

Vergaderjaar 2009–2010

22 589

Betuweroute

Nr. 302

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 april 2010

Hierbij bied ik u, in het kader van de Regeling Grote Projecten, een tweetal documenten aan met betrekking tot het project Betuweroute:

- De 27^e Voortgangrapportage.¹ Deze geeft een overzicht van de werkzaamheden in de periode van 1 juli 2009 tot en met 31 december 2009;
- De eindevaluatie van de Betuweroute als Groot Project: «Leren van de Betuweroute». ¹ Deze evaluatie van het bouwproject is in opdracht van VenW opgesteld door Rebelgroep en geeft een eindoordeel per 31 december 2009 op het bouwproject. Tevens behandelt de evaluatie enkele thema's, die mogelijk bruikbare leerervaringen leveren.

Beide documenten kijken terug in de tijd. In deze brief informeer ik u, in aanvulling op het voortgangsrapport nr. 27, over de actuele stand van zaken van de Betuweroute en over het proces van acceptatie van het project. Tevens geef ik aan op welke wijze het evaluatierapport tot stand is gekomen en ga ik kort inhoudelijk in op het rapport. Tenslotte stel ik u voor te komen tot het beëindigen van de status van «Groot Project» van de Betuweroute.

1. Stand van zaken en acceptatie Betuweroute.

1.1 Gebruik Betuweroute.

De eerste twee maanden van 2010 laten, met rond de 320 treinen per week, bemoedigende vervoercijfers zien.

Alle ERTMS locomotieven zijn nu gecertificeerd voor zowel level-2 als level-1 en het totale aantal neemt ook dit jaar toe dankzij de instroom van nieuw materieel. Deze zomer gaan naar verwachting de eerste goederentreinen vanuit Amsterdam gebruik maken van de boog bij Geldermalsen en via de Betuweroute naar Duitsland rijden. In overleg met de goederenvervoerders is in 2007 een tarievenstructuur voor de periode tot 2013 vastgesteld. Daarin is een geleidelijke groei van het tarief afgesproken. Recentelijk is een stimuleringsregeling voor de jaren 2010 en 2011 afgesproken om de stagnatie in de groei als gevolg van de recessie in

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

2009 te herstellen. In mijn antwoordbrief (22 589 nr. 301) op vragen uit uw Kamer heb ik daar nader uitleg over gegeven. Mede door de regeling worden vervoerders gestimuleerd om hun vervoer structureel af te wikkelen over de Betuweroute. De verwachting van Keyrail is dat het gebruik van de Betuweroute dit jaar verder zal toenemen naar 350 treinen per week. Keyrail acht haar prognose van 900 treinen per week in 2013 haalbaar.

1.2 Acceptatie van het project.

Voor de Havenspoorlijn is de verklaring van conformiteit in januari 2010 ontvangen en voor het A15-tracé werd deze verklaring al afgegeven in december 2008. Als uw Kamer instemt met beëindiging van de Betuweroute als «Groot Project» kan ik de verklaringen van conformiteit accepteren en aan de projectorganisatie Betuweroute, overeenkomstig het protocol van overdracht, décharge verlenen.

Zoals bij elk groot project lopen werkzaamheden en taken van de bouwfase door in de beheerfase. Werkzaamheden die nog doorlopen zijn bijvoorbeeld de gevelisolatie te Rozenburg en de uitvoering van de regeling nadeelcompensatie.

Om te beoordelen of de Betuweroute is opgeleverd conform het functioneel programma van eisen (FPvE) heb ik externe audits (onder andere door Horvat en partners) laten uitvoeren. Daaruit zijn enkele restpunten naar voren gekomen.

Een aantal van de restpunten betreft de afronding van de bouw en ik heb daarover met ProRail duidelijke afspraken gemaakt. Het betreft de administratieve overdracht van het project en het voldoen aan geldende normen. Zo bestaat de mogelijkheid dat derden onbedoeld in contact met de bovenleiding komen. De bescherming tegen aanraken van de bovenleiding voldoet aan de toen geldende normen, maar deze zijn inmiddels aangescherpt. Afgesproken is dat ProRail dit nader gaat bestuderen. Als ProRail tot de conclusie komt dat er inderdaad sprake is van een onveilige situatie, maakt ProRail de noodzakelijke aanpassingen. De omvang van de eventuele werkzaamheden blijft beperkt, omdat het slechts aanpassing van isolatoren betreft.

