

Betuweroute

Voortgangsrapportage 26

1ste helft 2009

Inhoudsopgave

1	Inleiding en samenvatting	3
1.1	Leeswijzer.....	3
1.2	Samenvatting.....	3
2	Essentialia project.....	3
3	De omgeving van het project	5
3.1	Beschikbaarheid locomotieven	5
3.2	Gebruik van Betuweroute	5
3.3	Borging publieke veiligheid	5
3.4	Bestrijding geluidshinder.....	5
3.5	Aansluiting Duitsland	6
4	Bouw.....	7
4.1	Havenspoorlijn	7
4.2	A15-tracé	9
5	Projectbeheersing	10
5.1	Scope	10
5.2	Financiën	10
5.2.1	Projectbudget.....	10
5.2.2	Uitputting onvoorzien	13
5.2.3	Uitgaven en aangegane verplichtingen.....	13
5.2.4	Resumé	15
5.2.5	Dekking.....	15
5.3	Planning	16
5.4	Financiële risico's, mee- en tegenvallers en prognose eindstand	16
5.5	Kwaliteit en kennis.....	17
	Bijlage 1: Begrippen- en afkortingenlijst	18

1 Inleiding en samenvatting

In dit zesentwintigste rapport over de voortgang van de aanleg van de Betuweroute wordt verantwoording afgelegd over de werkzaamheden in de periode van 1 januari 2009 tot en met 30 juni 2009. Het rapport wordt twee maal per jaar uitgebracht aan de Tweede Kamer. Het project Betuweroute valt onder de regeling 'Grote Projecten' van de Tweede Kamer. Deze regeling voorziet in een halfjaarlijkse rapportage over de vorderingen van het project, zowel qua uitvoering, als qua financiën. In de rapporten komen naast de voortgang, ook de wijzigingen ten opzichte van de oorspronkelijke projectbeschrijving en het vorige voortgangsrapport aan de orde. Op deze wijze rapporteert Verkeer en Waterstaat over alle grote projecten.

1.1 Leeswijzer

Dit voortgangsrapport bestaat uit drie hoofdonderdelen. Eerst worden ontwikkelingen op het gebied van de beschikbaarheid van locomotieven, het gebruik van de lijn en de bestuurlijke omgeving beschreven (hoofdstuk 3). Vervolgens beschrijft het rapport de voortgang van de bouw per projectonderdeel (hoofdstuk 4). Tot slot informeert het rapport u over de stand van zaken aan de hand van de verschillende aspecten van de projectbeheersing (hoofdstuk 5). Voorafgaand aan de genoemde hoofdonderdelen staan in hoofdstuk 2 de essentialia van het project beschreven.

1.2 Samenvatting

Door de recessie is het gebruik van het A15-tracé minder hard gegroeid dan eerder door Keyrail geprognoseerd. Het vervoer over de Havenspoorlijn is hard geraakt: de afgelopen periode reden er 20% minder treinen in vergelijking met de eerste helft van 2008.

Er zijn wel meer dan voldoende ERTMS level 2 locomotieven (diesel en elektrisch) beschikbaar voor het afwikkelen van de volumes op het A15-tracé (ook indien er geen recessie zou zijn). De certificering en ombouw van locomotieven voor level 1 lopen eveneens op schema. De verwachting is dat op de Havenspoorlijn conform de planning vanaf 4 oktober ERTMS level 1 kan worden ingeschakeld en dat dit stuk van de Betuweroute vanaf 12 december geheel beschikt over 25 kV.

Deze VGR laat het volgende financiële beeld zien. Ten opzichte van VGR 25 laat het saldo van mee- en tegenvallers een verschuiving zien van een negatief saldo van € 17 miljoen naar een negatief saldo van € 13 miljoen. Het geschatte risicobedrag is afgenomen van € 2 miljoen naar nihil.

De prognose eindstand van de Betuweroute komt, inclusief de verwachtingswaarde van het risicoprofiel en gecorrigeerd voor het saldo van mee- en tegenvallers, op € 4.696 miljoen (namelijk het projectbudget van € 4.683 miljoen plus het saldo van mee- en tegenvallers van € 13 miljoen).

2 Essentialia project

Dankzij zijn strategische ligging aan zee is Nederland sterk op het gebied van transport en distributie. Voor het toenemende vervoer van consumentengoederen, grondstoffen, agrarische producten en andere vracht naar het Europese achterland zijn alle soorten vervoermiddelen nodig. De capaciteit van het bestaande spoorweginet in Nederland wordt gebruikt door steeds meer reizigerstreinen. Goederenvervoer over het spoor kan daardoor niet gemakkelijk groeien. Toch neemt de goederenstroom verder toe. En ontstaat er een steeds grotere vraag naar meer mogelijkheden voor vervoer van containers en bulkgoederen over het spoor.

