

VOORTGANGSRAPPORTAGE BETUWEROUTE

Nummer 11
Peildatum 1 januari 2002

Inleiding

Dit is de elfde voortgangsrapportage over het project Betuweroute in het kader van de Procedureregeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. In het kader van deze procedure wordt halfjaarlijks aan de Kamer gerapporteerd over de vorderingen van het project. Deze rapportage doet verslag over de voortgang van 1 juli 2001 tot 1 januari 2002.

Leeswijzer

De rapportage heeft drie onderdelen. Na een blik op (de veranderingen in) de omgeving van het project (hoofdstuk 1), wordt een beeld geschetst van de voortgang van de verschillende onderdelen van het project (hoofdstuk 2). Daarna volgt de stand van zaken gezien vanuit de verschillende aspecten van de projectbeheersing (hoofdstuk 3).

Algemeen beeld

De afgelopen rapportageperiode stond vooral in het teken van de besluitvorming over beheersingsmaatregelen gericht op het beter in evenwicht brengen van raming en budget. Besloten is een aantal onvermijdelijke scope-ontwikkelingen te honoreren en een aantal eerder genomen maatregelen in de projectbeheersing (in het bijzonder de kostenbeheersing) aan te scherpen.

In de rapportageperiode is een aanvang gemaakt met de implementatie van het in de tiende Voortgangsrapportage Betuweroute beschreven maatregelenpakket. Dit heeft er onder andere toe geleid dat de verantwoordelijkheid voor het project Betuweroute per 01-01-2002 is overgedragen aan het directoraat-generaal Rijkswaterstaat. In de tiende Voortgangsrapportage Betuweroute is dit reeds aangekondigd. Met dit maatregelenpakket is onder andere tegemoet gekomen aan een aantal nog voor de Betuweroute relevante aanbevelingen in het rapport van de Algemene Rekenkamer 'Aanleg Betuweroute Projectbeheersing en financiering'. Dit rapport is 1 november 2001 openbaar gemaakt. Tijdens het AO van 13 december 2001 is deze rapportage besproken in de Tweede Kamer. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in haar reactie op de rapportage aangegeven het merendeel van de aanbevelingen te zullen overnemen.

Planning

In de tiende Voortgangsrapportage is de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van een risico-analyse op de haalbaarheid van de planning. Op basis daarvan is de uitvoeringsplanning bijgesteld.

De opleverdata van de onderbouw van de A15-lijn zijn daarbij niet noemenswaardig gewijzigd.

Voor de A15-lijn geldt als referentie 1 maart 2006 (vroegst mogelijke indienststeldingsdatum), met een gereede kans op oplevering eind 2006. Voor de Havenspoorlijn wordt uitgegaan van een gefaseerde indienststelling (juli 2003, zonder elektrificatie; realisatie van elektrificatie met 25 kV en beveiligingssysteem ETCS level 2 in samenhang met indienststelling A15-lijn).

Voortgang

Voortgang aanleg Havenspoorlijn

De realisatie van de onderbouw van de Havenspoorlijn ligt in het algemeen goed op schema. Een mijlpaal was de oplevering van de oostelijke sporen van de kap Barendrecht en de ingebruikname van het nieuwe station Barendrecht. De planologische inpassing van de Kortsluitroute verloopt echter moeizaam. Het Tracébesluit Kortsluitroute is voor een onderdeel van het tracé door de Raad van State vernietigd. Met het in december 2001 vastgestelde Tracébesluit Kortsluitroute 2001 is dit onderdeel van het Tracébesluit is 'gerepareerd'.

De aanbesteding van een deel van de tunneltechnische installaties (TTI) - Telecom en Besturing - voor alle tunnels in september 2001 heeft (om financiële redenen) niet tot gunning geleid. Naar aanleiding van de hoge prijsaanbiedingen is een validerend onderzoek gestart naar de kostenraming van de tunneltechnische installaties. De tijd die daarvoor nodig is zet de planning van de Botlekspoortunnel en van de 4-sporigheid en de HSL-sporen in de Kap Barendrecht echter onder zware druk. Om de openstelling hiervan niet te vertragen is besloten het TTI onderdeel 'electrotechnische en werktuigkundige installaties' voor deze projecten apart aan te besteden.

Voortgang aanleg A15-lijn

De uitvoering van de onderbouwcontracten verloopt overwegend volgens planning. Een mijlpaal was het bereiken van het eindpunt door de boormachine van de Sophiatunnel. De eerste van de twee buizen (lengte 4,2 km) is dus nu geboord. De voorbereiding voor de uitvoering van de ombouwclusters - de aansluitingen van de Betuweroute op het bestaande spoorwegennet - is in volle gang. Deze clusters vormen een essentiële schakel voor de aanleg van de bovenbouw in verband met de aanvoer van materialen en overige logistieke aspecten.

Door het aanhouden van de aanbesteding voor de bovenbouw is vertraging opgelopen in het voorbereidingsproces. De latere start van de uitvoering van de bovenbouw zet de vroegst mogelijke indienststellingsdatum - nu voorzien in maart 2006 - onder druk. Door de bouw van de geluidschermen begin 2002 afzonderlijk aan te besteden wordt getracht dit planningsrisico in te perken.

Dit omdat de geluidschermen in de tijd gezien het meest kritische onderdeel van de bovenbouwwerkzaamheden vormen. Daarnaast worden maatregelen bezien om de opgelopen vertraging tijdens de bouwfase terug te dringen.

Naar aanleiding van de daling van grondwaterstand in de directe omgeving van de tunnel Zevenaar is door experts van de Bouwdienst van Rijkswaterstaat, in samenwerking met Gemeentewerken Rotterdam, onderzoek gedaan. In dit onafhankelijke onderzoek zijn zowel de bouwmethode als het bouwproces onder de loep genomen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn aanvullende beheersmaatregelen genomen om een dergelijke situatie in de toekomst te voorkomen.

Archeologie in de Betuweroute

De archeologische vondsten uit het tracé van de Betuweroute zijn vanaf 3 september 2001 te zien geweest in een zeer goed bezochte reizende tentoonstelling 'Opgespoord Verleden'. Hiermee konden bezoekers een indruk krijgen van het leven zoals dat er vroeger langs het tracé van de Betuweroute uit heeft gezien.

1. DE OMGEVING VAN HET PROJECT.....	5
1.1. Beleidsontwikkelingen.....	5
1.2. Technische ontwikkelingen	5
1.2.1. Ontwikkeling van systemen (BB21).....	5
1.2.2. Bronbeleid geluid.....	6
1.3. Interactie met de omgeving.....	6
1.3.1. Communicatie.....	6
1.3.2. Mijlpalen/starthandelingen.....	7
1.3.3. Algemeen Overleg Betuweroute.....	8
2. DE VOORTGANG VAN HET PROJECT.....	8
2.1. Voorbereiding op de bouw.....	8
2.1.1. Procedures Raad van State.....	8
2.1.2. Voortgang diverse procedures en resterende condities.....	9
2.2. Voortgang conditionering, bouw en aanbesteding Havenspoorlijn.....	9
2.2.1. Bestaand traject Maasvlakte – Waalhaven (HS 01 t/m HS 07).....	10
2.2.2. Botlekspootunnel.....	10
2.2.3. Verlegde Havenspoorlijn en Kortsluitroute (VHS/KSR).....	10
2.2.4. Barendrecht (BRD).....	11
2.2.5. Kijfhoek (KFH).....	11
2.3. A15-lijn: Onderbouw.....	12
2.3.1. Sophiaspoortunnel (KW2).....	12
2.3.2. Papendrecht – Gorinchem (BR1/BR2).....	12
2.3.3. Gorinchem – Buren (BR3).....	12
2.3.4. Buren – Valburg (BR4/BR5).....	13
2.3.5. Valburg - Pannerdensch Kanaal (BR6).....	13
2.3.6. Pannerdensch Kanaal – Zevenaar (BR7/KW3).....	13
2.3.7. Zevenaar – Duitse Grens (BR8/KW4).....	13
2.3.8. A15-tracé: Knooppunten O4 en O10.....	13
2.4. Contractering bovenbouw.....	14
3. PROJECTBEHEERSING.....	15
3.1. Planning en risico's.....	17
3.2. Financiën	17
3.2.2. Beschikkingen en Verplichtingen.....	18
3.2.3. Voorschotten en Uitgaven.....	19
3.2.4. Resumé.....	21
3.2.5. Dekking budget.....	21
3.3. Scopewijzigingen.....	22
3.4. Organisatie.....	22
4. BIJLAGE – Overzicht aan Kamer gezonden brieven en documenten.....	23