Daarnaast zijn er restpunten, die niet de afronding van de bouw betreffen, maar die verbetering behoeven om de beschikbaarheid van de Betuweroute voor toekomstig gebruik veilig te stellen. Deze punten liggen op het raakvlak tussen treinverkeer en infrastructuur en vallen daardoor binnen het werkveld van Keyrail. Afgesproken is dat KeyRail deze restpunten nader in beeld brengt en nut en noodzaak van de mogelijke oplossingen onderzoekt. Vanzelfsprekend verleent ProRail hier haar medewerking aan. De geconstateerde verbeterpunten belemmeren overigens niet de vervoersgroei van het verkeer over de Betuweroute in de komende jaren en vormen dan ook geen beletsel om de verklaringen van conformiteit te accepteren. De restpunten die Keyrail oppakt zijn de volgende:

1. tunneltechnische installaties (TTI)

De tunneltechnische installaties functioneerden per 31 december 2009 nog niet naar volle tevredenheid. Weliswaar is de brandveiligheid in de tunnels met de nu toegepaste sprinklers optimaal gegarandeerd, maar de installaties kennen nog teveel storingen en vragen jaarlijks meer dan aangenomen onderhoud. Om het functioneren van de TTI's te verbeteren werkt een projectteam onder leiding van Keyrail de mogelijke maatregelen uit en zal deze stapsgewijs uitvoeren. Over de verdeling van de kosten van de maatregelen ben ik in gesprek met KeyRail en ProRail. De capaciteit van de Betuweroute met een niet volledig functionerende TTI

biedt nog genoeg ruimte aan het verkeer om te groeien. Er is dus tijd om de verbeteringen geleidelijk door te voeren. ProRail participeert in het project van KeyRail. De opgedane kennis en ervaring komen zo ten goede aan tunnelprojecten bij zowel spoor, als weg. Over de voortgang van het onderzoek zal ik uw Kamer afzonderlijk informeren, ook nadat de Betuweroute als groot project is afgesloten.

2. ERTMS/GSM-R

Het beveiligingssysteem voldoet nog niet volledig aan de eisen ten aanzien van betrouwbaarheid en beschikbaarheid. Het is voorgekomen dat het ERTMS systeem treinen stil zet na een noodremming als gevolg van verbindingsproblemen tussen de trein en de infra. Dit gebeurt veelal op de grens met Duitsland, waar de locomotief verbinding moet maken met het Nederlandse GSM-R net. De oorzaak van de verbindingsproblemen kan liggen in de trein, de baan of in de combinatie van beide. ProRail, Keyrail, vervoerders en locomotief eigenaren werken samen aan de analyse van het probleem. V&W heeft in deze een procesverantwoordelijkheid. Wat de kosten voor de oplossing zijn, moet nog blijken uit het plan van aanpak.

3. Wissels Kijfhoek

Door de lay-out van de wissels, die Kijfhoek verbinden met het doorgaande spoor (vlak voor de Sophiatunnel) had IVW een snelheidsbeperking opgelegd van 40 km/uur. Dit wijkt af van de ontwerp eis van 80 km/uur. Inmiddels is deze beperking opgeheven voor de doorgaande sporen en geldt deze alleen nog voor het afbuigende verkeer. Deze functionele beperking van het emplacement levert de komende jaren overigens geen capaciteitsbeperking op. Voor het emplacement Kijfhoek start binnenkort een verkenning naar toepassing van 25kV. In de verkenning kan de eventuele aanpassing van deze wissels worden onderzocht.

