstwerken ontvangen. Voor februari 2001 moeten zij hun aanbiedingen hebben gedaan. Dit contract omvat de aanleg van een HSL fly-over, de afbouw van de HSL dive-nder en de aanpassing van viaduct Dierenstein en de kruising met de A15.

De bouw van de meest oostelijke buis in de 'kap Barendrecht' is in volle gang, evenals de bouw van het station dat in deze overkapping wordt geïntegreerd.

2.2.5 Kijfhoek (KFH)

Op Kijfhoek wordt het emplacement aangesloten op de Betuweroute en wordt het rangeerproces door middel van heuvelen gemoderniseerd.

Door de bouw van twee viaducten wordt doorgaand treinverkeer en bestemmingsverkeer Kijfhoek gescheiden. De bouw van de noordelijke fly-over en van het vorkviaduct is gestart.

2.3 A15-lijn: Onderbouw

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

Dit traject bestaat uit de volgende onderdelen:

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

Omdat het bouwcontract BR-7 tezamen met de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal (KW-3) is aanbesteed wordt dit als één project worden beschreven. Dit geldt ook voor het bouwcontract voor BR-8 dat tezamen met de tunnel Zevenaar (KW-4) is aanbesteed.

2.3.1 Sophiaspoortunnel (KW2)

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

Tijdens de rapportageperiode is met een continu boorproces 1.400 meter van de noordelijke buis geboord. Halverwege 2001 komt de boormachine weer aan de oppervlakte. Er worden voor-

bereidende werkzaamheden uitgevoerd voor de ontvangtschacht ter plaatse van Hendrik-Ido-Ambacht. Aan weerszijden van de Sophiaspoortunnel komen diepe tunnelbakken. Dit deel van de spoortunnel gaat onder de A16 door. Ter plaatse van het rangeerterrein Kijfhoek is een hulpspoorbrug met een overspanning van 72 meter neergelegd. Hiermee is het mogelijk de toerit van de tunnel te bouwen zonder het treinverkeer tussen Rotterdam en Dordrecht te hinderen. Terwijl de treinen over de spoorbrug rijden wordt direct onder de spoorbrug gewerkt aan de toerit.

2.3.2 Papendrecht - Lingewaal (BR1/BR2)

Dit tracédeel behelst de aanleg van 22 kilometer Betuweroute in de Alblasserwaard.

Dit stuk wordt aangelegd in een aarden baanconstructie en bevat onder meer viaducten, een verdiepte ligging, een tunnel onder de rivier de Giessen en bruggen over het Merwedekanaal en de Linge.

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

In het afgelopen halfjaar is de Waardse Alliantie voortgegaan met de realisatie van de grondwerken en kunstwerken. Deze werkzaamheden verlopen volgens planning. Het verleggen van de kabels en leidingen in dit tracégedeelte ligt op het kritieke pad van de planning. Voor het overige deel van het contract is gewerkt aan de aanleg van nieuwe wegen. Eind 2000 is in Schelluinen de bouw van het verdiept aan te leggen tracé van de Betuweroute gestart.

2.3.3 Gorinchem - Buren (BR3)

Dit tracédeel ligt naast de rijksweg A15 en heeft een lengte van 24,4 kilometer.

Het werk bestaat uit de aanleg van een aarden baan, het verhogen van viaducten en het op een aantal plaatsen verleggen van de rijksweg A15 en een verdiepte bak bij Meteren.

De werkzaamheden voor de onderbouw zijn gestart. Het afgelopen najaar is begonnen met funderingswerkzaamheden voor de tijdelijke omlegging van wegen. Met de gemeente Lingewaal zijn afspraken gemaakt over hydraulisch zandtransport (per pijpleiding) ten behoeve van de aanleg van de Zeiving.

2.3.4 Buren - Valburg (BR4/BR5)

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

Op 19 september 2000 is het contract gegund voor de aanleg van de onderbouw van de Betuweroute tussen Kerk-Avezaath en Echteld (BR4). Het contract is gegund aan de aannemerscombinatie BR4. Het contract omvat de aanleg van de baan en kunstwerken alsmede het aanpassen van de A15 en de kruisende infrastructuur in de gemeenten Buren, Tiel en Echteld. De uitvoering van contractcluster BR5 verloopt volgens planning.