De toekomst van het railgoederenvervoer ligt in de concentratie van de internationale goederenstromen. Het aantal containershuttles dat per spoor het Europese achterland bereikt, groeit sterk en verbetert de bereikbaarheid van de Nederlandse industrie en de zeehavens. Daarom wordt tussen de Rotterdamse haven en de Duitse grens bij Zevenaar-Emmerich de Betuweroute aangelegd: een 160 kilometer lange, tweesporige lijn zonder overwegen, exclusief ontwikkeld en bestemd voor goederenvervoer. Beveiligings- en besturingssystemen, het vlakke en vrij rechte traject en de inrichting van tunnels bijvoorbeeld zijn specifiek voor de Betuweroute ontworpen.

Deze nieuwe spoorlijn vormt de ruggengraat van het Nederlandse goederentransport per trein. De Betuweroute zorgt er niet alleen voor dat Nederland vanaf 2007 een volwaardige aansluiting heeft op

het Europese goederenspoornet in wording, maar ook dat op het bestaande Nederlandse spoorwegnet meer capaciteit ontstaat, waar ook de reizigers profijt van hebben. Het in dienst stellen van de Betuweroute maakte het mogelijk een geheel nieuwe treindienstregeling te verwezenlijken.

De wettelijke basis van het project Betuweroute is vastgelegd in de Planologische Kernbeslissing Betuweroute. Dit is het parlementaire besluit om het project te realiseren. De uitwerking en de keuze van het tracé zijn definitief vastgelegd in de onderliggende Tracébesluiten Betuweroute.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat fungeert namens het Rijk als opdrachtgever voor ProRail en is eindverantwoordelijk voor de aanleg van de spoorlijn. Het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat heeft als opdrachtgever de aanleg van de Betuweroute aangestuurd tot 30 november 2007, en deze aansturing met ingang van genoemde datum overgedragen aan het Directoraat-Generaal Mobiliteit, DGMO. ProRail is verantwoordelijk voor de voorbereiding en de bouw van de Betuweroute en treedt op als aanbestedende partij. Binnen ProRail is de Projectorganisatie Betuweroute (PoBr) belast met de uitvoering. De PoBr is per 1 juli 2008 onderdeel geworden van de afdeling Infraprojecten (IP) van ProRail en bestaat voort onder de naam "Project Havenspoorlijn".

3 De omgeving van het project

3.1 Beschikbaarheid locomotieven

Per 30 juni 2009 waren er 166 locomotieven gecertificeerd voor ERTMS level 2 en toegelaten tot het A15-tracé van de Betuweroute. Daarvan zijn er 86 elektrische locomotieven en 80 diesel. Dit betekent dat de vervoerders over voldoende locomotieven beschikken om hun treinen over het A15-tracé te laten rijden. In de praktijk maken de ERTMS-locomotieven nog geen gebruik van de gehele Betuweroute, omdat de certificering van ERTMS level 1, nodig om te kunnen rijden over de Havenspoorlijn, nog niet helemaal is afgerond. De planning is om alle locomotieven voor ERTMS level 1 gecertificeerd en omgebouwd te hebben per 4 oktober 2009. De werkzaamheden hiervoor liggen op schema en voor een aantal typen locomotieven heeft IVW de level 1 certificaten afgegeven. Op deze eerste locomotieven krijgen de machinisten nu training om per 4 oktober opgeleid te zijn voor level 1 operaties op de Havenspoorlijn. Enkele maanden nadat de ERTMS level 1 in bedrijf is kan dan volgens planning de 25 kV op 12 december 2009 aangezet worden op de bovenleiding van de Havenspoorlijn. Als dit gerealiseerd wordt, is met ingang van de dienstregeling 2010 de volledige Betuweroute (A15-tracé en Havenspoorlijn) te gebruiken onder ERTMS en 25 kV.

3.2 Gebruik van Betuweroute

Met ingang van de dienstregeling 2009 steeg in januari van dit jaar het gebruik van het A15-tracé naar 200 ritten per week; meer dan de 140 wekelijkse ritten in de tweede helft van 2008, maar minder dan de door Keyrail geprognosticeerde 250 ritten. In de eerste helft van 2009 werd de haven van Rotterdam geconfronteerd met een forse teruggang van lading als gevolg van de economische recessie. De afname in het ladingaanbod werkte zwaar door op in het treinverkeer in de haven. Keyrail noteerde een achteruitgang van het aantal treinen op de Havenspoorlijn van 20% t.o.v. de eerste helft van 2008. In de zomermaanden lag het aantal ritten op het A15-tracé dan ook iets onder de 200 per week. Niettemin verwacht Keyrail dat het gebruik van de Betuweroute zal stijgen naar 300 per week aan het einde van 2009 zodra 25 kV op de Havenspoorlijn beschikbaar komt voor de elektrische locomotieven.

3.3 Borging publieke veiligheid

Tijdens het laatste bestuurlijke overleg met de burgemeester van Barendrecht over de publieke veiligheid van de Betuweroute (en de HSL-Zuid) is bekrachtigd dat de uitgevoerde afspraken uit de bestuurlijke overeenkomst tot goede resultaten hebben geleid en zijn afspraken gemaakt over de laatste openstaande punten.

Die laatste punten zijn de definitieve procedure voor het vaststellen van spanningsloosheid van de bovenleiding door de brandweer in geval van een calamiteit en de plasverkleinende maatregelen op locaties met hoge geluidsschermen.

Over het vaststellen van de spanningsloosheid van de 25-kV-bovenleiding is afgesproken dat uiterlijk in mei 2010 de brandweer is opgeleid en geoefend voor de definitieve procedure waarin de brandweer zelf de spanningsloosheid vaststelt. V&W, ProRail en de brandweer werken samen om dit voor elkaar te krijgen.

Wat betreft de plasverkleinende maatregelen is overeengekomen met de gemeenten dat alleen op locaties met hoge geluidsschermen die moeilijk te ontruimen zijn, kolken naast het spoor worden aangelegd zodat plasvorming van (gevaarlijke) vloeistoffen zoveel mogelijk wordt voorkomen. V&W overlegt met Keyrail over de mogelijkheden hiervoor.

3.4 Bestrijding geluidshinder

Vanwege het tegenvallende effect van de maximaal mogelijke geluidsreducerende maatregelen aan de Calandbrug heeft ProRail in augustus 2008 een verzoek tot vaststelling van hogere waarden voor de hoogst toelaatbare geluidbelasting voor de Havenspoorlijn ingediend. Tegen het ontwerpbesluit

daarover zijn ongeveer 180 zienswijzen ingediend bij Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland. In het eerste kwartaal van 2009 hebben de Gedeputeerde Staten het besluit tot vaststelling van de hogere waarden genomen. Dit besluit is per eind mei ter inzage gelegd. De ingediende beroepen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State worden nu beoordeeld. De verwachting is dat de Raad van State eind juli 2009 hierover informatie zal verstrekken. ProRail heeft de aanbestedingsprocedure voor de uitvoering van de gevelisolatie maatregelen reeds opgestart. Vooralsnog wordt aangenomen dat deze werkzaamheden kunnen worden gestart in de woningen waarvan de eigenaren geen zienswijze en daardoor geen beroep hebben aangetekend.

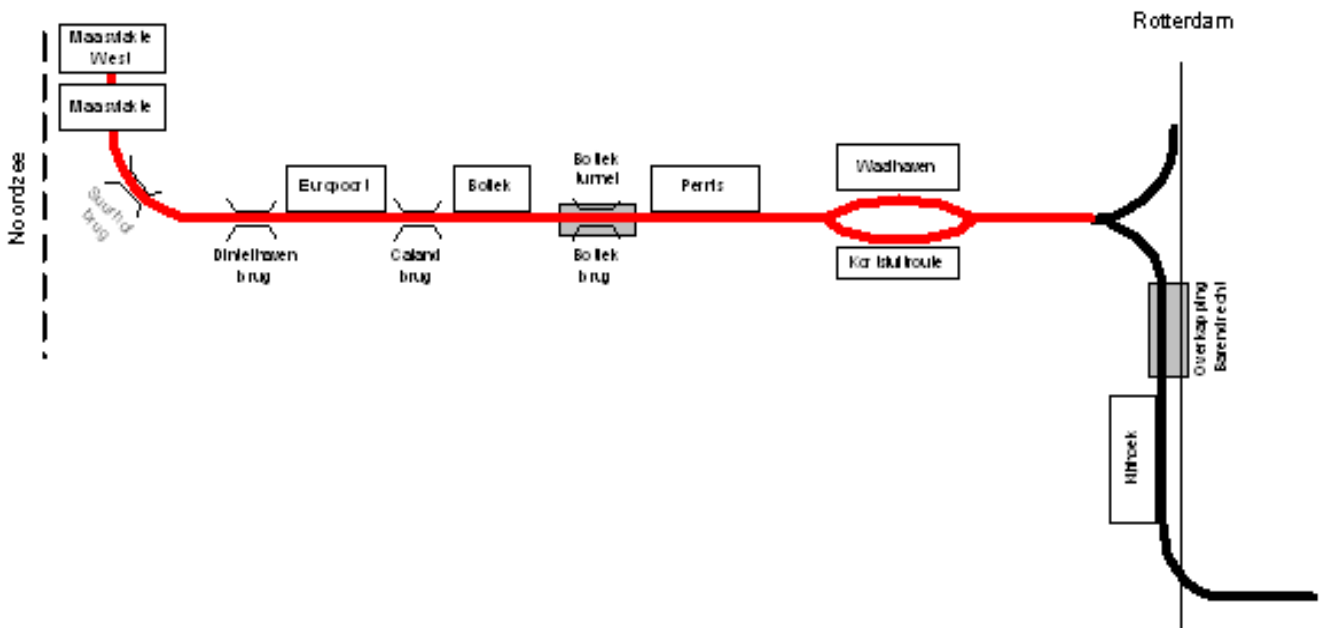
3.5 Aansluiting Duitsland

De planning van de capaciteitsuitbreiding aan Duitse kant is ongewijzigd. De realisatie van de blokverdichting is nog steeds voorzien in 2011 en de aanleg van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen, inclusief ERTMS op alle sporen tussen deze plaatsen, staat gepland voor 2013. ProRail heeft meerdere varianten uitgewerkt voor de aanleg van het derde spoor aan Nederlandse kant in combinatie met systeemwijziging van de plaatselijke ATB en 1500 V. Overleg met Duitsland vindt nu plaats om een juiste keuze te kunnen maken.

4 Bouw

4.1 Havenspoorlijn

De Havenspoorlijn, die loopt van de Maasvlakte tot de Waalhaven in het Rotterdamse havengebied, is sinds medio 2004 dubbelsporig in gebruik genomen met het beveiligingssysteem ATB-EG en met alleen dieseltractie.



Huidige situatie

Momenteel is de situatie op de Havenspoorlijn als volgt. Tussen Barendrecht en Pernis staat 25 kV op de bovenleiding; ERTMS level 1 is er aangebracht in de infrastructuur, maar nog niet ingeschakeld omdat er onvoldoende level 1 locomotieven zijn. Aangezien er hierdoor geen treinbeveiliging in werking is, mogen de diesel- en elektrische locomotieven maximaal 40km/h rijden. Voordeel is dat een aantal belangrijke emplacementen in de haven voor beide soorten locomotieven bereikbaar is. Vanaf Pernis tot aan de Maasvlakte ligt nog het oude systeem ATB-EG en kunnen er alleen diesellocomotieven rijden.

Planning en risico's

De planning die in de vorige VGR is beschreven, lijkt gehaald te gaan worden (het schema met daarin de huidige situatie en de nieuwe planning is voor de volledigheid nogmaals bijgevoegd op de volgende pagina). Op 4 oktober zal ERTMS level 1 op de gehele Havenspoorlijn worden ingeschakeld en het 25kV systeem zal vanaf 12 december 2009 ook op het westelijke gedeelte van de Havenspoorlijn beschikbaar zijn.

De kans dat het grootste risico – onvoldoende ERTMS level 1 locomotieven – zich nog zal voordoen, was aan het einde van de verslagperiode zeer klein: vrijwel alle typen benodigde locomotieven waren voorzien of zouden op korte termijn worden voorzien van een certificaat voor ERTMS level 1. De software upgrade in en ombouw van het minimale aantal benodigde locomotieven ligt op schema.

Ook voor het verwijderen van ATB-EG uit het westelijke baanvak in het havengebied en het aanleggen van de systemen voor 25 kV aldaar tussen 4 oktober en 12 december zijn de risico's minimaal.

4.2 A15-tracé

Om het functioneren van de tunneltechnische installaties (TTI's) te verbeteren zijn in overleg tussen Keyrail, ProRail en V&W, en met betrokkenheid van deskundigen, de storingen geanalyseerd en maatregelen opgesteld die in de komende periode stapsgewijs worden uitgevoerd. Dit is belangrijk om normaal gebruik van de Betuweroute te kunnen blijven waarborgen. Door de ervaringen met storingsanalyses en verbetermaatregelen wordt gezamenlijk TTI expertise opgebouwd voor nu en de nabije toekomst. Hierbij zal ook RWS worden betrokken. Deze (groeiende) specifieke deskundigheid is belangrijk voor het geleidelijk aan in de markt kunnen zetten van prestatiegerichte onderhoudscontracten.

5 Projectbeheersing

Dit hoofdstuk gaat over de ontwikkelingen ten aanzien van de planning, financiën, inhoudelijke scope en de organisatie van het project.

5.1 Scope

De Projectorganisatie Betuweroute (PoBR) maakt sinds 1999 onderscheid tussen een Functioneel en een Technisch Programma van Eisen (FPvE en TPvE). Het FPvE is in essentie datgene wat is besteld en vormt samen met de aanlegbegroting en de masterplanning de basis van het project.

Het TPvE is een technische uitwerking van het FPvE en dient als referentie binnen de PoBr. Vanaf het oorspronkelijke FPvE tot de huidige verslagperiode heeft een aantal mutaties plaatsgevonden. Een overzicht van de scopemutaties met de eventuele financiële consequenties is opgenomen in tabel 2.

Eind 2005 heeft RWS het FPvE versie 9.0 formeel vastgesteld. Aansluitend is het TPvE hierop aangepast conform de daarvoor geldende procedures.

Conform de afgesproken werkwijze tussen ProRail en V&W over de overdracht en acceptatie van de Betuweroute is in maart 2008 de basisconfiguratie van het A15-tracé door V&W geaccepteerd. In navolging hiervan heeft ProRail het traject opgestart voor de overdracht van de restpunten waarna de volledige configuratie van het A15-tracé conform het FPvE door V&W kan worden geaccepteerd. De restpunten van het A15-tracé zijn door ProRail op 11 december 2008 ter acceptatie aangeboden aan V&W. Deze conformiteitsverklaring is toen niet geaccepteerd, omdat het TTI systeem nog niet voldeed aan de performance eisen. V&W verwacht de aanvullende verklaring op korte termijn wel te accepteren.

Conform afspraak zal de Havenspoorlijn uiterlijk vier maanden na oplevering ter acceptatie worden aangeboden.

De scope voor de Havenspoorlijn ligt eveneens vast in het FPvE. Als gevolg van de gewijzigde planning inzake de ombouw en indienststelling van 25 kV energievoorziening en ERTMS level 1 beveiligingssysteem op de Havenspoorlijn, is ook de planning van de formele acceptatie van dit tracé aangepast aan de nieuwe mijlpalen.

5.2 Financiën

5.2.1 Projectbudget

In 1995 is in de Rijksbegroting op basis van het toenmalige prijspeil een budget gereserveerd van f 8.250 miljoen ofwel € 3.744 miljoen. Dit bedrag is exclusief BTW en exclusief een onzekerheidsmarge van 20%. Het dient als referentie voor de investeringskosten van de Betuweroute.

Zoals voortgangsrapport 11 al vermeldt, is met het Ministerie van Financiën overeengekomen, dat alle door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat betaalde en te betalen BTW-bedragen ten behoeve van het project Betuweroute volledig zullen worden gecompenseerd. In deze financiële rapportage zijn de cijfers met betrekking tot de BTW zichtbaar in tabel 1. Overigens verloopt deze toedeling van middelen voor BTW aan ProRail op rijksniveau budgettair neutraal.

Tabel 1 Bedragen in mln. EUR	Wijzigingen (prijspeil 2009)			
	PKB/TB (pp'95)	Vorige perioden (incl. PKB/TB)	Deze periode	Totaal (pp 2009)
Havenspoorlijn	1.407	1.876	1	1.877
A –15	2.337	2.806	-	2.806
Totaal excl. BTW	3.744	4.682	1	4.683
<i>BTW</i>				454
<i>Totaal incl. BTW</i>				5.137

In tabel 2 worden de mutaties op het projectbudget met bronvermelding aangegeven. Het totaal voor de Betuweroute beschikbare budget bedraagt € 4.683 miljoen exclusief BTW en is als volgt opgebouwd:

Tabel 2: Mutatie overzicht projectbudget Bedragen in mln. EUR (excl. BTW)	Bedrag Prijspeil 1995	Gecom- muni- ceerd met Tweede Kamer	Prijspeil	Bron: VGR-nr.
PKB/TB	3.744	3.744	1995	1
Scopewijzigingen				
- Double stack-vervoer westelijke tunnels	67	68	1996	3
- Dintelhavenbrug	10	11	1996	3
- Rijkswegenfonds ("nieuw voor oud")	7	7	1996	3
- Studie en onderzoek (commissie Hermans)	18	18	1996	3
- Waalhaven Zuid	4	5	2000	8
- Verlegde Havenspoorlijn	7	8	2000	8
- HST-Oost tunnel	13	14	2000	8
- Ongelijkvloerse kruising Europaweg	12	13	2000	8
- Double Stack oostelijke tunnels	17	19	2000	8
- Raad van State/reparatie TB-besluit	16	18	2000	8
- Mer-evaluatie	1	1	2000	8
- Archeologie	8	10	2000	8
- Beheer kruisende infra	15	18	2000	8
- Versobering binnen het project	-69	-79	2000	8
- Niet doorgaan Noordoostelijke Verbinding (NOV)	3	3	2001	11
- Kortetermijnproblematiek VGR 10				
- Tunneltechnische Installaties (TTI); veiligheid	15	17	2001	11
- Treinbeveiliging (ATB-EG)	5	6	2001	11
- Boog Geldermalsen (capaciteit personenvervoer)	7	8	2001	11
- Geluidsproblematiek Calandbrug	20	23	2001	11
- Restant budgettaire spanning februari 2000	5	6	2001	11
- Kijfhoek	8	9	2001	11
- Tot 1-7-2001 gerealiseerde meevallers	-25	-29	2001	11
Totaal scopewijzigingen	258	282		
Totaal versoberingen binnen het project	-94	-108		
- Saneringen		36	2002	14
- TTI (sprinklers)		104	2003	15
- B&I		6,9	2003	15
Saldo scopewijzigingen	164	320,9		
Tegen- en meevallers				
- versobering communicatieactiviteiten	-9	-10	1999	7
- overboeking "Letter of Intent" BR (LOI)	-2	-2	2001	10
- overdracht voor het project "Private Exploitatie BR (PEB) t.b.v. DG Goederenvervoer	-3	-3	2001	10
Aanbestedingsmeevaller		-160	2004	16
Aanbestedingsmeevaller		-117	2004	17
Aanbestedingsmeevaller		-48	2004	18
Aanbestedingsmeevaller		-25	2005	19
Saldo tegen- en meevallers	-14	-365		
Technische mutaties				
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	54	1996	2
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	132	1996	3
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	104	1997	4

- loon- en prijspeilontwikkeling	0	100	1998	5
- correctie rekenkoers euro	0	5	1998	6
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	49	1999	7
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	77	2000	8
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	121	2001	10
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	73	2002	12
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	47	2003	14
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	16,8	2004	16
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	3,8	2005	18
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	14	2006	20
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	0,8	2007	22
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	1,4	2008	24
Saldo technische mutaties	0	798,8		
Afrondingen				
- afrondingen	1	1	2001	11
Saldo afrondingen	1	1		
Subtotaal mutaties	151	754,7		
Bijdrage ProRail aan EAT kosten		97	2002	12
Schuif van Duu naar IUU		-2,8	2002	
EU bijdrage		33	2002	14
Compensatie prijspeil Bodemsanering		5,8	2003	14
Overboeking PIEK regeling VROM		-5	2004	16
Extrapolatie		2,3	2004	16
Lagere bijdrage EU Botlektunnel		-1,6	2004	17
Extra EAT		37	2005	19
Migratie Havenspoorlijn		14	2007	23
EU bijdrage		4	2008	25
Afronding		1	2009	26
Totaal	3.895	4.683	2009	26

Voor de prijsontwikkeling van het projectbudget zijn de percentages gehanteerd zoals opgenomen in tabel 3. Het zijn de door het Ministerie van Financiën vastgestelde percentages, gebaseerd op de IBOI van het Centraal Economisch Planbureau.

Tabel 3: Prijsindex percentages	
1995 - 1996	1,50 %
1996 - 1997	2,75 %
1997 - 1998	2,75 %
1998 - 1999	1,40 %
1999 - 2000	2,50 %
2000 - 2001	4,50 %
2001 - 2002	3,00 %
2002 - 2003	2,75 %
2003 - 2004	1,23 %
2004 - 2005	0,39 %
2005 - 2006	0,66 %
2006 - 2007	0,44 %
2007 - 2008	1,48 %
2008 - 2009	2,14 %

5.2.2 Uitputting onvoorzien

In het projectbudget is een post onvoorzien opgenomen ten behoeve van de uitvoering van het project. De prognose eindstand onvoorzien bedraagt € 252 miljoen (prijspeil 2009). Van dit bedrag is op 30 juni 2009 inmiddels € 234 miljoen uitgegeven. Ten opzichte van de VGR 25 zijn de uitgaven met een bedrag van € 1 miljoen toegenomen.

Ter afdekking van de risico's van de Betuweroute en de HSL is in de begroting 2003 een risicoreservering opgenomen van € 985 miljoen. In het kader van het voorafgaand toezicht op de begroting van het Infrafonds 2003 is afgesproken dat alle verplichtingen ten laste van deze risicoreservering de goedkeuring van het Ministerie van Financiën behoeven.

Voor het project Betuweroute is tot 30 juni 2009 driemaal een beroep gedaan op de risicoreservering. Het betrof hier de kosten samenhangend met de keuze voor een sprinklersysteem als basis voor de tunneltechnische installaties (€ 104 miljoen prijspeil 2002), de extra kosten voor EAT (€ 37 miljoen prijspeil 2005) en de extra kosten in verband met de migratie Havenspoorlijn (€ 14 miljoen prijspeil 2007).

5.2.3 Uitgaven en aangegane verplichtingen

Het totale beschikte bedrag in tabel 4 bedraagt € 4.621 miljoen. In de verslagperiode zijn er geen mutaties geweest. Voor het uiteindelijk aan ProRail te beschikken bedrag is het budget beschikbaar voor de Betuweroute (€ 4.683 miljoen) minus de kosten voor de directe uitvoeringsuitgaven van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ad € 57 miljoen.

Tabel 4: Stand van de beschikkingen
(Bedragen in miljoen EUR, excl. BTW)

	Geslagen	Corr. Beschikking	Nog te slaan	Totaal
Tot 31-12-2008	4.621	-	4	4.625
Van 01-01-2009 t/m 30-06-2009	-	-	1	1
Totaal	4.621	-	5	4.626

In tabel 5 is de stand van de verplichtingen van ProRail jegens derden aangegeven. ProRail 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 ProRail voor € 10 miljoen aan nieuwe verplichtingen aangegaan. Dit betekent dat in totaal door ProRail voor € 4.600 miljoen aan verplichtingen is aangegaan. Het totaal bedrag gaat uit van het door ProRail aan derden op te dragen verplichtingen tot een bedrag van € 4.621 miljoen.

Tabel 5: Verplichtingen ProRail jegens Derden (Bedragen in miljoen EUR excl. BTW)	Aangegaan	Nog aan te gaan	Totaal
Tot 01-01-2009	4.590	31	4.621
Van 01-01-2009 t/m 30-06-2009	10	-/- 10	-
Totaal	4.600	21	4.621

Tabel 6 geeft de verplichtingen aan van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ten behoeve van het project Betuweroute.

Tabel 6: Stand van de verplichtingen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Aangegane verplichtingen in lopende prijzen, bedragen in miljoen EUR, incl. BTW)				
	Aangegaan	Nog aan te gaan	Afronding	Totaal
Tot 01-01-2009	57	-	-	57
Van 01-01-2009 t/m 30-06-2009	-	-	-	-
Totaal	57	-	-	57

Tabel 7 geeft aan wat de stand is met betrekking tot de voorschotten. Op basis van de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aangegane verplichtingen wordt per kwartaal aan ProRail 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 ProRail.

Tabel 7: Betaalde voorschotten (Bedragen in miljoen EUR, excl. BTW)	
	Voorschotten
Tot 01-01-2009	4.544
Van 01-01-2009 t/m 30-06-2009	29
Totaal	4.573

Uit tabel 8 blijkt dat de gerealiseerde uitgaven van ProRail in de verslagperiode € 22 miljoen zijn geweest. Deze uitgaven hebben betrekking op de investeringskosten voor het project, projectmanagement en voorbereidingskosten.

Tabel 8: Uitgaven ProRail (Bedragen in miljoen EUR, excl. BTW)	
	Uitgaven
Tot 01-01-2009	4.544
Van 01-01-2009 t/m 30-06-2009	22
Totaal	4.566

Tabel 9 geeft de uitgaven van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat aan.

Tabel 9: Uitgaven Ministerie van Verkeer en Waterstaat (Bedragen in miljoen EUR, incl. BTW)	
	Uitgaven
Tot 01-01-2009	55
Van 01-01-2009 t/m 30-06-2009	0
Totaal	55

5.2.4 Resumé

Tabel 10: Overzicht samenhang van beschikkingen, verplichtingen, voorschotten en uitgaven					
Actueel budget (bedragen in miljoen EUR, excl. BTW)	Door V&W afgegeven beschikkingen aan ProRail	Door ProRail aangegane verplichtingen jegens derden	Door V&W betaalde voorschotten	Door ProRail gerealiseerde uitgaven	Door V&W gerealiseerde uitgaven
(tabel 1)	(tabel 4)	(tabel 5)	(tabel 7)	(tabel 8)	(tabel 9)
4.683	4.621	4.600	4.573	4.566	55

5.2.5 Dekking

Tabel 11 heeft betrekking op de in de meerjarencijfers te reserveren middelen gebaseerd op de meest recente inzichten ten aanzien van de projectplanning. Eventuele begrotingswijzigingen zullen bij de komende Miljoenen- en Najaarsnota aan de Staten der Generaal worden voorgelegd.

De private bijdrage is overeenkomstig het Kabinetbesluit van 1998 voorgefinancierd uit het Fonds Economische Structuurversterking (FES). In de zogeheten Rentabiliteitsbrief die in februari 2003 aan de Tweede Kamer is gezonden, is aangegeven dat het niet te verwachten is dat de eerder beoogde private bijdrage voor de aanleg van de Betuweroute op afzienbare termijn kan worden terugverdiend. De bijdrage van de Europese Unie wordt jaarlijks vastgesteld op basis van de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat ingediende aanvragen. Het totaal begrote bedrag aan EU-bijdragen bedraagt € 172 miljoen.

Bij het besluit tot aanleggen van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal is bepaald dat in de extra kosten voor € 7,7 miljoen wordt bijgedragen door de Provincie Gelderland. Deze bijdrage is voldaan. Door ProRail wordt € 97 miljoen bijgedragen in de kosten voor engineering, apparaat en toezicht (EAT).

Tabel 11: Dekking

(bedragen in miljoen EUR, exclusief BTW)

	T/m 2007	2008	2009	2010	Totaal
SVV middelen	543	100	79		722
FES-middelen	2.826				2.826
Voorgefinancierd uit FES	839	4			843
Bijdrage Gelderland	8				8
Bijdrage VROM	14				14
EU ontvangsten	168		2	3	173
Bijdrage ProRail	97				97
Totaal Project	4.495	104	81	3	4.683

5.3 Planning

De planning voor de ombouw van de Havenspoorlijn is opgenomen in paragraaf 4.1.

5.4 Financiële risico's, mee- en tegenvallers en prognose eindstand

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de risico's en beheersmaatregelen en wordt een inschatting gegeven van de prognose eindstand. De risico's zijn gebaseerd op de stand per 30 juni 2009. Door het structureel monitoren van de risico's kunnen indien nodig tijdig beheersmaatregelen getroffen worden.

Tabel 12: Overzicht risico's (bedragen in miljoen EUR)

Risico's	VGR 25	VGR 26
25kV/ERTMS	1	0
Diversen	1	0
Totaal risico's	2	0
Bandbreedte	1-3	-

Resterende risico's

Bij de presentatie van de risico's wordt aangesloten bij de definiëring zoals gehanteerd door ProRail. Dit betekent dat naast de post onvoorzien ook separaat een post van mee -en tegenvallers wordt gehanteerd. De risico's zijn een onderdeel van de risicoreservering voor HSL en Betuweroute.

De resterende risico's zijn nihil. Het risico 25kV/ERTMS betrof het inschakelen van 25 kV op het westelijke deel van de Havenspoorlijn en specifiek de invloed van 25 kV op de omgeving: eerdere ervaringen op het oostelijke deel en de voorbereidingen die al zijn getroffen op het westelijke deel zorgen ervoor dat hier geen risico meer is.

Onder de noemer "diversen" was een bedrag gereserveerd om tegemoet te komen aan aanvullende eisen van de brandweer betreffende de publieke veiligheid. Zoals in paragraaf 3.3. is gemeld, is bestuurlijk overeengekomen plasverkleinende maatregelen te treffen op een beperkt aantal locaties langs de lijn. De werkzaamheden vallen niet onder de scope van het aanlegproject en worden uit een ander budget bekostigd.

Mee- en tegenvallers

Inschatting € 13 miljoen

Het saldo van mee- en tegenvallers is ten opzichte van VGR 25 afgenomen van een negatief saldo van € 17 miljoen naar een negatief saldo van € 13 miljoen.

Prognose eindstand

De prognose eindstand van de Betuweroute komt, inclusief de verwachtingswaarde van het risicoprofiel en gecorrigeerd voor het saldo van mee- en tegenvallers, op € 4.696 miljoen (namelijk het projectbudget van € 4.683 miljoen plus het saldo van mee- en tegenvallers van € 13 miljoen).

5.5 Kwaliteit en kennis

Het Auditbureau Betuweroute heeft in de rapportageperiode meegewerkt aan het proces voor het verbeteren en borgen van het functioneren van de tunneltechnische installaties.

Bijlage 1: Begrippen- en afkortingenlijst

ABR	Auditbureau Betuweroute
ATB-EG	Automatische Trein Beïnvloeding – eerste generatie. ATB grijpt automatisch in als een machinist niet tijdig remt. Op de Havenspoorlijn is ATB ingezet.
EMC	Elektromagnetische Compatibiliteit, de eigenschap van een systeem om in zijn elektromagnetische omgeving op bevredigende wijze te kunnen functioneren zonder zelf elektromagnetische storingen te veroorzaken die onduldbaar zijn voor alles wat zich in de omgeving bevindt. Het gaat hierbij om twee effecten als gevolg van het 25 kV energievoorzieningssysteem, namelijk stoorstromen op de treindetectie op het naastliggende bestaande 1500 V-netwerk en aanraakspanningen.
ERTMS	In 2005/2006 zal een compleet nieuw systeem van spoorbeveiliging beschikbaar moeten zijn voor toepassing op de Betuweroute. Dit systeem zorgt ervoor dat treinen niet ontsporen of botsen. Een van de noviteiten is dat er gebruik is gemaakt van een Europese standaard (ERTMS level 2) en waarvoor de modernste elektronica en telecommunicatieapparatuur wordt ingezet. Belangrijke verschillen met het oude spoorbeveiligingssysteem zijn dat er geen seinen meer langs de spoorbaan zullen staan en dat er een betere beveiliging voor baanwerkers komt.
ETCS	De termen ETCS en ERTMS worden vaak door elkaar gehaald. Enige jaren terug heette alles wat met het nieuwe Europese treinbeveiligingssysteem te maken had ETCS. De laatste jaren is ERTMS de gangbare term. ETCS (European Train Control System) is beperkter dan ERTMS. ERTMS bewaakt niet alleen de treinen tegen overschrijding van de hen toegewezen rijweg en snelheid (wat ETCS doet), maar ERTMS biedt ook extra mogelijkheden om sturingsinformatie en berichten naar de trein en de machinist te sturen. Dit gebeurt via het GSM-R netwerk met behulp van de GSM-R functies. ERTMS is dan ook de beperktere ETCS plús de GSM-R functies.
GSM-R	Vanaf medio 2003 bestaat er voor de hele Nederlandse spoorwereld een GSM-R (Railway) mobiel netwerk. Dit netwerk kent net als GSM een netwerk van antennes. Meteen bij de introductie zal het op en langs de Havenspoorlijn ingezet worden.
25 kV	25 kiloVolt. Om het energieverbruik van hogesnelheidstreinen en zware goederentreinen in goede banen te leiden, worden in Nederland als eerste de Betuweroute en de HSL voorzien van 25 kV wisselstroom tractievoeding op de bovenleiding. Gebruikelijk in Nederland is tot op heden 1500 Volt (gelijkstroom).
WPO	Wijzigingsformulier Project Opdracht Met dit formulier wordt formeel een wijziging van de projectopdracht tussen partijen goedgekeurd.