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), technische ontwikkelingen (1.2) en de interactie met de omgeving (1.3) aan bod.

1.1. Beleidsontwikkelingen

In de brief van 27 november 2001 (kenmerk DGG/SR/01/2001) van de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) aan de Kamer, is uitgebreid ingegaan op de beleidsontwikkelingen in het railgoederenvervoer. Hierin wordt onder andere ingegaan op het algemeen beleidskader, een aantal markt- en infrastructuurontwikkelingen en het veiligheids- en milieubeleid.

In de tweede helft van 2001 is aangevangen met een groot deel van de projecten in het kader van de intentieverklaring die het Ministerie van V&W in mei 2001 is aangegaan met het Samenwerkingsverband Railgoederenvervoer (Railned, Railinfrabeheer, Railverkeersleiding, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en DB Netz). Partijen dragen vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid bij aan het bevorderen van het railgoederenvervoer, gericht op een meer marktgerichte infrastructuurexploitatie eind 2003. Het gaat hierbij om de succesfactoren prijs, betrouwbaarheid, snelheid, flexibiliteit, frequentie, beschikbaarheid, toegankelijkheid en imago. Begin 2003 zal gestart worden met een evaluatie van de projecten om te beoordelen of de projecten effect hebben en of de intentieverklaring na 2003 voortgezet zal worden.

Mede in het kader van de bovenbeschreven intentieverklaring, voert het Ministerie van V&W een dialoog met het door het betrokken bedrijfsleven opgerichte Gebruikersplatform Railgoederenvervoer. Doelstelling van het Gebruikersplatform is het bundelen van krachten aan de vraagzijde van de markt om via effectief overleg met de aanbodzijde tot een spoorproduct te komen dat aansluit bij de eisen en wensen van de huidige en potentiële gebruikers van het spoorvervoer. Belangrijk speerpunt voor het Gebruikersplatform is het project dat is gericht op het inrichten van één operationele front-office organisatie ten behoeve van informatie/advies en reserveren van infrastructuurpaden.

Over de relatie met Duitsland kan worden opgemerkt dat de beslissing over de aanleg van een derde spoor tussen Wesel en Oberhausen naar verwachting in het voorjaar 2002 door het verantwoordelijk Bundesministerium wordt genomen. De corridorstudie Rotterdam-Milaan, die gezamenlijk met de Zwitserland wordt uitgevoerd, zal in maart/april 2002 worden afgerond. Op basis van deze studie worden beleidsmaatregelen voorgesteld, die het internationale vervoer over onder meer de Betuweroute dienen te faciliteren. Hierover wordt u te zijner tijd nader geïnformeerd.

In het verlengde van de brief van 27 november 2001 zal de Kamer een maal per jaar worden geïnformeerd over de brede beleidsmatige ontwikkelingen in het goederenvervoer per spoor. De voortgangsrapportages kunnen hiermee vooral worden gebruikt voor de verantwoording in het kader van de "Procedureregeling Grote Projecten". Dit sluit tevens aan bij de formele overdracht van verantwoordelijkheden voor het project Betuweroute van het DG-Goederenvervoer naar het DG-Rijkswaterstaat per 1 januari 2002 (zie ook paragraaf 3.4.).

1.2. Technische ontwikkelingen

1.2.1. Ontwikkeling van systemen (BB21) – Beter benutten spoor

Voor gebruik op de Betuweroute worden als onderdeel van het BB21 programma door RIB de volgende systemen ontwikkeld:

1. ETCS trein en baanbeveiliging volgens de internationale standaard ERTMS (Project Bev21);
2. Aanpassing van het VPT procesleidingsysteem (Project VPT+);
3. Ontwikkeling en implementatie van het nieuwe mobiele communicatie systeem GSM-R (Project GSM-R);
4. 25 kV onderstations en bovenleiding, die worden getest in de pilot 25 kV (Project 25 kV).

De beveiligingsystemen worden ontwikkeld door twee leveranciers, Bombardier (het voormalige Adtranz) en Alstom. In het jaar 2002 wordt, in overleg met het projectteam BB21, gewerkt aan de voorbereiding van de keuze voor de leverancier van de beveiligingssystemen. Daarnaast vindt uitwerking plaats van de definitieve eisen voor het leveringscontract en worden voorbereidingen getroffen voor de feitelijke contractering. Daarbij wordt overwogen de Havenspoorlijn gelijktijdig met het A-15 tracé te voorzien van een ERTMS beveiliging. Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de financiële consequenties van dit beleidsmatig meest wenselijke scenario. Tevens worden de integratie en validatie van processen uitgewerkt. Het GSM-R

mobiele communicatie systeem wordt dit jaar geïnstalleerd.

1.2.2. Bronbeleid geluid

Met Railion Benelux wordt gewerkt aan de verwezenlijking van de Geluidpilot Dolomietshuttle.

In dit demonstratieproject wordt een complete shuttle trein voorzien van kunststof remblokken en wioldempers, en wordt het effect daarvan in een monitoringprogramma gevolgd. De verwachte geluidreductie bedraagt 7-10 dB(A). Nog dit jaar zal een prototype worden gebouwd en getest, waarna begin 2003 met de ombouw van de shuttle trein wordt gestart. De mogelijkheden van een uitbreiding van het project met innovatieve maatregelen aan de infrastructuur worden in een later stadium onderzocht.

1.3. Interactie met omgeving

1.3.1. Communicatie

Deelname aan beurzen

Het intermodale vervoer binnen Europa is een sterk groeiende sector waarin de Betuweroute een rol gaat spelen. Zowel de nationale als de internationale spelers uit de logistiek- en transportwereld moeten op de hoogte zijn van de voortgang in de Betuweroute. Het is gewenst te communiceren dat de Betuweroute niet alleen voor de Nederlandse economie van belang is, maar ook een rol speelt in Europees verband. Dit gebeurt onder andere door de deelname aan beurzen op het terrein van logistiek en transport.

Het project Betuweroute was in september 2001 vertegenwoordigd op *Interfreight* te Rotterdam, de vakbeurs voor transport en logistieke dienstverlening. Twee maanden later, in november 2001, verscheen de Betuweroute op de internationaal georiënteerde transportbeurs *Intermodal* in Hamburg met een nieuwe stand en actueel informatiemateriaal. Met deze stand wordt ingespeeld op de informatiebehoefte van de markt en de fase waarin het project zich nu bevindt.