2.3.5 Valburg - Pannerdensch Kanaal (BR6)

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

Op 13 juli 2000 is het contract gegund aan de aannemerscombinatie Betuweroute +. De werkzaamheden bevinden zich in de aanloopfase. Het gaat daarbij ondermeer om het plaatsen van een bouwkeet, het kappen van bomen en het verleggen van kabels en leidingen. Na langdurig overleg is er met de gemeente Valburg overeenstemming bereikt over het convenant. Het overleg met de gemeente Elst is in een afrondende fase. Ook is er een principe-akkoord over het zandtransport.

2.3.6 Pannerdensch Kanaal - Zevenaar (BR7/KW3)

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

Met de provincie Gelderland en het Ministerie van VROM is overeenstemming bereikt over de sanering van een pyrietverontreiniging op een terrein dat wordt aangekocht ten behoeve van de verplaatsing van een steenfabriek. Onlangs hebben genoemde bevoegde gezagen aangegeven dat dit convenant wellicht in strijd kan zijn met de Europese toets op de Wet op de Mededinging. Dit wordt thans uitgezocht.

De werkzaamheden aan de oost- en westzijde van het Pannerdensch Kanaal zijn goed op gang gekomen. Het betreft voornamelijk de aanleg van werkwegen, de ringdijk en het heien/trillen van bouwkuipen. Een aandachtspunt hierbij is de geluids- en omgevingsoverlast. De Projectorganisatie Betuweroute streeft er naar de overlast door goed en regelmatig overleg met omwonenden aanvaardbaar te houden.

De uitvoering wordt gehinderd door een trage afgifte van de benodigde vergunningen. Met name ten aanzien van onverwachte milieukundige situaties zijn bevoegde gezagen bevreemd om praktische saneringsoplossingen te gedogen dan wel het beschikkingstraject te bespoedigen. Dit kan uiteindelijk een verlenging van de bouwtijd betekenen.

Naar verwachting kan het heien aan de westkant begin volgend jaar worden afgerond. Dan kan worden begonnen met het betonwerk voor de tunneltoeritten van de startschacht van de boortunnel. Rond Duiven wordt aan de oostzijde van de tunnel in vlot tempo doorgewerkt aan aanpassingen van het lokale wegennet. De lokale verbindingen worden pas afgesloten nadat vervangende verbindingen gereed zijn.

2.3.7 Zevenaar - Duitse grens (BR8/KW4)

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

In Zevenaar is grond aangetroffen die van nature arseenhoudend is. Met de provincie Gelderland, de Milieu-inspectie en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt overleg gevoerd over definitieve kaders en afspraken over het hergebruik van deze grond binnen het plangebied.

In Zevenaar begint de spoortunnel reeds vorm aan te nemen. De tunnel wordt hier in een bouwkuip gebouwd. Zowel aan de oost- als de westzijde zijn de eerste bouwkuipen uitgegraven en er wordt aan beide zijden geheid. Dit laatste geeft nogal wat overlast voor de omwonenden omdat er in bebouwd gebied wordt gewerkt. De afgelopen tijd is er daarom veel aandacht besteed aan het geven van bouw informatie en aan het oplossen van problemen van individuele bewoners.

Aan de westzijde van de tunnel is de eerste bouwkuip ter hoogte van het toekomstige dienstgebouw al drooggemaakt en is men gestart met het maken van de definitieve constructievloer.

2.4 A15-lijn: Bovenbouw

2.4.1 Contractering bovenbouw

Tijdens de rapportageperiode heeft een verkenning plaatsgevonden naar de voordelen en risico's van een contractering waarbij het ontwerp en de bouw van de bovenbouw en het beheer en onderhoud van de gehele lijn (onder en bovenbouw) in één zogenoemd "DBM-contract" (Design, Build & Maintain) wordt aanbesteed.

Omdat deze wijze van aanbesteden voor de aanleg van spoor volstrekt nieuw is, zou toepassing voor de Betuweroute een aantal moeilijk te beheersen risico's met zich meebrengen.

Onderzoek heeft uitgewezen dat de potentiële voordelen van een DBM-contract op dit moment niet zodanig zijn dat deze in voldoende mate opwegen tegen de risico's die samenhangen met de onbekendheid met deze contractvorm bij zowel de markt als de opdrachtgever.

Op grond van deze overwegingen is besloten om het Ontwerp en de Bouw van de bovenbouw A15-lijn los van de Onderhoudscomponent (Maintenance) aan te besteden. Verwacht wordt dat op deze manier de uitvoering van het contract beter te beheersen is.