

# **Voortgangsrapportage Betuweroute**

**RAPPORTAGEPERIODE:**

**tot 1 april 1996**

## Inhoudsopgave

	<b>Inleiding</b>	3
<b>A</b>	<b>Projectdefinitie</b>	4
A.1	Randvoorwaarden	4
A.2	Functionele eisen	4
A.3	Aansluiting op het Duitse spoorwegnet	6
A.4	Planning	6
<b>B</b>	<b>Projectorganisatie</b>	7
<b>C</b>	<b>Conditionerende activiteiten</b>	11
C.1	Tracévaststellingsprocedure	11
C.2	Grondverwerving en bodemverontreiniging	12
C.3	Schadevergoeding	12
C.4	Toekomstig gebruik	13
<b>D</b>	<b>Bouwproces</b>	14
D.1	Havenspoorlijn	14
D.2	Kijfhoek	14
D.3	A15-lijn	14
<b>E</b>	<b>Financiën</b>	15
E.1	Het gereserveerde budget	15
E.2	De opbouw van het budget	17
E.3	De raming	17
E.4	De dekking	17
E.5	De uitgaven	18

### Illustraties

De in deze voortgangsrapportage op pagina 2, 6, 12, 13 en 20 opgenomen illustraties zijn uitsluitend bedoeld als illustratie en maken geen onderdeel uit van de tekst van de voortgangsrapportage.

## **Inleiding**

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

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

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

## **Opzet van de rapportage**

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

- A.** Projectdefinitie  
Ingegaan wordt op de elementen die inhoud en omvang van het project bepalen. Hierbij zijn onderscheiden: randvoorwaarden (eisen vanuit wetten en/of politiek), functionele eisen (eisen met betrekking tot de prestaties, functies en eigenschappen), definitie (wat valt onder het project) en planning.
- B.** Organisatie
- C.** Conditionerende activiteiten
- D.** Ingegaan wordt op de activiteiten die nodig zijn om de feitelijke bouw mogelijk te maken ("condities scheppen")
- E.** Bouwproces
- F.** Financiën

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

## A Projectdefinitie

### A.1 Randvoorwaarden

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

#### **Herijking reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaai**

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

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

### A.2 Functionele eisen

#### **Programma van Eisen algemeen**

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

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

#### ***Informatiemarkten***

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

*Het ging daarbij om:*

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

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

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

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

### **Tractie-energievoorziening**

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

### **Double stack-vervoer**

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

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

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

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

### **Architectonische vormgeving**

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

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

### **Calamiteitenbestrijding**

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

Voorbeelden van aanpassingen n.a.v. overleg brandweerkorpsen:

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

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

### **Veiligheidsstudie Geldermalsen**

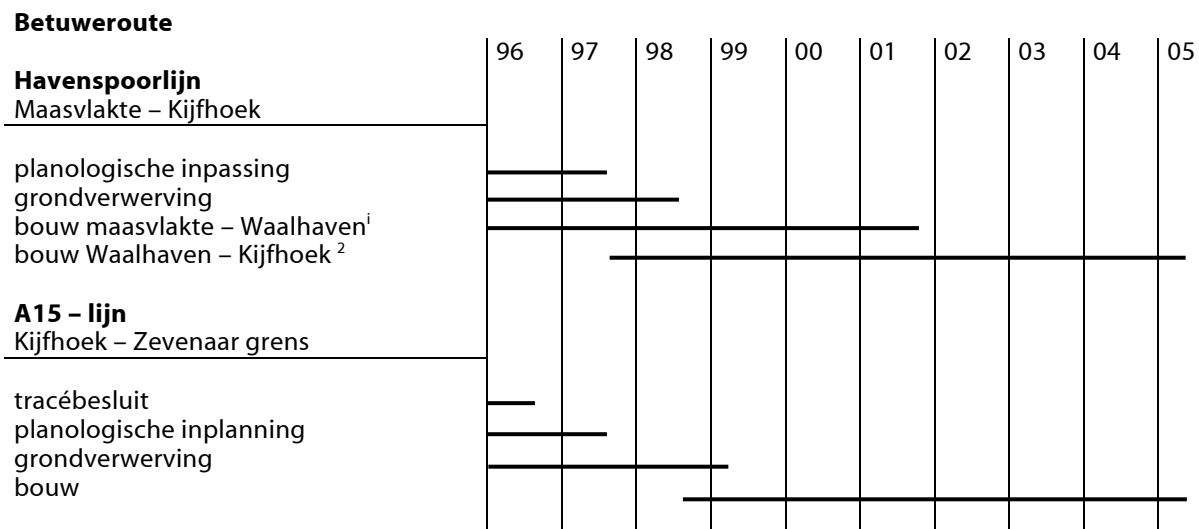
De in het Kabinetsstandpunt van 21 april 1995 aangekondigde veiligheidsstudie naar de kruising van de Betuweroute met de bestaande spoorlijn Utrecht-Den Bosch nabij Meteren (gemeente Geldermalsen) is in februari 1996 afgerond. De voornaamste conclusie is dat de kruising niet leidt tot onaanvaardbare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

### A.3 Aansluiting op het Duitse spoorweginet

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

### A.4 Planning

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



Figuur 1: Globale planning van het project

Noten:

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

## **B Organisatie van het project**

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

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

De voornaamste taken van de PDBR zijn:

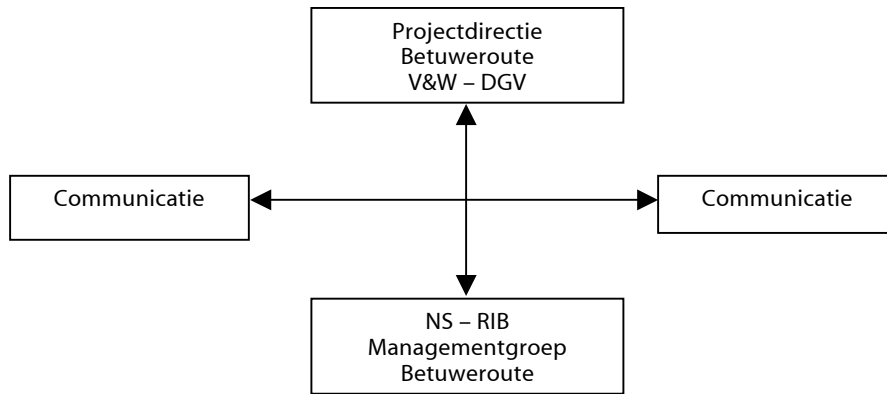
- optreden als opdrachtgever richting NS-RIB
- rapporteren aan de minister van V&W en de Directeur Generaal voor het Vervoer (DGV)
- opstellen van de Voortgangsrapportage aan de Tweede Kamer
- organiseren en coördineren van bet rijksoverheidsoptreden
- voorbereiden van beslissingen over wijzigingen in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

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

De voornaamste taken van de Managementgroep Betuweroute van NS-RIB zijn::

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

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



Figuur 2 : Projectorganisatie Betuweroute

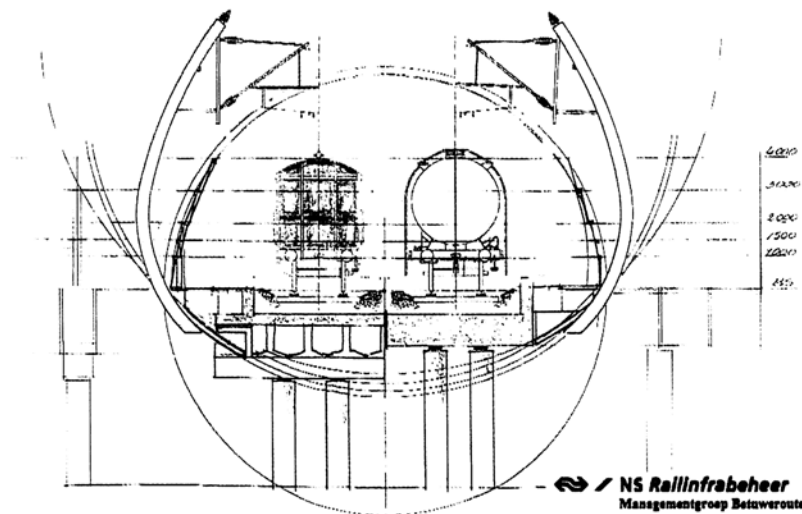
Bij de opzet van de projectorganisatie wordt, om de kwaliteit van het project te kunnen waarborgen, veel waarde gehecht aan de ontwikkeling van een onafhankelijke auditfunctie met een toetsende- en adviserende rol voor de gehele projectorganisatie.

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

## Vormgeving en landschappelijke inpassing Betuweroute

Het tracé van de goederenspoorlijn vormt een nieuw element in het landschap. De aanleg van de Betuweroute betekent een verandering in het landschap. Het tracé en de gekozen hoogteligging van de spoorlijn bepalen in belangrijke mate het effect van de verandering. Een zorgvuldige landschappelijke inpassing kan het effect op natuur en landschap beperken of compenseren.

Door hieraan nadrukkelijk aandacht te besteden kan in het landschap een nieuw evenwicht ontstaan: "harmonie door contrast". De hierbij gehanteerde uitgangspunten zijn vastgelegd in een door NS Railinfrabeheer opgesteld Ontwerp Landschapsplan Betuweroute. De Projectdirectie heeft het Landschapsplan, en met name het Masterplan Vormgeving als uitwerking daarvan, om advies voorgelegd aan de Rijksbouwmeester.



De "materiaalzone" van de spoorlijn

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

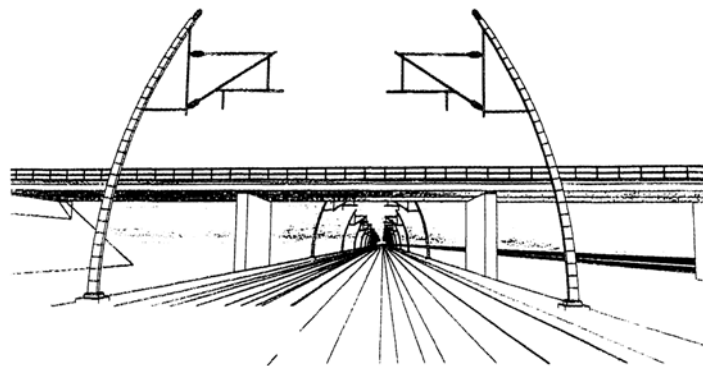
Krachtig refereert aan kenmerken van het goederenvervoer: functioneel, sober, non-nonsense, stabiel, zwaar. Krachtig volgt de door het spoor gekozen lijn.

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

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

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

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



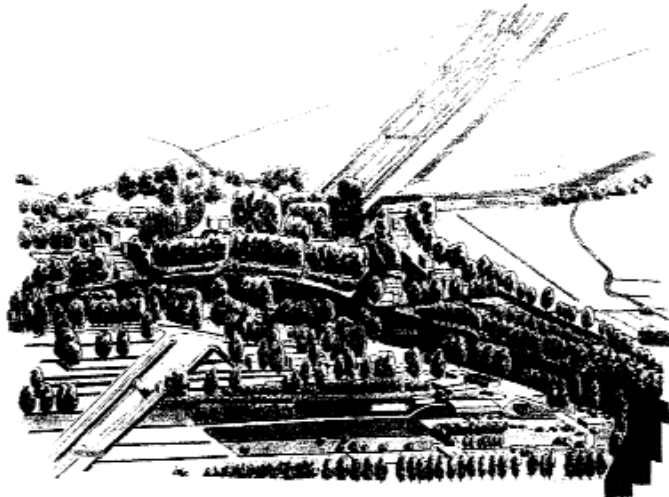
rank en krachtig

## De Giessen

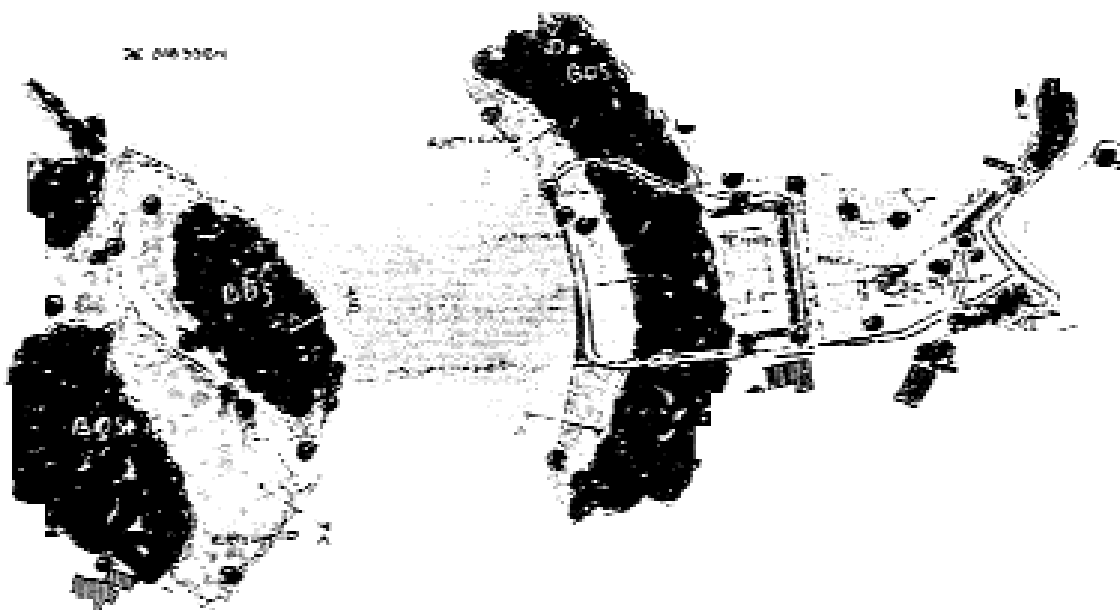
Ter illustratie een voorbeeld van de landschappelijke inpassing van de Betuweroute: de kruising met de rivier De Giessen.

Op de tekening is de mogelijke situatie op deze locatie weergegeven na uitvoering van de werkzaamheden. De Betuweroute kruist de Giessen met een tunnel. Op de westelijke oever wordt de functie van de Giessen als ecologische verbindingszone versterkt. Deze oever wordt als bos- en rietlandgebied ingericht. Op de oostelijke oever is het versterken van het landschappelijke, natuurlijke en recreatieve karakter uitgangspunt.

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



*artist impression van de tunnel bij de Giessen*



## **C      CONDITIONERENDE ACTIVITEITEN**

### **C. 1   Tracévaststellingsprocedure**

#### **Havenspoorlijn**

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

Voor de bouw van de Botlekspoortunnel is op ambtelijk niveau met de gemeente Rotterdam, deelgemeente Hoogvliet, NS-RIB en het ministerie van V&W overeenstemming bereikt over een samenwerkingsovereenkomst. Doel van deze samenwerkingsovereenkomst is het bestuderen van lange termijn oplossingen.

De samenwerkingsovereenkomst moet nog bekrachtigd worden door de raden van de gemeente Rotterdam en de deelgemeente Hoogvliet. Ondertekening van de overeenkomst is begin juni 1996 gepland. Direct hierna wordt het bestemmingsplan in procedure gebracht.

#### **Ontwerp Tracébesluit Betuweroute**

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

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

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

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

#### **Wijziging van de PKB Betuweroute**

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

#### **Integrale Verkenning Infrastructuur De Liemers**

In het Kabinetsstandpunt Betuweroute van 21 april 1995 is een verkennende studie aangekondigd voor het gebied De Liemers tussen Arnhem en de Duitse grens. Doel daarvan is het onderzoeken van de effecten die de Betuweroute (volgens het tracé zoals vastgelegd in het OTB) en mogelijke andere projecten (doortrekking van de A15, de verbreding van de A12, de HSL-Oost, de Noord-oostelijke Verbinding Betuweroute en de aanleg van Rijksweg 15 tussen Varsseveld en Enschede) gezamenlijk

kunnen hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen in de Liemers. De taakopdracht aan de bestuurlijke begeleidingsgroep (waarin vertegenwoordigers van de ministeries van V&W en VROM, de provincie Gelderland, de gemeenten Westervoort, Duiven, Zevenaar en Didam, NS-RIB en Railned) voor deze integrale verkenning is in februari 1996 vastgesteld. De afronding van deze verkennende studie wordt in 1997 verwacht.

### **Beroep tegen de PKB Betuweroute**

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

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

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

## **C.2 Grondverwerving, bodemonderzoek en archeologie**

### **Grondverwerving**

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

### **Bodemonderzoek**

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

### **Archeologie**

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

## **C.3 Schaderegeling**

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

Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:

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

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

#### **C.4 Toekomstig gebruik**

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

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

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

## **D BOUWPROCES**

### **D.1 Havenspoorlijn**

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

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

### **D.2 Kijfhoek**

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

### **D.3 A15-lijn**

Voor het Sophia-tracé (tunnelkruising onder de Noord) wordt door NS-RIB de mogelijkheid onderzocht een tunnel te boren in plaats van af te zinken. In het OTB is een zinktunnel opgenomen. Op basis van de te ontvangen aanbiedingen vanuit de bouwmarkt zal na de zomer van 1996 een keuze worden gemaakt.

## E FINANCIEN

### E.1 Het gereserveerde budget

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

<b>Betuweroute</b>	t/m 95	96	97	98	99	00	01	later	totaal
<b>Investeringsen</b>									
Meerjarencijfers	255	410	850	1000	1100	1400	1300	1935	8250
<b>Dekking</b>									
Intrafonds	245	365	800	950	1050	1350	1250	320	6330
Overig	10	45	50	50	50	50	50	1612	1920

Figuur 3: Meerjarencijfers investeringsbedragen en de dekkingsbronnen van het project Betuweroute, in miljoenen gulden, exclusief BTW, prijsspeil 1995.

*Bedragen na 1998 afgerond op honderden miljoenen*

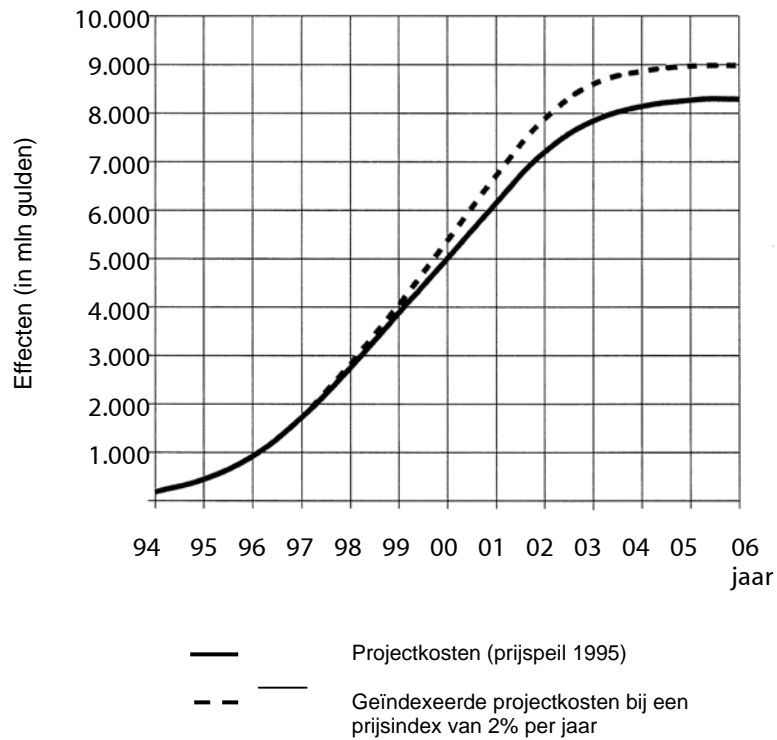
Toelichting bij figuur 3

*Het dekkingsonderdeel 'Intrafonds' omvat:*

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

*Het onderdeel 'Overige dekking' omvat:*

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

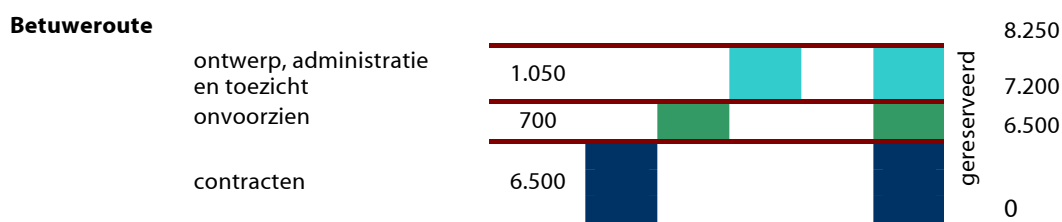


Figuur 4: Gecumuleerde jaaruitgaven voor de projectduur gebaseerd op het loon- en prijspeil per 1-1-1995

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

## E.2 De opbouw van het budget

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



Figuur 5: De opbouw van het gereserveerde budget, in mln guldens  
Op het totale budget wordt een onzekerheidsmarge gehanteerd van 20%

Toelichting bij figuur 5

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

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

## E.3 De raming

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

### Programma van Eisen

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

### Uitkomst kostenaudit

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

### Resultaten aanbesteding

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

## E.4 De dekking

De dekkingsbronnen voor het project Betuwerroute zijn weergegeven in paragraaf E.1. Inmiddels is van de Europese Unie (EU) f 17 miljoen ontvangen ten behoeve van studie en onderzoek. De bijdragen van de EU

worden, op basis van de verordening voor het verlenen van financiële bijstand op het gebied van de transeuropese netwerken, jaarlijks vastgesteld.

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

<b>Betuweroute</b>						
	t/m				1 <sup>e</sup> kw	
	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>totaal</b>
Verkeer en Waterstaat	3	3	5	8	2	21
NS Railinfrabeheer <sup>1</sup>	27	68	72	71	43	281
Totaal	30	71	77	79	45	302

<sup>1</sup> de uitgaven van NS-RIB zijn door V&W betaald

Figuur 6: Uitgaven ten behoeve van het project Betuweroute tot 1-4-1996, in miljoenen gulden, prijspeil 1995

## **E. 5 De uitgaven**

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

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

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