Transpoint

Het informatiecentrum Transpoint te Barendrecht mag zich in een toenemend aantal bezoekers verheugen. In totaal werden tijdens de rapportageperiode 3939 bezoekers ontvangen. Veel van de bezoekers maakten deel uit van de 131 groepen die het centrum gedurende deze periode hebben bezocht. Met name vanuit de bouwwereld en het onderwijs is een stijgende belangstelling te bespeuren. Daarnaast wordt vanuit Transpoint via een 0800-informatienummer informatie verstrekt. Het nummer wordt veel gebruikt door scholieren en studenten naar aanleiding van een studieopdracht.

Informatie over bouwwerkzaamheden

Het is van belang dat 'de omgeving' van het project volledig en tijdig wordt geïnformeerd over de ontwikkelingen van de bouw die - zeker bij een project met de omvang van de Betuweroute - onvermijdelijk gepaard gaat met tijdelijke overlast. Juist in die situaties is het zaak de omwonenden en instanties bijtijds op de hoogte te stellen. Dit wordt onder andere bewerkstelligd door spreekuren bij de projectvoorlichters, persberichten in de dagbladen en folders die regionaal worden verspreid. Tevens zijn langs het tracé een aantal regionale informatiecentra en één landelijk bezoekerscentrum (Transpoint) gevestigd. Hier kan iedereen, zowel individueel als in groepsverband, terecht voor informatie, rondleidingen of presentaties.

Vanaf begin 2001 tot eind 2004 krijgt de weggebruiker op de A15 tussen Papendrecht en Bommel regelmatig te maken met wegwerkzaamheden in verband met de bouw van de Betuweroute.

Tijdens de bouw wordt de weggebruiker zo goed mogelijk geïnformeerd. Zo staan langs de snelweg informatieborden en wordt in verschillende dagbladen door middel van advertenties informatie verstrekt over de werkzaamheden op de A15 en de gevolgen daarvan voor de weggebruiker. Deze advertenties zijn ook te lezen op de internetsite www.betuweroute.nl. Tenslotte is er het gratis informatienummer 0800-028005 waar iedereen terecht kan met vragen.

Zevenaar

Naar aanleiding van de onrust die in de zomer van het jaar 2001 ontstond over de lage grondwaterstand in de omgeving van Zevenaar is onderzocht of er de juiste tunnelbouwmethode in relatie tot de grondgesteldheid en de bebouwing is gebruikt. Daarnaast is gekeken naar de communicatie tussen gemeente, bouwleiding en aannemer. Uit het onderzoek blijkt dat de bouwmethode optimaal geschikt is voor de situatie in Zevenaar. Verder heeft de studie een aantal leerpunten opgeleverd met betrekking tot de communicatie met de omgeving. Inmiddels is door het nemen van een aantal maatregelen een goede relatie met de omgeving ontstaan. In dat verband wordt de gemeente in een vroeger stadium betrokken bij de planning van de uitvoering.

Internet

De internetsite *www.betuwroute.nl* is vanaf oktober 2001 vernieuwd en aangepast aan de wensen van de gebruiker. Deze site heeft ook een Engelse en Duitse versie. De site wordt gewaardeerd als een goede informatiebron.

1.3.2. Mijlpalen/starthandelingen

Archeologie tentoonstelling

Ter gelegenheid van de afronding van het project Archeologie in de Betuwroute is in de Kunsthal te Rotterdam de tentoonstelling 'Opgespoord Verleden' gehouden. In aanwezigheid van de minister van Verkeer en Waterstaat is deze op 3 september 2001 officieel geopend. Aansluitend presenteerden de Projectorganisatie Betuwroute en de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek de resultaten van het archeologisch onderzoek langs het tracé van de toekomstige Betuwroute: elf wetenschappelijke rapporten, een populair wetenschappelijk boek, een documentaire en de tentoonstelling. Vanaf 23 november 2001 tot en met 16 januari 2002 was de tentoonstelling 'Opgespoord Verleden' vrij te bezichtigen in een aantal gemeenten langs het tracé van de Betuwroute waar de opgravingen plaatsvonden.

Start boren tunnel Pannerdensch Kanaal

Op 6 oktober 2001 is de officiële starthandeling voltrokken van het boren van de eerste tunnelbuis onder het Pannerdensch Kanaal. De tunnel Pannerdensch Kanaal is de derde geboorde tunnel in het tracé van de Betuwroute en heeft een totale lengte van 2.680 meter. Het geboorde gedeelte is 1.615 meter lang.

Bezoek Prins van Oranje en Máxima Zorreguieta aan tunnel Zevenaar

Zijne Koninklijke Hoogheid de Prins van Oranje en mevrouw Máxima Zorreguieta (de tegenwoordige Prinses van Oranje) hebben op 19 september 2001, in het kader van het kennismakingsbezoek aan de provincie Gelderland, de in aanbouw zijnde tunnel te Zevenaar bezocht. In het Betuwroute informatiecentrum hebben zij gesproken met direct omwonenden en bouwers. Ook heeft zij haar naam verbonden aan de boormachine die gebruikt wordt bij de bouw van de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal.

1.3.3. Algemeen overleg Betuwroute

Rapportage Algemene Rekenkamer

De Algemene Rekenkamer heeft het rapport 'Aanleg Betuwroute, Projectbeheersing en financiering' op 1 november 2001 aan de Tweede Kamer aangeboden. De hoofdconclusie is dat bij de aanvang van de uitvoering van het project de inspanningen gericht op de financiële beheersing van het project onvoldoende effectief waren, maar dat thans ter beheersing van de kosten van het project in opzet voldoende instrumenten en waarborgen zijn geschapen. In de bestuurlijke reactie op de rapportage heeft de minister aangegeven in het algemeen de conclusies te onderschrijven en het merendeel van de aanbevelingen te zullen overnemen.

Naar aanleiding van deze rapportage hebben de Kamercommissie voor de Rijksuitgaven en de vaste Kamercommissie voor V&W 26 schriftelijke vragen gesteld die bij brief van 7 december 2001 zijn beantwoord.

De Modderkruiper

De ontdekking van de beschermde Kleine Modderkruiper (een karperachtig visje) in een sloot die verplaatst moest worden ten behoeve van de aanleg van de Betuwroute, heeft in december 2001 landelijk de aandacht getrokken. De uitvoeringsorganisatie laat een onderzoek uitvoeren om duidelijkheid te krijgen over het aantal modderkruipers dat zich in en rondom de sloot bevindt. Vervolgens wordt een ontheffing in het kader van de Natuurbeschermingswet aangevraagd bij het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. Mogelijk dat de diertjes naar een andere locatie verplaatst kunnen worden. Het onderzoek en de aanvraag van de ontheffing zijn niet van invloed op de voortgang van de werkzaamheden.

Op 13 december 2001 heeft de minister van V&W een Algemeen Overleg gevoerd met de Kamercommissie voor V&W. Op de agenda stonden onder andere de tiende Voortgangsrapportage Betuwroute en de genoemde rapportage van de Algemene Rekenkamer. Tijdens het debat kreeg ook de ontdekking van de beschermde Kleine Modderkruiper aandacht.

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. Op de wijzigingen in de indienststellingsdata en de overall planning van het project Betuweroute wordt ingegaan in paragraaf 3.1.

Voor een nadere impressie van de voortgang van het werk wordt verwezen naar de internetsite van het project Betuweroute: www.betuweroute.nl

2.1. Voorbereiding op de bouw

2.1.1. Procedures Raad van State

Tracébesluit Kortsluitroute

In oktober 1998 heeft de Raad van State een onderdeel van het tracébesluit Kortsluitroute vernietigd op grond van cumulatie van factoren van externe veiligheid, geluid, zichtlocatie en bedrijfsvoering.

Een 'reparatie' Ontwerp-Tracébesluit heeft van 25 juni tot 20 augustus 2001 ter inzage gelegen. De reactietermijn voor de betrokken bestuursorganen liep tot en met 17 september 2001. Het Tracébesluit Kortsluitroute 2001 is op 21 december 2001 door de Minister van V&W vastgesteld, in overeenstemming met de Minister van VROM. De binnengekomen reacties op het Ontwerp-Tracébesluit zijn beantwoord in een bijlage bij het Tracébesluit Kortsluitroute 2001. Deze reacties hebben niet geleid tot een ander tracé dan reeds in het Ontwerp-Tracébesluit was opgenomen. Het Tracébesluit lag van 14 januari tot en met 25 februari 2002 ter inzage. Belanghebbenden konden tegen dit Tracébesluit tot en met 22 februari 2002 beroep aantekenen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Nog in het eerste kwartaal van 2002 wordt bekend of er beroep is aangetekend.

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 wachtsporen uit het Tracébesluit vernietigd. Tot 12 juni 2001 kon een ieder reactie geven op het Ontwerp-Tracébesluit Zevenaar 2001 (wachtsporen). De betrokken bestuursorganen hebben tot 10 juli 2001 kunnen reageren. De binnengekomen reacties op het Ontwerp-Tracébesluit hebben niet geleid tot een ander tracé. Het Tracébesluit Zevenaar 2001 (wachtsporen) is op 17 september 2001 door de Minister van V&W vastgesteld, in overeenstemming met de Minister van VROM. Door twee personen is tegen het Tracébesluit beroep aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

2.1.2. Voortgang diverse procedures en resterende condities

Convenanten

In convenanten worden nadere afspraken gemaakt tussen Railinfrabeheer en de betrokken gemeenten en provincies. In de afgelopen periode zijn convenanten afgesloten met de Gelderse gemeenten Kesteren, Echteld en Buren. Alleen met de gemeenten Elst en Rotterdam zijn nog geen convenanten gesloten.

Verlegging kabels en leidingen

De voortgang in de uitvoering van verleggingen van kabels en leidingen verloopt goed. De nog uit te voeren verleggingen vormen geen risico voor de planning.

Grondverwerving

De nog resterende grondverwerving vormt, met uitzondering van een aantal bedrijfspcelen langs de Kortsluitroute, geen belemmering voor de uitvoering.

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 HS07);*
- *De bouw van de Botlekspoortunnel (contractcluster KW1);*
- *De aanleg van het nieuwbouwtracé Verlegde Havenspoorlijn (clustercode VHS) en het nieuwbouwtracé Kortsluitroute (clustercode KSR);*
- *De bouw van sporen voor de Betuweroute in Barendrecht en overkapping (clustercode BRD);*
- *De uitbreiding en ombouw van het rangeeremplacement Kijfhoek (clustercode KFH).*

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

2.2.1. Bestaand traject Maasvlakte - Waalhaven (HS01 t/m HS 07)

Dit is een 35 kilometer bestaand tracé tussen de Maasvlakte en Waalhaven in het Rotterdamse havengebied. Het tracé wordt - daar waar nodig - dubbelsporig gemaakt en geëlektrificeerd, emplacementen worden uitgebreid en knelpunten worden opgeheven.

Inmiddels is een deel van de werkzaamheden afgerond namelijk:

- De onderbouw van de Havenspoorlijn tussen Maasvlakte en Botlekspoortunnel met uitzondering van de spoorverlegging ter hoogte van de gemeente Rozenburg.
- De pilot 25kV Europoort-Maasvlakte.
- De emplacementen Maasvlakte-West, Botlek en Europoort.

Contract Elektrificatie HS 07

Op 21 december 2001 is de beschikking geslagen ten behoeve van het contract voor de elektrificatie van het rangeerterrein Maasvlakte en van emplacement Europoort tot en met de Waalhaven. 'Bouwcombinatie 25kV' (Volker Stevin Rail & Traffic en het Franse Spie Enertrans) gaat het contract uitvoeren. Over een lengte van 27 kilometer worden draagconstructies en bovenleidingen aangebracht (het spoor ligt er al).

Calandbrug

De geluidsschermen langs het spoor in de gemeente Rozenburg zijn voor een groot deel opgeleverd. In overleg met Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, Rijkswaterstaat Zuid-Holland en gemeente Rozenburg worden verschillende varianten voor geluidsreducerende maatregelen aan de bestaande Calandbrug bestudeerd. In het eerste kwartaal van 2002 wordt het samenvattende rapport verwacht, waarna een keuze voor één van de varianten kan worden gemaakt.

Waalhaven - Zuid Pernis

De gemeente Rotterdam is gedelegeerd opdrachtgever voor twee viaducten welke de overwegen Oud Pernisserweg en Butaanweg vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. De ombouw van het emplacement Pernis is in uitvoering. In aanvulling op het project Betuweroute wordt in opdracht van Rijkswaterstaat een ongelijkvloerse kruising gemaakt voor het verbeteren van de ontsluiting van de Vondelingenplaat op de A15.

2.2.2. Botlekspoortunnel (KW1)

De Botlekspoortunnel is de eerste geboorde spoortunnel van Nederland. De tunnel (twee tunnelbuizen) is ruim drie kilometer lang waarvan een deel -circa 1.800 meter- geboord is.

De ruwbouw van de twee tunnelbuizen inclusief de dwarsverbindingen en sporen is gereed en opgeleverd.

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 kilometer 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 M-baan, het 1100 meter lange viaduct dat deel uitmaakt van de Verlegde Havenspoorlijn, begint herkenbare vormen aan te nemen in het landschap. Ook de onderbouw (zandbaan en kunstwerken) van de rest van de Verlegde Havenspoorlijn is volop in uitvoering. De werkzaamheden voor bovenbouw starten naar verwachting in september 2002.

De reconstructie van het Vaanplein is een eind gevorderd. Deze reconstructie wordt uitgevoerd door Rijkswaterstaat Zuid-Holland als gedelegeerd opdrachtgever. Na afronding van deze werkzaamheden is voldoende ruimte gecreëerd voor de doorgaande sporen van de Betuweroute op maaiveld-niveau.

Zoals reeds is aangegeven is in december 2001 het Tracébesluit Kortsluitroute 2001 door de minister van V&W vastgesteld, in overeenstemming met de minister van VROM. De hiermee beoogde reparatie van het oorspronkelijke Tracébesluit Kortsluitroute heeft langer geduurd dan werd verwacht doordat pas in het afgelopen jaar de nodige duidelijkheid is ontstaan over de interpretatie van het externe veiligheidsbeleid dat van toepassing is op het vernietigde deel van het Tracébesluit. Deze duidelijkheid was nodig om de gevolgen van geluid-, trilling en veiligheidsaspecten voor de bedrijfsvoering van drie naast het tracé gelegen bedrijfspanden goed te kunnen onderzoeken. Doordat nog steeds een juridische grondslag ontbreekt, in de vorm van een onherroepelijk tracébesluit, loopt de bouw van een deel van de Kortsluitroute (en daarmee de oplevering) vertraging op. In de huidige planning wordt uitgegaan van oplevering gelijktijdig met de A15-lijn.

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 zoveel mogelijk te beperken wordt over een lengte van 1.500 meter een overkapping over de sporen gebouwd. De kap wordt gefaseerd aangelegd om het treinverkeer tijdens de bouw door te kunnen laten gaan. In Barendrecht wordt door de Projectorganisatie Betuweroute zowel de bouw van de kap en de werkzaamheden aan de goederensporen uitgevoerd als de aanleg van de HSL-sporen ter plekke en de spoorverdubbeling voor de reizigerstreinen.

Het eerste deel van de HSL-dive-under is gereed. De uitvoering van het contract voor de HSL-kunstwerken is in augustus 2001 gestart. Dit contract omvat de aanleg van een HSL-fly-over, de afbouw van de HSL dive-under, de aanpassing van viaduct Dierenstein en de kruising met de A15.

De meest oostelijke buis van de kap Barendrecht is in de rapportageperiode opgeleverd. Voordat de reizigerssporen in gebruik konden worden genomen is, op last van de lokale brandweer, een groot aantal kleine voorzieningen aangebracht. Pas nadat de burgemeester van Barendrecht het groene licht had gegeven konden vanaf 10 december 2001 de reizigerstreinen door deze buis rijden. Vanaf dat moment kon ook het nieuwe overdekte station Barendrecht in gebruik worden genomen. Medio 2003 verdwijnen ook de goederentreinen onder de kap. De geluidsoverlast voor de bewoners van Barendrecht is dan geminimaliseerd.

In opdracht van de minister van V&W is een Integrale veiligheidsstudie voor de kap Barendrecht verricht. Dit vanwege de combinatie van reizigers- en goederensporen onder de kap. De uitkomsten van de studie zijn eind 2001 aan de gemeente Barendrecht en aan het onafhankelijke Safety Committee voorgelegd. Naar aanleiding van deze studie zullen het Safety Committee en de gemeente in het eerste kwartaal van 2002 advies uitbrengen aan de minister van V&W.

2.2.5. Kijfhoek (KFH)

Het rangeeremplacement Kijfhoek wordt aangesloten op de Betuweroute en het rangeerproces (heuvelen) is gemoderniseerd.

De aanleg van de noordelijke fly-over en het vorkviaduct is in volle gang. De noordelijke 700 m lange fly-over is er voor de ongestoorde doorgang van goederentreinen die vanaf Kijfhoek in westelijke richting rijden. Het 800 meter lange vorkviaduct zorgt ervoor dat treinen die uit het zuiden komen en op Kijfhoek gerangeerd worden, in één keer door kunnen rijden naar de

aankomstsporen, zonder het rangeerproces te verstoren. Voor dit viaduct is het eerste betonwerk voor een brugdeel verricht, namelijk het realiseren van een plaatbrug.

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 nieuwbouwtacé A15-lijn (clusterscodes BR1 t/m 6);*
- *De bouw van de tunnel Pannerdensch Kanaal (clustercode KW3/ BR7);*
- *De bouw van de tunnel Zevenaar (clustercode KW4;BR8);*

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.

Op 12 september heeft de boormachine van de Sophiatunnel zijn eindpunt bereikt. Na afronding van de eerste tunnelbuis is de boorkop gedemonteerd en teruggebracht naar de startschacht in Oud-Alblas. Nadat de machine weer was opgebouwd is in december 2001 het boren van de tweede tunnelbuis begonnen.

In een hoog tempo wordt gewerkt aan de toeritten van de Sophiaspoortunnel. Deze worden niet geboord, maar op traditionele wijze gebouwd. In januari 2002 werden hiervoor de laatste palen geheid.

2.3.2. Papendrecht - Gorinchem (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 alliantiecontract, de zogenaamde 'Waardse Alliantie'. Hierin zijn de gezamenlijke belangen van de opdrachtgever (NS Railfrabeheer) 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 nieuw bij de realisatie van infrastructuur in Nederland.

De uitvoering van het werk loopt volgens planning. Op het deelgebied Sliedrecht – De Giessen zijn de ophoogwerkzaamheden beëindigd en is gestart met het afwerken van de berm. Het ontwerp van de diverse disciplines (beton, grond & wegen, spoor) ligt eveneens op schema. Het verleggen van kabels en leidingen is nagenoeg gereed. In de afgelopen rapportageperiode is door de Waardse Alliantie een actief beleid gevoerd ten aanzien van de veiligheid door middel van veiligheidsinspectie en stimulering veiligheidsbewustzijn. Begin oktober is in Schelluinen het informatiecentrum geopend.

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, het op een aantal plaatsen verleggen van de rijksweg A15 en het aanleggen van een verdiepte bak bij Meteren.

Over de hele lengte van het betreffende tracé zijn grote vorderingen gemaakt met het uitgraven van het cunet en de watergangen. Langs het hele tracé is ongeveer 60% van de aan te brengen zandhoeveelheid voor de aarden baan

aangebracht.

De realisatie van de terpen voor de grote kunstwerken over de A15 (knooppunt Deil, de Zeiving en Wadenoijen) ligt op schema.

De sanering bij de verdiepte ligging bij Meteren is afgerond voor wat betreft het grondwerk. De voorbereidingen voor het aanbrengen van de funderingspalen zijn hier in volle gang.

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.

De in de vorige voortgangsrapportage beschreven bouwactiviteiten ten behoeve van BR4 en BR5 (bouw kunstwerken, grondwerken, verleggingen van de A15) liggen nog voldoende op schema. De vertraging bij de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal van ca. 3 maanden vormt geen bedreiging voor de uitvoeringsplanning.

2.3.5. Valburg - Pannerdensch Kanaal (BR6)

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

De werkzaamheden (aanleg aarden baan, bouw kunstwerken over de A-15 en spoorlijn Elst-Tiel) verlopen conform planning.

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 geboorde tunnel. Daarnaast zijn er diverse maatregelen genomen om de hinder voor zowel de bewoners als voor 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.

Op 6 oktober 2001 is de tunnelboormachine "Máxima" begonnen aan haar eerste gang onder het Pannerdensch Kanaal. De gesloten toerit aan de westzijde is voor ca. 75 % gereed, zodat de provinciale weg weer zijn oorspronkelijke tracé heeft. Met de bouw van de open toerit aan de westzijde is begonnen.

Aan de oostzijde is de open toerit gereed en vorderen de activiteiten aan de gesloten secties gestaag.

In de zandwinput worden de contouren van de dam zichtbaar. Begin 2002 zal in de lengterichting van deze dam de zuidelijke buis van de tunnel worden geboord.

De aarden baan in oostelijke richting naar de aansluiting met contract KW4/BR8 is gereed. De werkzaamheden voor de bouw van de middelgrote kunstwerken zijn in volle gang.

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 in een open tunnelbak gebouwd, dus niet geboord. Hiernaast worden tot aan de Duitse grens ook nog verschillende kleinere bouwwerken uitgevoerd.

De bouw van de tunnel Zevenaar ligt, als gevolg van de overgang naar een andere funderingswijze (GEWI palen), achter op schema maar nog wel binnen de planning. De eerste 625 meter van de tunnel is inmiddels gereed.

Ten behoeve van de belangrijke verbindingsweg Zevenaar - Babberich wordt een nieuwe tuibrug gebouwd over het spoor Arnhem- Emmerich. De werkzaamheden liggen op schema.

Spoor tot aan grens

De werkzaamheden aan de voetgangers- en fietstunnel aan de Sleeg en de tunnel aan de Kwartierse Dijk zijn vertraagd door het niet doorgaan van een buitendienststelling die voor november 2001 stond gepland. De buitendienststelling zal in maart 2002 plaatsvinden. De voortgang van de werkzaamheden ligt nog binnen de planning. De voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de bovenbouw zijn inmiddels gestart.

2.3.8. A15-tracé: Knooppunten O4 en O10

Het contract A15-Tracé Knooppunten omvat de realisatie van de bovenbouw voor de aansluitingen tussen de Betuweroute en de bestaande spoorlijnen Utrecht - Den Bosch ter hoogte van Geldermalsen (knooppunt O4) respectievelijk de spoorverbinding Arnhem – Nijmegen ter hoogte van Elst (knooppunt O10). De werkzaamheden bestaan uit het wijzigen dan wel nieuwbouw van spoor, tractie-energievoorziening, beveiliging en beheersing, kabels & leidingen NS, installaties en een relaishuis.

Bovenbouw O10 (Elst): Ombouwcluster O10

De aanbesteding van het contract aansluitbogen verloopt volgens plan. Het werk is op 17 december gegund aan Volker Stevin Rail & Traffic. Daarnaast loopt in het kader van dit ombouwcluster de aanbestedingsprocedure voor de interlocking (electronische beveiliging).

Bovenbouw O4 (Geldermalsen): het contract aansluitbogen en interlocking (contracten "1" en "2")

Als gevolg van de scope wijziging (aanleg ongelijkvloerse aansluitboog D, gemeld in de tiende Voortgangsrapportage Betuweroute) en latere oplevering onderbouw als gevolg van te verleggen gasleidingen is besloten de wijze van contractering aan te passen. Het werk zal in juni 2002, op basis van een bestek, op de markt worden gebracht. De latere contractering heeft geen gevolgen voor de uitvoeringsplanning.

2.4. Contractering Bovenbouw

Engineering & construct contract

In verband met de besluitvorming over de budgettaire spanning, waarover in de tiende Voortgangsrapportage is gerapporteerd, is de aanbesteding van het pakket 'spoorwerk, geluidschermen en tractie- en energievoorziening' in de tweede helft van 2001 aangehouden. De bedoeling was deze werken op basis van een zogeheten 'Engineering & Construct -contract' (E&C) aan te besteden. Nadat in september 2001 duidelijkheid was verschaft over de te nemen beheersmaatregelen, is de contracteringsstrategie voor de bovenbouw heroverwogen.

Omdat de geluidschermen in de tijd gezien het meest kritische onderdeel van de bovenbouwwerkzaamheden vormen, is besloten dit onderdeel van het 'E&C-pakket' af te zonderen en begin 2002 te beginnen met de aanbesteding ervan. In het eerste kwartaal van 2002 wordt een besluit genomen over de contracteringsaanpak en -planning van de overige E&C-onderdelen (spoor en tractie-energievoorziening).

Tunneltechnische installaties

In september 2001 is besloten de gunning voor de onderdelen besturing en telecommunicatie aan te houden vanwege de grote verschillen tussen de ontvangen prijsaanbiedingen ten opzichte van de raming. Vervolgens heeft een bezinning plaatsgevonden op te volgen strategie in het licht van de planning, het realiteitsgehalte van de raming en de beheersing van markteffecten. Dit betreft de contractering van zowel de onderdelen 'besturing en telecom' als de onderdelen 'electrotechnische- en werktuigkundige installaties' (zie ook paragraaf 3).

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 de planning, de financiën, de inhoudelijke scope en de organisatie van het project.

Door de uitvoeringsorganisatie worden risicoanalyses uitgevoerd op de elementen tijd en geld. In dat kader worden "what-if" analyses uitgevoerd en worden met behulp van de statistiek kansen en waarschijnlijkheden berekend.

Daarnaast vindt een voortdurende evaluatie van ontwikkelingen uit de omgeving plaats die de scope van het project (en daarmee de kosten en de doorlooptijd) kunnen beïnvloeden. In dat kader wordt beoordeeld in hoeverre scope-aanpassingen mogelijk en noodzakelijk zijn om te voldoen aan (gewijzigde) maatschappelijk eisen op het terrein van veiligheid, milieu en capaciteit. Uitgangspunt hierbij is dat noodzakelijk gebleken scope-aanpassingen pas worden doorgevoerd nadat hiervoor de benodigde budgettaire dekking gevonden is.

Implementatie maatregelenpakket Voortgangsrapportage 10

Op grond van de resultaten van projectbeheersingsactiviteiten is in september 2001 een aantal besluiten genomen die tot een aanpassing leiden van de kaders voor tijd, geld, scope en organisatie waarbinnen het project wordt gerealiseerd. In de tiende Voortgangsrapportage is reeds gerapporteerd over de voorgenomen wijzigingen. Een deel van deze maatregelen is in deze rapportageperiode geïmplementeerd. Het betreft de aanpassing van de planning en het Functioneel Programma van Eisen.

Daarnaast is in Voortgangsrapportage 10 een aantal maatregelen aangegeven ter aanscherping van de beheersing van risico's, met name die van kostenoverschrijdingen. Met dit maatregelenpakket wordt onder andere tegemoet gekomen aan het deel van de aanbevelingen in het rapport van de Algemene Rekenkamer die voor het project Betuweroute nog relevant zijn, zoals het zoveel mogelijk werken met taakstellende budgetten en het komen tot een scherpere bewaking van de post Onvoorzien.

Tijdens de rapportageperiode is een aanvang gemaakt met de implementatie van deze beheersingsmaatregelen. Het betreft:

Aansturing

Het project Betuweroute wordt met ingang van 1 januari 2002 aangestuurd door het Directoraat Generaal Rijkswaterstaat. Hiertoe heeft eind december 2001 een formele overdracht van taken en bevoegdheden van het DG Goederenvervoer naar het DG Rijkswaterstaat plaatsgevonden. De organisatorische consequenties hiervan worden nader beschreven in paragraaf 3.4.

Onvoorzien

In Voortgangsrapportage 10 is aangegeven dat de post Onvoorzien voortaan in samenspraak met het departement zal worden beheerd. Er lopen thans gesprekken met de leiding van Railinfrabeheer over de nadere invulling van deze maatregel.

Taakstellend EAT-budget

Lopende de gesprekken over de implementatie van deze maatregelen heeft de directie van Railinfrabeheer, in het kader van de beschikking voor EAT-kosten, bezwaar aangetekend. Dit bezwaar wordt overeenkomstig de hiervoor geldende procedures behandeld.

Nieuwe gunningsprocedure

In de tiende Voortgangsrapportage is aangegeven dat het traject rond gunningsbesluiten wordt herzien. Dit houdt in dat een aanbestedingsprocedure wordt afgebroken wanneer een onvoordelig resultaat dreigt in relatie tot de raming.

In de geest van dit uitgangspunt is de gunning voor het onderdeel 'Besturing en Telecom' van de Tunnel Technische Installaties aangehouden nadat was gebleken dat de ontvangen prijsaanbiedingen twee tot drie keer hoger waren dan de raming.

Deze voorshands niet te verklaren verschillen zijn aanleiding geweest een validerend onderzoek te starten naar de huidige raming van de Tunneltechnische Installaties, in het licht van de scope van de TTI's (veiligheidsdossier), de planning en de verder te hanteren contracteringsstrategie (beheersing van markteffecten). De uitkomsten van dit onderzoek zullen onderworpen worden aan een externe audit. Hierover zal in de loop van 2002 worden gerapporteerd.

Daarnaast loopt een onderzoek naar de kosten van de bovenbouw en naar de wijze waarop de bovenbouwonderdelen 'spoor' en 'bovenleiding' op de meest efficiënte en effectieve manier kunnen worden aanbesteed, rekening houdend met de in de tiende voortgangsrapportage genoemde opleverdata. De uitkomsten van deze onderzoeken worden in het eerste kwartaal van 2002 verwacht en zullen worden gemeld in de twaalfde Voortgangsrapportage.

Risico analyse

Medio oktober 2001 is een interne financiële risico-analyse over het project Betuweroute verschenen. De rapportage bevestigt de in Voortgangsrapportage 10 aangegeven lange termijn risico's en de juistheid van de genomen maatregelen.

3.1. Planning en risico's

Voortgangstabel met peildatum 1-1-2002 in excel-format bijgevoegd

Toelichting

Naar aanleiding van de in Voortgangsrapportage 10 gemelde uitkomsten van de risico-analyse op de haalbaarheid van de planning, is in het derde kwartaal een nieuwe versie van de uitvoeringsplanning vastgesteld. In de voortgangstabel is deze nieuwe planning verwerkt. Voor de A15-lijn geldt als referentie 1 maart 2006 (vroegst mogelijke indienststeldingsdatum), met een gereede kans eind 2006.

Voor de Havenspoorlijn wordt uitgegaan van een gefaseerde indienststelling (juli 2003, zonder elektrificatie; realisatie van elektrificatie met 25 kV en beveiligingssysteem ETCS level 2 wordt voorzien in samenhang met indienststelling A15-lijn).

Havenspoorlijn

De realisatie van de onderbouw van de Havenspoorlijn ligt in het algemeen goed op schema. Uitzondering is het moeizame verloop van de planologische inpassing van de Kortsluitroute. Het Tracébesluit voor een onderdeel van dit tracédeel is eerder door de Raad van State verworpen.

Als gevolg van vertraging in het aanbestedingsproces voor de TTI's ligt de tijdige openstelling van de Botlekspoortunnel en van de 4-sporigheid/HSL-sporen in de Kap Barendrecht op het kritieke pad.

De extra tijd die nodig is voor het eerder genoemde validerende onderzoek naar de raming van de TTI's in relatie tot de scope, planning en beheersing van markteffecten, zet de planning voor de openstelling van de Botlekspoortunnel en van de 4-sporigheid en de HSL-sporen in de Kap Barendrecht verder onder druk. Ter beheersing van dit risico wordt een aangepaste contracteringsstrategie voorbereid. Besloten is het TTI-onderdeel 'electrotechnische en werktuigkundige installaties' voor de Botlekspoortunnel en de Kap Barendrecht apart aan te besteden.

A15-lijn

Bij de vaststelling van de aangepaste uitvoeringsplanning zijn de opleverdata van de onderbouw voor de A15-lijn niet noemenswaardig gewijzigd. De voorbereiding voor de uitvoering van de ombouwclusters, de aansluitingen van de Betuweroute op het bestaande spoorwegennet, is in volle gang. Deze clusters vormen een essentiële schakel voor de aanleg van de bovenbouw in verband met de aanvoer van materialen en overige logistieke aspecten.

Als gevolg van het aanhouden van de aanbesteding voor de bovenbouw is vertraging opgelopen in het voorbereidingsproces. De latere start van de uitvoering van de bovenbouw zet de bovengenoemde indienststeldingsdata onder druk. Door de bouw van de geluidschermen begin 2002 afzonderlijk aan te besteden, wordt getracht dit planningsrisico in te perken. Dit omdat de geluidschermen in de tijd gezien het meest kritische onderdeel van de bovenbouw vormen. Daarnaast worden maatregelen bezien om de opgelopen vertraging tijdens de bouwfase terug te dringen.

3.2. Financiën

Bij alle in dit hoofdstuk gebruikte tabellen is prijspeil 2001 is gehanteerd. Bedragen zijn afgerond in miljoenen Euro's. In sommige gevallen is er sprake van afrondingsverschillen

3.2.1. Budgetontwikkeling

In 1995 is in de Rijksbegroting een budget gereserveerd van € 3.744 miljard op basis van prijspeil 1995 (f 8.250 miljard). Dit bedrag is exclusief BTW en 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. Met ingang van 1 januari 2002 is Railinfrabeheer BTW plichtig geworden en bevat de bevoorschotting van RIB door het ministerie van V&W een BTW component. Met het Ministerie van Financiën is overeengekomen dat alle door het ministerie van V&W betaalde BTW bedragen ten behoeve van het project Betuweroute volledig worden gecompenseerd.

Tabel 1: Budgetontwikkeling

project- onder- deel	budget per 01-04- 96	Budgetontwikkeling in vorige verslagperioden t/m 31-07-01			budgetontwikkeling in deze verslagperiode 01-08-2001 t/m 31-12-01				
		prijspeil 1995	Wijzi- ging in PvE	loon- en prijspeil (BOI) 1)	kosten ontwik- keling	Wijzi- ging in PvE 2)	loon- en prijspeil 1)	kosten ontwikkeling	Afron- ding
Haven- Spoorlijn	€ 1407 f 3100	59 129	233 513	-5 -11	29 64	0 0	0 0	0 0	1722 3795
A15-lijn	€ 2337 f 5150	73 161	408 900	-10 -23	14 31	0 0	0 0	0 1	2823 6220
Afrondings- verschillen								1 3	1 3
Totaal	€ 3744 f 8250	132 290	641 1413	-15 -34	43 95	0 0	0 0	1 3	4546 10018

1) indexering loon- en prijsspeilontwikkeling volgens BOI verwerkt t/m 2001; correcties op basis van reële index verwerkt t/m 1995

2) dit betreft € 3 mln. (f 7 mln.) NOV, € 0,5 mln. (f 1 mln.) apparaatskosten en € 40 mln. (f 88 mln.) korte termijn problematiek VGR 10

3.2.2. Beschikkingen en Verplichtingen

Verplichtingen moeten worden onderscheiden naar de door de Minister van V&W aan Railinfrabeheer afgegeven beschikkingen en de verplichtingen die Railinfrabeheer vervolgens jegens derden aangaat op basis van die afgegeven beschikkingen. In tabel 2 wordt aangegeven welk bedrag is gemoeid met de afgegeven beschikkingen. In tabel 3 is de stand van verplichtingen van Railinfrabeheer jegens derden aangegeven. Tot slot zijn in tabel 4 de verplichtingen opgenomen die samenhangen met rechtstreeks door het Ministerie van V&W verrichte activiteiten voor het project Betuweroute.

Tabel 2: Stand van de beschikkingen

	Geslagen		Nog te slaan		Afronding	Totaal	
tot 01-07-01	€ 3470	f 7647	€ 968	f 2134		€ 4438	f 9781
van 01-07-01 tot 1-1-2002	€ 334	f 737	€ -290	f -639		€ 45	f 98
Totaal	€ 3804	f 8384	€ 678	f 1495		€ 4483	f 9879

Tabel 3: Verplichtingen Railinfrabeheer (MgBr) jegens derden

	Aangegaan		Nog aan te gaan		Afronding	Totaal	
tot 01-07-01	€ 3029	f 6676	€ 1409	f 3105		€ 4438	f 9781

van 01-07-01 tot 1-1-2002	€111	f244	€-66	f-146		€45	f98
Totaal	€3140	f6920	€1343	f2959		€4483	f9879

In tabel 3 is de stand van de verplichtingen van Railinfrabeheer jegens derden aangegeven. Railinfrabeheer (MgBr) 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 Railinfrabeheer voor € 110 mln. (f 244 mln.) aan nieuwe verplichtingen aangegaan. Dit betekent dat in totaal door Railinfrabeheer voor € 3.140 mln. (f 6.920 mln.) aan verplichtingen is aangegaan.

Tabel 4: Stand van de verplichtingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat/PDBR (aangegane verplichtingen in lopende prijzen)

	Aangegaan		Nog aan te gaan		Afronding	Totaal	
tot 01-07-01	€ 44	f96	€19	f42		€ 63	f138
van 01-07-01 tot 1-1-2002	€ 2	f4	€ -1	f-3		€ 0,5	f1
Afronding	€ -1					-1	
Totaal	€ 45	f100	€ 18	f39		€ 63	f139

In tabel 4 zijn de verplichtingen aangegeven van het Ministerie van V&W ten behoeve van het project Betuweroute. Deze verplichtingen hebben betrekking op apparaatskosten van de projectdirectie Betuweroute inclusief de salarissen van het ambtelijk personeel, inhuur externe adviseurs ten behoeve van de voorbereiding Private Exploitatie en kosten in verband met de communicatie activiteiten.

3.2.3. Voorschotten en Uitgaven

Op basis van de door Ministerie van V&W aangegane verplichtingen wordt per kwartaal aan 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 Railinfrabeheer. In tabel 5 staat aangegeven wat de stand is met betrekking tot de voorschotten; in tabel 6 is aangegeven wat daarvan aan uitgaven door Railinfrabeheer is gerealiseerd. Deze uitgaven hebben betrekking op projectmanagement, voorbereidingskosten en de investeringskosten voor het project.

Tabel 5: Betaalde voorschotten

	Uitgaven	
tot 01-07-01	€ 1844	f4063

van 01-07-01 tot 1-1-2002	€ 329	f725
Totaal	€ 2173	f4788

Tabel 6: Uitgaven Railinfrabeheer (MgBr)

	Uitgaven	
tot 01-07-01	€ 1843	f4061
van 01-07-01 tot 1-1-2002	€ 377	f831
Totaal	€ 2220	f4892

In tabel 6 is aangegeven wat de gerealiseerde uitgaven zijn van Railinfrabeheer. In de verslagperiode is € 377mln. (f 831mln.) uitgegeven.

Tabel 7: Uitgaven Ministerie van Verkeer en Waterstaat

	Uitgaven	
tot 01-07-01	€ 37	82
Van 01-07-01 tot 01-01-02	€ 4	8
Totaal	€ 41	90

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

3.2.4. Resumé

In tabel 8 is samenhang aangebracht tussen beschikkingen, verplichtingen, voorschotten en uitgaven.

Tabel 8: Overzicht van beschikkingen, verplichtingen, voorschotten en uitgaven

Actueel budget (tabel 1)	Door V&W afgegeven beschikkingen aan RIB (tabel 2)	Door RIB aangegane verplichtingen jegens derden (tabel 3)	Door V&W betaalde voorschotten (tabel 5)	Door RIB gerealiseerde uitgaven (tabel 6)	Door V&W gerealiseerde uitgaven (tabel 7)
€ 4546 f10018	€ 3804 f8384	€ 3140 f6920	€ 2173 f4788	€ 2220 f4892	€ 41 f90

3.2.5. Dekking Budget

In tabel 9 zijn de meerjarencijfers van de gereserveerde middelen en de dekkingsbronnen van het project Betuweroute weergegeven. De meerjarencijfers sluiten aan de op de Ontwerp-Rijksbegroting 2002.

Tabel 9: Meerjarencijfers gereserveerde middelen in de Rijksbegroting afgerond op miljoenen Euro's
prijspeil 2001

Meerjarencijfers	t/m 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	later	totaal	
Dekking										
Infrafonds	Euro	129	90	92	147	163	124	12	10	767
	HFL	284	199	204	324	360	274	27	22	1.694
FES	Euro	1.483	436	670	213	102	-96			2.808
	HFL	3.267	959	1.477	470	225	-211			6.187
Privaat	Euro				288	246	292			826
	HFL				635	542	643			1.820
Overig	Euro	60	21	29	20	6	9			145
	HFL	133	46	63	43	13	19			317
TOTAAL	Euro	1.672	547	791	668	517	329	12	10	4.546
	HFL	3.684	1.204	1.744	1.472	1.140	725	27	22	10.018

* **Privaat:** Overeenkomstig het Kabinetsbesluit van 1998 is de private bijdrage voorgefinancierd uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES).

** **Overig:** De post "Overig" 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 € 136,1 mln. (f 300 mln.).

Bij het besluit tot aanleggen van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal is bepaald dat in de extra kosten voor € 7,7 mln. (f 17 mln.) wordt bijgedragen door de Provincie Gelderland.

3.3. Scopewijzigingen

Tijdens de rapportageperiode is besloten een aantal onvermijdelijke scope-ontwikkelingen budgettair in te passen. Bij

Ontwerpbegroting 2003 zal de Kamer hierover worden geïnformeerd.

Het betreft:

- Extra voorzieningen Tunneltechnische Installaties
- Voorlopig toepassen ATB-EG op Havenspoorlijn
- Aanleg van de ongelijkvloerse aansluitboog Geldermalsen
- Eindplan ombouw en aansluiting Kijfhoek
- Geluidwerende voorzieningen Calandbrug

Voor de nadere beschrijving van deze scope-wijzigingen wordt verwezen naar de tiende Voortgangsrapportage. Sinds het uitkomen van Voortgangsrapportage 10 hebben zich geen nieuwe scope-wijzigingen voorgedaan.

3.4. *Organisatie*

Eind december 2001 heeft, op basis van een daartoe opgesteld Protocol, binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat de formele overdracht plaatsgevonden van verantwoordelijkheden en bevoegdheden betreffende het project Betuweroute van het Directoraat Generaal Goederenvervoer naar het Directoraat Generaal Rijkswaterstaat. Tevens is bepaald dat de sturingsrelatie tussen het ministerie van V&W en Railinfrabeheer op een hoger niveau zal plaatsvinden, dat wil zeggen: rechtstreeks vanuit de directeur-generaal Rijkswaterstaat richting de directie Railinfrabeheer, zonder tussenkomst van de Projectdirectie Betuweroute. De keuze voor deze sturingsrelatie heeft als consequentie dat de projectdirectie Betuweroute zal worden opgeheven. De taken van de projectdirectie worden deels overgeheveld naar betrokken onderdelen van het ministerie van V&W en deels naar Railinfrabeheer.

4. BIJLAGE

Overzicht brieven en documenten

In de verslagperiode heeft de minister van V&W de volgende brieven over de Betuweroute aan de Tweede Kamer gezonden:

<i>datum</i>	<i>onderwerp</i>	<i>kamerstuknr.</i>
13-07-2001	Brief van de Minister aan de Voorzitter van de vaste commissie Verkeer en Waterstaat inzake toezending van een afschrift op de brief van het college van Burgemeester en wethouders van de gemeente Zevenaar d.d. 05 juni 2001 mbt Betuweroute	vw00000899 voor van haar antwoord de
24-09-2001	Brief van de Minister inzake de Betuweroute en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan mbt een verkenningsstudie uitgevoerd door Railned over de toekomstige afwikkeling van het spoorvervoer In Zuidoostelijk Nederland	22589/27455 nr 186
25-10-2001	Brief Minister bij de aanbieding van de tiende voortgangsrapportage	22589 nr 187
02-11-2001	Brief van de Minister ter aanbieding van het Tracebesluit Betuweroute 2001 (wachtsporen Zevenaar)	22589 nr 188
22-11-2001	Brief van de Minister inzake uitstel vaststelling van het Tracebesluit Kortsluitroute 2001	22589 nr 189
27-11-2001	Brief van de Minister inzake voortgangsinformatie over enkele projecten die gerelateerd zijn aan het project Betuweroute	22589 nr 190
07-12-2001	Brief van de Minister inzake antwoorden op vragen naar aanleiding van het Algemene Rekenkamerrapport "Aanleg Betuweroute: projectbeheersing en financiering" (kamerstuk 28070, nrs 1-2)	