

Voortgangsrapportage Betuweroute 2

Verslagperiode:

1 april 1996 - 1 januari 1997

Inhoudsopgave

	Inleiding	
A	Projectdefinitie	
A.1	Randvoorwaarden	4
A.2	Functionele eisen	4
A.3	Aansluiting op het Duitse spoorwegnet	5
A.4	Planning	6
B	Organisatie	
B.1	Rechtsverhouding tussen Rijksoverheid en NS Railinfrabeheer	7
B.2	Eigendom	7
B.3	Algemene auditfunctie	7
B.4	Integriteit	7
B.5	Communicatie	7
C	Conditionerende Activiteiten	
C.1	Bestuurlijk-juridisch	8
C.2	Grondverwerving, bodemonderzoek en archeologie	9
C.3	Schaderegeling	10
C.4	Toekomstig gebruik	10
D	Aanbestedingen en bouwproces	
D.1	Contracteringsbeleid	12
D.2	Aanbestedingen	12
D.3	Bouwproces	12
E	Financiën	
E.1	Gereserveerde budget	13
E.2	Raming	14
E.3	Uitgaven	15
E.4	Dekking	15
	Gehanteerde begrippen	16

Inleiding

Dit is de tweede Voortgangsrapportage over het project Betuweroute in het kader van de procedureregeling grote projecten (recent herzien: kamerstuk 24 752, nummer 1). De verslagperiode loopt van 1 april 1 996 tot 1 januari 1997.

De eerste Voortgangsrapportage is op 14 juni 1 996 door de minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer en is op 18 december 1996 besproken met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat.

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

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

A Projectdefinitie

A.1 Randvoorwaarden

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

Herijking reken- en meetvoorschrift Railverkeerslawaai

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

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

Ad 1 . Stillere goederenwagon

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

Ad 2. Regelgeving

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

A.2 Functionele eisen

Programma van Eisen algemeen

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

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

Elektrotechnische systemen

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

1. Tractie-energievoorziening

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

- interoperabiliteit: 25 kV is de nieuwe Europese standaard, met dit systeem sluit de Betuweroute aan op Europese ontwikkelingen

- toekomstvastheid en exploitatie: met het 25 kV-systeem is de Betuweroute verzekerd van voldoende energie-capaciteit voor de lange termijn
- kosten: de keuze voor 25 kV kan gemaakt worden binnen het budget voor het project Betuweroute

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

2. Beheersing en beveiliging

Voor het beheersings- en beveiligingssysteem geldt het uitgangspunt dat deze moet aansluiten op het in ontwikkeling zijnde European Train Control System (ETCS). Om de voortgang van de uitvoering van de Havenspoorlijn te kunnen waarborgen is in 1996 een besluit genomen over een toekomstige beveiligingssysteem op de Havenspoorlijn. Dit systeem sluit zo goed mogelijk aan bij de huidige stand van de ontwikkeling van het ETCS. Een keuze voor het op de AI 5-lijn te gebruiken systeem wordt in 1998 verwacht.

Double stack-vervoer

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

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

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

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

Calamiteitenbestrijding

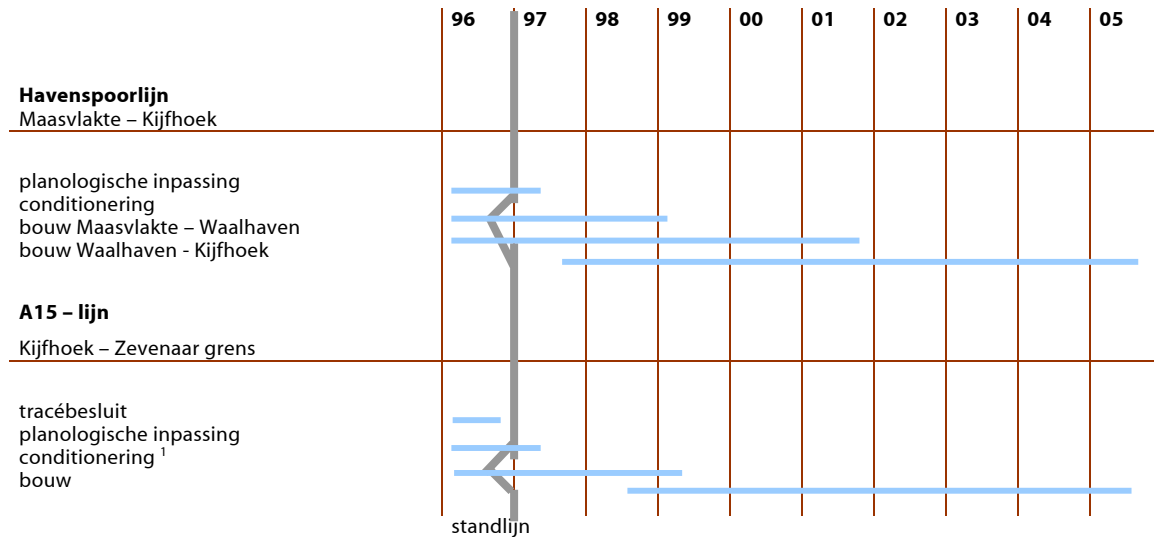
Met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en de betrokken regionale brandweerkorpsen zijn afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van de spoorbaan en de aanwezigheid van bluswater. Op basis van deze afspraken wordt door Binnenlandse Zaken met de brandweerkorpsen overlegd over de aanschaf van nieuw materieel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

A.3 Aansluiting op het Duitse spoorweginet

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

A.4 Planning

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



Figuur 1: Globale planning van het project en standlijn per 1 januari 1997

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

Toelichting bij figuur 1

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

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

B Organisatie

B.1 Rechtsverhouding tussen Rijksoverheid en NS Railinfrabeheer

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

B.2 Eigendom

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

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

B.3 Algemene audit-functie

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

B.4 Integriteit

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

B.5 Communicatie

In mei 1996 is de communicatie rond het uitbrengen van het Ontwerp-Tracébesluit geëvalueerd. Het resultaat van deze evaluatie is meegenomen in het communicatieplan Betuweroute. In het communicatieplan worden alle communicatie-inspanningen in het kader van het project Betuweroute beschreven. Inmiddels wordt volgens dit plan gewerkt. Belanghebbenden en omwonenden zijn via de informatiekrant "Wisselwerk" geïnformeerd over de vaartgang van het project. Het eerste nummer van deze krant is gelijktijdig met het uitbrengen van het Tracébesluit verspreid onder 160.000 huishoudens. Het voornemen is Wisselwerk viermaal per jaar uit te brengen.

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

C Conditionerende Activiteiten

C.1 Bestuurlijk-juridisch

Tracébesluit Betuweroute

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

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

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

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

Uitvoeringsconvenanten

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

Beroep tegen de Planologische Kernbeslissing Betuweroute

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

De te behandelen onderwerpen waren als volgt verdeeld:

- vier zittingen: onderwerpen van algemene aard (procedures, bandbreedte, financieel- economische onderbouwing en strategische onderbouwing)
- twaalf zittingen waarin achtereenvolgens de van west naar oost te onderscheiden tracégedeelten van de Betuweroute aan de orde kwamen Planbeschrijving Havenspoorlijn

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

De Afdeling vernietigde vier onderdelen van de PKB:

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

Voor de vernietigde tracédelen bij de Giessen en het Pannerdensch Kanaal wordt inmiddels de procedure van de partiele PKB-herziening gevolgd. In 1995 had het Kabinet al besloten op deze plaatsen een tunnel in plaats van

een brug aan te leggen. Voor de verbindingssporen tussen de Betuweroute en de bestaande Betuwespoorlijn nabij Valburg geldt dat in 1994 al is besloten deze niet aan te leggen. Voor de verbindingbogen tussen de Betuweroute en de bestaande spoorlijn Arnhem-Nijmegen (de zogenaamde 'oortjes' bij Elst) is in overleg met de Tweede Kamer besloten deze in een eenvoudige vorm op maaiveld aan te leggen. Deze gelijkvloerse variant is al meegenomen in het Tracébesluit Betuweroute. Samenvattend kan worden vastgesteld dat de uitspraak in lijn is met de in het kader van het Tracébesluit Betuweroute door het Rijk genomen beslissingen en derhalve geen consequenties heeft voor de voortgang van de uitvoering van het project.

Planbeschrijving Havenspoorlijn

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

Kortsluitroute

Voor de aanleg van de Kortsluitroute (de verbinding tussen de bestaande Havenspoorlijn en de verlegde Havenspoorlijn ten zuiden van Rotterdam) wordt de normale Tracéwetprocedure gevolgd. De ministers van V&W en VROM hebben op 30 september 1996 een standpunt over het tracé ingenomen. Hierover is de Tweede kamer bij brief van 30 september 1996 geïnformeerd.

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

Partiële herziening PKB Betuweroute

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

Nationale Ombudsman

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

C.2 Grondverwerving, bodemonderzoek en archeologie

Grondverwerving

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

Het grootste deel van de percelen waarvoor een taxatierapport is opgemaakt bevindt zich in de onderhandelingsfase. Van de benodigde gronden is 13% aangekocht. In het laatste kwartaal van 1996 nam de bereidheid van grondeigenaren om over te gaan tot verkoop van hun gronden duidelijk toe. Op de plaatsen waarvoor een partiële herziening van de PKB wordt voorbereid (kruisingen bij het Vaanplein, Sophia, Giessen en Pannerdensch Kanaal), worden nog geen gronden verworven. De gesprekken tussen medewerkers van het project Betuweroute en degenen van wie gronden of andere onroerende zaken benodigd zijn, zijn erop gericht overeenstemming te bereiken over de verkoop (minnelijke overeenstemming). In deze gesprekken wordt ook uiteengezet wat het vervolg is ingeval niet tot 'minnelijke overeenstemming' kan worden gekomen. In dat geval dient een procedure volgens de Onteigeningswet te worden gevolgd. In deze procedure zijn twee belangrijke stappen te onderscheiden, te weten: de administratieve procedure en de gerechtelijke onteigeningsprocedure. De administratieve procedure leidt tot het verkrijgen van een Koninklijk Besluit (KB) waarin de gronden voor onteigening worden aangewezen. Op basis van zo'n KB kan de gerechtelijke onteigeningsprocedure worden gestart.

Voor het project Betuweroute is de administratieve procedure ter verkrijging van de onteigenings-KB's in december 1996 gestart, direct na het vaststellen van het Tracébesluit. Door NS Railinfrabeheer is bij de minister van V&W een aanvraag ingediend voor het Koninklijk Besluit voor het tracédeel Sliedrecht-

Gorinchem. Het totale tracé is bij deze aanvragen om praktische redenen opgesplitst in acht delen. De aanvragen voor de overige delen zullen in de loop van 1997 bij de minister worden ingediend. Verwacht wordt dat het Koninklijk Besluit binnen een jaar na de indiening van de aanvraag wordt verleend.

Bodemonderzoek

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

Archeologie

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

Afdwingen betredingstoestemmingen

In het laatste kwartaal van 1996 is het aantal betrokkenen dat betreding van hun gronden - ten behoeve van het uitvoeren van bodem- en archeologisch onderzoek - weigerde gedaald naar ongeveer 8% (in de eerste Voortgangsrapportage werd gemeld dat ongeveer 33% van de betrokkenen toestemming tot betreding weigerde). In de gemeente Sliedrecht zijn voor de eerste keer, in het kader van het project Betuweroute, stappen genomen om betredingstoestemmingen af te dwingen op grond van artikel 9 van de Ontheffingswet. Dit is gebeurd in goede samenwerking met het College van B&W. Het starten van deze procedure leidde er in Sliedrecht toe dat de mensen, die aanvankelijk de toestemming tot betreding van hun gronden hadden geweigerd, toch mee wilden werken.

C.3 Schaderegeling

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

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

C.4 Toekomstig gebruik

Transport in balans

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

Witboek Spoorvervoer

De Europese Commissie heeft in juli 1996 het Witboek Spoorvervoer ("A strategy for revitalising the community's railways") uitgebracht. In het Witboek uit de Commissie haar zorgen omtrent de voortgang van de implementatie van Richtlijn 91/440 en de afname van het aandeel van het vervoer van goederen per spoor binnen Europa in de periode 1970-1994. Bij extrapolatie van de huidige trends zal het aandeel van het spoor in het goederenvervoer binnen Europa afnemen van 16% naar 9%. Om een impuls te geven aan de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor stelt de Commissie de instelling van

zogenaamde Trans-European Rail Freight Freeways voor. Op deze Freeways zullen vervoerders vrije toegang moeten hebben, zullen er maatregelen genomen worden ter bevordering van technische (bijvoorbeeld: beveiliging, energievoorziening, materieel) en administratieve (bijvoorbeeld: stoppen aan grenzen, afhandeling documenten) interoperabiliteit. De Nederlandse regering zet zich in om de as Rotterdam-Duitsland-Oostenrijk-Italië aan te wijzen als proefproject voor deze Freeways.

Kijfhoek: nog lang niet uitgerangeerd

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

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

- unit-vervoer, waarbij wagens met een verschillende herkomst naar een of meer buitenlandse bestemmingen reizen,
- charter-vervoer, waarbij een trein van klant naar klant rijdt, en
- shuttle-vervoer, waarbij treinen bij een Rail Service Centrum worden samengesteld.

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

Het rangeren vindt op Kijfhoek plaats daar te heuvelen, een techniek waarbij gebruik gemaakt wordt van de zwaartekracht. Goederenwagens worden op een rangeerheuvel gereden, worden ontkoppeld, rollen vervolgens van de heuvel af en rijden op eigen kracht naar het juiste spoor waar ze aan de juiste trein kunnen worden gekoppeld. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een computersysteem dat in staat is elke wagon te 'herkennen' en ook in staat is de door de wagens te passeren wissels in de juiste stand te zetten.

Het systeem regelt niet alleen de door de wagon te volgen route, maar ook de snelheid van deze wagens. Op basis van de daar de wagon nog af te leggen afstand, het gewicht van de wagon, de windkracht en de windrichting wordt de gewenste snelheid berekend. Een wagon die te snel rolt wordt daar inschakeling van de railrem afgeremd. Waar een van de rangeerheuvel afrijdende wagon niet genoeg snelheid heeft om de gewenste plaats op eigen kracht te bereiken krijgt deze een 'zetje' door een in de rails ingebouwd bijdruksysteem.

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

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

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

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

D Aanbestedingen en Bouwproces

D.1 Contracteringsbeleid

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

D.2 Aanbestedingen

Botlek- en Sophiaspoortunnel

De aanbestedingsprocedures voor de Botlek- en de Sophiaspoortunnel zijn gestart. Aan vijf aannemingscombinaties is gevraagd offerte uit te brengen. De gunning wordt begin 1997 verwacht.

Overige aanbestedingen Havenspoorlijn

Op de bestaande Havenspoorlijn zijn de volgende werken gegund:

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

A 15-lijn

Op de A15-lijn zijn nog geen werken aanbesteed.

D.3 Bouwproces

Havenspoorlijn

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

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

Rangeeremplacement Kijfhoek

De werkzaamheden voor de ombouw van het heuvelsysteem zijn gestart. De ontwikkeling van de software van het heuvelsysteem verloopt volgens planning.

A 15-lijn

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

E Financiën

E.1 Het gereserveerde budget

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

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

Tabel 1: budgetontwikkeling (in miljarden guldens, prijsspeil 1996)

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

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

Tabel 2: Meerjarencijfers investeringsbedragen en de dekkingsbronnen (stand najaarsnota 1996, in miljoenen guldens, exclusief BTW, prijsspeil 1996)

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

Toelichting bij tabel 2

Het dekkingsonderdeel 'Infrafondsen' omvat:

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

Het dekkingsonderdeel 'FES' omvat:

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

Het onderdeel 'Overige dekking' omvat:

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

- de SW-middelen oorspronkelijk bestemd als risicobuffer voor tegenvallers bij de private financiering ad f 700 miljoen

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

Financiële verplichtingen

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

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

Tabel 3: Verplichtingen – Kas matrix (stand najaarsnota 1996, bedragen in miljoenen gulden, prijspeil 1996)

E2 De raming

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

Programma van Eisen

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

Kostenaudit

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

Resultaat aanbesteding

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

Budget

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

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

E.3 De uitgaven

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

Uitgaven tot 01-01-1997	t/m				Totaal
	1993	1994	1995	1996	
Ministerie Verkeer en Waterstaat	6	5	8	8	27
NS Railinfrabeheer	96	72	71	193	431
Totaal	101	77	79	201	458

Tabel 4: Uitgaven ten behoeve van het project Betuweroute tot 1 januari 1997 (in miljoenen gulden, prijspeil 1996)

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

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

E.4 Dedekking

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

Bijdragen vanuit de Europese Unie

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

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

Gehanteerde begrippen

tractie-energievoorziening

Met "tractie" wordt het trekkend materieel bedoeld. Dit zijn locomotieven of motorwagens. Tractie-energievoorziening is het systeem dat het trekkend materieel in staat stelt te rijden. De elektrische locomotieven krijgen hun energie via een bovenleiding. Het Nederlandse spoor-wegennet heeft nu een bovenleidingspanning van 1500 V gelijkstroom. In onze buurlanden wordt met andere elektrische systemen gewerkt.

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

interoperabiliteit

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

single en double stack

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

audit

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

horizontale en verticale bandbreedte

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

planschade en nadeelcompensatie

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

flankerend beleid

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

aanwijzing

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