4. Centraal Uitwisselpunt voor Containers (CUP)

Op het emplacement te Valburg is ERTMS level-2 aangelegd. Dit betekent dat er buiten geen seinen of andere merktekens staan, en de machinist alleen op zijn scherm kan zien of een spoor vrij is. Hoewel het emplacement volgens de normen is aangelegd, blijkt deze wijze van rangeren in de praktijk lastig uit te voeren: machinisten zijn gewend om buiten wél te kunnen zien of een spoor veilig is. Het probleem knelt in de praktijk nog niet, omdat het CUP op dit moment niet als rangeerterrein wordt gebruikt. Keyrail gaat na wat een goede oplossing is en of de kosten opwegen tegen de baten.

1.3 Financiën.

De eindstand van de Betuweroute komt, rekening houdend met het saldo van mee- en tegenvallers per 31 december 2009 uit op € 4 698 miljoen. Het financieel volume voor afronding van de doorlopende werkzaamheden en de restpunten van de bouw bedraagt per 31 december 2009 nog € 45 mln. Hiervan dient nog een bedrag van € 5 miljoen door VenW beschikt te worden.

Verder zal VenW nog € 15 miljoen beschikken ter dekking van het saldo van mee- en tegenvallers. ProRail zal de besteding verantwoorden in de periodieke rapportages naar VenW.

Voor de verbeterpunten zal VenW separaat beschikkingen treffen. Deze beslissingen neem ik pas nadat duidelijk is dat de voorgestelde verbete-

ringen noodzakelijk zijn om de prognoses in het gebruik te kunnen realiseren.

2. Evaluatierapport Betuweroute

2.1 Tot stand komen van het rapport.

Op 1 juli 2009, bij het bespreken van de 25e Voortgangsrapportage van de Betuweroute in de Vaste Commissie voor Verkeer & Waterstaat, stelden wij vast dat de Betuweroute zijn voltooiing nadert en dat de tijd gekomen is toe te werken naar het beëindigen van de status als Groot Project. U gaf mij daarbij het groene licht te starten met het opstellen van de daartoe vereiste eindevaluatie, volgens het voorstel dat ik u deed om de evaluatie te beperken tot de Betuweroute als aanlegproject.

Nu ik u dit rapport toezend, meld ik in feite als minister van V&W aan uw Kamer dat het project – waartoe in 1994 door het vaststellen van de PKB is besloten – is gerealiseerd. Conform de intentie van de Regeling Grote Projecten ontvangt u het evaluatierapport, dat terugkijkt op het doorlopen proces en nuttige leerervaringen voor de toekomst aanreikt.

Om bij het opstellen van het rapport verzekerd te zijn van een onbevangen blik, heb ik ervoor gekozen deze taak in handen te geven van een extern evaluatieteam.

Ik heb het evaluatieteam gevraagd een compact stuk op te stellen. Zeker gelet op alles wat er al over de Betuweroute gezegd en geschreven is. In de Regeling Grote Projecten staat in artikel 16 aangegeven welke aspecten in elk geval in een eindevaluatie aan de orde moeten komen. Specifiek voor dit project, heeft u daaraan toegevoegd, de wijze waarop de samenwerking met de toekomstige vervoerders is verlopen. Op deze aspecten gaat het rapport in. In aanvulling daarop heb ik de opstellers verzocht, in een aantal verdiepingsparagrafen meer aandacht te besteden aan enkele thema's waarvan in het bijzonder verwacht mag worden dat deze relevante bespreekpunten en bruikbare leerervaringen opleveren.

2.2 Inhoud van het rapport.

Naar mijn oordeel is het team dat het evaluatierapport heeft opgesteld er goed in geslaagd om, via duidelijk navolgbare analysestappen, snel tot de essentiële bespreekpunten door te dringen.

Elk hoofdstuk eindigt met het opsommen van een of meerdere leerpunten, die voor volgende projecten van belang kunnen zijn. Mij valt op, dat veel daarvan nu al bijna vanzelfsprekend zijn. Het laat zien dat veel leerervaringen die bij de Betuweroute zijn opgedaan, de afgelopen periode hun weg al hebben gevonden in de dagelijkse praktijk van projectbeheersing, contractering, risicomanagement en het omgaan met de omgeving van grote infrastructuurprojecten.

Uit de bevindingen in de hoofdstukken 2 en 3 komt het beeld naar voren dat het intensieve en turbulente besluitvormingsproces dat aan de aanleg van de Betuweroute vooraf is gegaan, er ook voor heeft gezorgd dat er nadien weinig discussiepunten meer over waren en de aanleg redelijk soepel kon verlopen. Dit gegeven loopt opvallend parallel met het advies van de commissie Elverding – «neem ruim de tijd voor het voortraject; dat betaalt zich later terug». Het sterkt mij in mijn opvatting dat we met het project «Sneller & Beter» op de goede koers zitten.

Belangwekkend zijn voorts de leerpunten uit het hoofdstuk Techniek & Innovatie. Ze laten zien dat aan techniek meer vastzit dan de techniek alleen. Als de implementatie ervan ook voor andere partijen gevolgen heeft, zoals de keuze voor het Europese treinbeveiligingssysteem ERTMS

dat heeft voor de vervoerders, dan moet dat aspect van meet af aan volwaardig worden meegenomen. Gelukkig kan ik vaststellen dat samenwerking met de vervoerders tot stand gekomen is en tot bevredigende resultaten heeft geleid. Mede door brede afstemming met alle betrokkenen kon ERTMS level-1 op de Havenspoorlijn volgens plan in bedrijf genomen worden voor de nieuwe dienstregeling van 2010. Ik zie de ervaring met de Havenspoorlijn als een voorbeeld waarbij eerdere ervaringen zijn gebruikt om het samenwerkingsproces te verbeteren. Hierdoor ontstond (a la Elverding) draagvlak aan de »voorkant« van het proces, waardoor er achteraf geen problemen meer ontstonden.

3 Beëindigen status «Groot Project»

Sinds 13 december 2009 is de spanning boven het Havenspoor ingeschakeld en is de Betuweroute in zijn finale vorm te gebruiken onder ERTMS en 25 kV. Zowel voor het A15-tracé als voor de Havenspoorlijn zijn ondertussen verklaringen van conformiteit verleend, en voor enkele resterende zaken zijn eenduidige afspraken vastgelegd.

Tot slot heb ik u, conform de Regeling Grote Projecten, de eindevaluatie van het project voorgelegd. Op grond van dit alles geef ik uw commissie in overweging, na bespreking van het rapport, het project als voltooid te beschouwen en de nodige stappen te zetten tot het beëindigen van de status als «Groot Project».

Het beëindigen van de status Groot Project betekent niet dat ik u niet langer informeer over de situatie rond de Betuweroute. Ik zal de ontwikkelingen blijven toetsen aan de doelstellingen, die ten grondslag lagen aan de bouw van de Betuweroute. Met name over de volgende onderwerpen zal ik u in de toekomst nader informeren:

• Modal shift

Over de verschuiving van het goederenvervoer van de weg naar het spoor om de groei van de milieuproblematiek te verminderen, heb ik in het Algemeen Overleg van 14 mei 2008 u toegezegd de substitutie met de weg en het gemengde net te onderzoeken zodra de Betuweroute inclusief Havenspoorlijn full swing in gebruik is. Na een jaar ervaring met de Havenspoorlijn verwacht ik een betrouwbaar beeld van de modal shift te kunnen schetsen in het voorjaar van 2011.

• Exploitatie

Ik heb u toegezegd onderzoek te doen naar aanbesteding van de Betuweroute na beëindiging van het huidige exploitatiecontract. De overeengekomen vijfjarige exploitatieperiode met Keyrail loopt tot 1 september 2013. Dit najaar verwacht ik een onderzoek af te ronden op basis waarvan een besluit genomen kan worden om wel of niet een aanbestedingstraject te doorlopen.

• TTI

Het projectteam van KeyRail vangt dit jaar aan met het verbeteren van de Tunnel Technische Installaties. De maatregelen strekken zich uit over een periode van 2–3 jaar en in 2013 kan ik u de bereikte resultaten melden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings