

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

28 september 2007

Ons kenmerk

VENW/DGP-2007/7373

Onderwerp

22e voortgangsrapportage Betuweroute

Bijlage(n)

1. VGR 22

2. overzicht van kosten

Uw kenmerk

-

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u in het kader van de regeling Grote Projecten de 22ste voortgangsrapportage van de Betuweroute aan. Deze rapportage (bijlage 1) gaat over de periode 1 januari 2007 tot en met 30 juni 2007. In deze aanbiedingsbrief vindt u een actueel overzicht van de stand van zaken per 17 september 2007. Ik ga in op het gebruik van de Betuweroute in de afgelopen maanden en geef een doorkijk op de komende periode. Tot slot bied ik u een totaaloverzicht van de tot nu toe aan de aanleg van de Betuweroute gerelateerde kosten, zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg van 19 april 2007 (bijlage 2).

1. Ingroei-jaar

Zoals met uw Kamer besproken en in de brief van 13 februari 2007 uiteengezet is de Betuweroute van start gegaan met een ingroei-jaar. Dit ingroei-jaar is nodig vanwege allerlei activiteiten: trein-baantesten, nog uit te voeren werkzaamheden aan de infrastructuur, de geleidelijke instroom van ERTMS locomotieven en het opdoen van gebruikservaringen met commerciële ritten door vervoerders en exploitant. Uit bijgaande voortgangsrapportage nr. 22 kunt u opmaken dat deze activiteiten na de opening op 16 juni jl. van de A-15 gewoon zijn doorgedaan.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

a) *werkzaamheden infrastructuur*

Ik geef u een kort overzicht van de meest belangrijke zaken:

- ProRail werkt aan een upgrade van ERTMS waarin de functionaliteit van de zgn. hand held terminal is voorzien. Vanaf dat moment kunnen delen van het A15-tracé buiten gebruik worden genomen voor veilig baanonderhoud zodat daarvoor geen dubbelsporige buitendienststellingen meer nodig zijn. Door de beschikbaarheid van de hand-held terminal en de mogelijkheid om onderhoud per sectie van het A15-tracé te verrichten kunnen de bogen bij Meteren en bij Elst gebruikt worden. Hierdoor kan het treinverkeer afslaan en invoegen op de betreffende bogen. De planning is dit operationeel te hebben met ingang van de dienstregeling 2008, die start op 9 december 2007.
- Er is overeenstemming met de brandweer over de wijze van uitschakelen van de 25 kV bij calamiteiten. De bestelde spanningstesters zijn binnen en de brandweerkorpsen worden nu opgeleid om hiermee te kunnen werken. De planning is er op gericht dat op 20 oktober 2007 de 25 kV op de bovenleiding van het A-15 tracé wordt ingeschakeld.
- Met de burgemeesters en brandweer is afgesproken dat ook in specifieke koude-droogteomstandigheden er een bluswatercapaciteit van 6000 l/min. is. De daartoe noodzakelijke aanpassingen aan de bluswatervoorzieningen, waaronder automatisering van de stuwen, worden nu ingevoerd conform gemaakte afspraken in het bestuursakkoord van december 2006. Deze werkzaamheden zullen eind 2007 zijn afgerond.
- TNO en NIFV onderzoeken wat de effecten van geluidsschermen langs het spoor zijn bij bestrijding van brand en welke maatregelen eventueel mogelijk zijn. In mijn antwoordbrief van 3 september 2007 heb ik op de kamervragen van de heren Vendrik en Duyvendak nog eens bevestigd dat de uitkomst van de studie geen impact heeft op het in gebruik nemen van de Betuweroute. Het rapport is inmiddels ontvangen en uw Kamer wordt nader door mij geïnformeerd in een separate brief.

Al deze activiteiten maken deel uit van het ingroei-jaar. Ze zijn nodig om ervoor te zorgen dat de nu nog noodzakelijke gebruiksbependingen in het commerciële gebruik van de Betuweroute zoveel mogelijk zijn weggenomen per 9 december 2007.

b) *Trein-baantesten*

Onder begeleiding van ProRail loopt een uitgebreid trein-baantestprogramma om de stabiliteit van ERTMS in de praktijk aan te tonen. Dit gebeurt met diverse typen locomotieven van verschillende leveranciers. In verband met de treinbaantesten geldt vanwege de veiligheid op het A-15 tracé een gebruiksregeling, die tijdelijk beperkingen oplegt aan commerciële ritten (o.a. 1 trein per 2 uur). Naar het zich laat aanzien kunnen de treinbaantesten van locomotieven met ERTMS apparatuur van leverancier Alstom in november 2007 zijn afgerond. De ERTMS locomotieven van leverancier Bombardier zijn helaas vertraagd. In mijn aanbestedingsbrief bij VGR 21 HSL heb ik uw Kamer dat gemeld. Deze vertraging leidt er toe dat ERTMS locomotieven met apparatuur van Bombardier later dan gepland inzetbaar zullen zijn op de Betuweroute. In verband met deze situatie heb ik KeyRail gevraagd mij een voorstel te doen hoe de Betuweroute zo goed mogelijk gebruikt kan worden vanaf 9 december 2007.

c) *Gebruik Betuweroute*

Het A-15 deel van de Betuweroute moet nog duidelijk op gang komen. De vervoerders hebben meer tijd nodig om zich te organiseren: zij moeten over locomotieven en gekwalificeerde machinisten beschikken en hun logistiek aanpassen. Het gebruik in de zomermaanden was teleurstellend laag. De leden Roemer en Jansen hebben daarover vragen gesteld, die ik in mijn brief van 3 september (VenW/DGP/2007/6538) heb beantwoord.

Meerdere oorzaken zijn debet aan het geringe aantal commerciële ritten tot nu toe:

- In de maand juli vond grootschalige onderhoud plaats aan het spoor tussen Emmerich en Oberhausen. De goederenvervoerders konden geen gebruik maken van doorgaande treinpaden naar Duitsland en moesten uitwijken naar de grensovergang via Venlo. De onderhoudswerkzaamheden in Duitsland zijn inmiddels afgerond en vormen geen belemmering meer voor gebruik van de Betuweroute. Over uitbreiding van capaciteit op lange termijn zijn met Duitsland principe afspraken gemaakt. Conform planning lopen aan Duitse kant de procedures voor aanleg van het derde spoor. Ik ben ervan overtuigd dat de inspanning maximaal is om het derde spoor zo snel mogelijk te realiseren.
- Het aantal gecertificeerde machinisten was bij aanvang beperkt. De opleiding voor ERTMS ging in juni 2007 van start en de instroom van gecertificeerde machinisten verliep in verband met de vakantieperiode langzaam. De afgelopen periode is het aantal behoorlijk gestegen en vormt geen beperking meer voor de voorziene instroom van ERMTS locomotieven.
- In juni 2007 heb ik met de coördinerend burgemeester Van Belzen afgesproken het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute te ontmoedigen tot het moment waarop een aantal spoorsloten, die gedeeltelijk waren dichtgegroeid, uitgebaggerd zijn. Inmiddels zijn deze werkzaamheden verricht waardoor er vanaf 9 augustus onbeperkt met gevaarlijke stoffen over de Betuweroute gereden mag worden.
- Het tempo van het beschikbaar komen van locomotieven voor de Betuweroute blijft achter bij wat de marktpartijen zich hadden voorgenomen. Dit tempo wijkt helaas af van de planning van marktpartijen op basis waarvan mijn voorganger uw Kamer heeft geïnformeerd bij brief van 24 oktober 2006. Leverancier Alstom bouwt volgens planning nu Nederlandse locomotieven om naar ERTMS. Zoals eerder gezegd loopt fabrikant Bombardier ernstige vertraging op en heeft haar prototype nog niet gecertificeerd. Bombardier doorloopt een lastiger traject van ontwikkeling en toelating dan concurrent Alstom omdat naast de ETCS apparatuur ook de nationale componenten voor ATB en PZB ontwikkeld moesten worden. Dergelijke, gecertificeerde treinapparatuur is bij Alstom voorhanden.

Ik constateer dat een aantal van de genoemde aanloopproblemen inmiddels is weggenomen. Kinderziekten zijn in deze fase daarmee nog niet uitgesloten zoals recentelijk bleek bij het testen van de tunneltechnische installatie in de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal, waardoor van 10 t/m 13 september 2007 geen treinverkeer mogelijk was op de Betuweroute.

Exploitant Keyrail geeft aan dat de trage instroom van ERTMS locomotieven het belangrijkste obstakel blijft voor het gebruik van de Betuweroute. Per september 2007 is een tiental locomotieven met ERTMS apparatuur toegelaten tot het A-15 deel van de Betuweroute. Dit aantal is verspreid over acht goederenvervoerders. Vervoerder Rail4Chem beschikt nu als enige over genoeg ERTMS locomotieven om frequent over de A-15 te rijden. Marktleider Railion kan haar diesellocomotieven nog niet inzetten omdat de ombouw ervan door vertraging bij Bombardier nog niet is begonnen. Ik heb alle marktpartijen gevraagd mij een actueel overzicht te geven wanneer de bestelde ERTMS locomotieven gereed zullen zijn en duidelijk gemaakt dat de locomotieven, waarvoor subsidie is ontvangen, zo spoedig mogelijk beschikbaar moeten zijn voor inzet op de Betuweroute. Railion verwacht zelf vanaf december 2007 over elektrische locomotieven te beschikken met ERTMS apparatuur van leverancier Alstom. De opgegeven planningen geven het beeld dat het totale aantal beschikbare locomotieven in oktober en november langzaam toeneemt en eind 2007 de 35-50 kan bereiken. Ik zelf ben terughoudend in het inboeken van dit aantal. Eerst zien dan geloven. Indien marktpartijen hun bijgestelde planningen niet halen, kan dat gevolgen hebben voor de eindafrekening van de V&W subsidie. Ik wil hierover dit najaar nog een oordeel vellen.

Exploitant Keyrail verwacht dat door de instroom van meerdere locomotieven van leverancier Alstom het gebruik van het A-15 tracé de komende maanden weliswaar zal toenemen, maar dat sterke toename in het gebruik pas wordt voorzien vanaf het moment waarop marktleider Railion over ERTMS locomotieven beschikt. Keyrail heeft de afgelopen periode uit alle onderdelen van de logistieke markt signalen ontvangen dat de belangstelling voor de Betuweroute groot is en dat de benutting ervan slechts een kwestie van tijd is.

2. Havenspoorlijn in 2008

In 2008 resteert de ombouw van de Havenspoorlijn naar ERTMS en de indienststelling van 25 kV. In bijgevoegde VGR is de Havenspoorlijn als risicopunt gemeld omdat de voorgenomen ombouwwerkzaamheden uitgaan van één lange buitendienststelling waarin het beveiligingssysteem van de complete Havenspoorlijn door middel van één "big bang" omgebouwd wordt naar het nieuwe systeem met ERTMS level-2. Na deze omschakeling kan niet meer teruggevallen worden op het huidige ATB systeem. Zoals in eerdergenoemde brief van 13 februari 2007 aan uw Kamer gemeld, was de planning om ERTMS op 1 april 2008 in gebruik te nemen en 25 kV in juli 2008.

De afgelopen tijd heeft ProRail het implementatieplan voor ERTMS level 2 en 25 kV op de Havenspoorlijn tegen het licht gehouden. In een brief van 13 juli heeft ProRail mij geïnformeerd dat de volgende, recente ervaringen hebben geleid tot heroverweging van dit "big bang" scenario:

Ervaringen in het buitenland

- In de periode 2006-2007 is het spoortraject Mattstetten-Rothrist door SBB en Alstom in gebruik genomen. Om risico's zoveel als mogelijk te vermijden, is daarbij gekozen voor een gefaseerde ingebruikname met een fall-back-systeem. Deze aanloopfase

heeft vele maanden geduurd en veel kinderziektes moesten verholpen worden. Van belang is bovendien te realiseren dat het spoortraject Mattstetten-Rothrist minder complex is dan de Havenspoorlijn.

Ervaringen binnenland

- De ERTMS spoorprojecten op de A15-tracé, de Utrechtboog, Amsterdam-Utrecht en de HSL leren dat vertragingen bij leveranciers veelal optreden en dat het treinverkeer veel last heeft van buitendienststellingen.
- Een gebruiksperiode van zo'n zes maanden in de nieuwe dienstregeling met zo volledig mogelijke functionaliteit op het A 15 tracé is minimaal nodig als ervaringeis om met voldoende mate van betrouwbaarheid de Havenspoorlijn te kunnen omzetten naar ERTMS en 25 kV.
- Er is geen alternatieve route voor de havenspoorlijn en in het vigerende plan geen terugval optie, terwijl het goederenvervoer op de Havenspoorlijn in de afgelopen jaren sterker is gegroeid dan was aangenomen.

Deze inzichten hebben ProRail geleerd dat de kans aanzienlijk is dat risico's (zoals operationele storingen, lange buitendienststellingen, extra kosten) zich ook daadwerkelijk bij het "big bang scenario" zullen manifesteren. ProRail neemt deze ervaringen terecht serieus en adviseert dan ook de Havenspoorlijn niet in één keer om te zetten naar level 2. In plaats daarvan stelt ProRail voor de Havenspoorlijn in gebruik te nemen met ERTMS level-1 en kort daarna 25 kV aan te zetten. Dit past binnen het Functionele Programma van Eisen van de Havenspoorlijn en wordt door exploitant Keyrail en de vervoerders onderschreven. Het besluit om al dan niet naar level 2 te migreren kan later genomen worden in samenhang met de nog te nemen investeringsbeslissing voor de twee eilanden¹ op de Betuweroute. De migratie van de Havenspoorlijn naar ERTMS level 1 is beduidend minder risicovol omdat tijdens de bouw de bestaande beveiliging ATB als terugval optie beschikbaar blijft.

Op 13 september 2007 heb ik het advies voor implementatie van ERTMS-1 van ProRail ontvangen. Ik ben voornemens om de aanleg van ERTMS en 25 kV op de Havenspoorlijn conform het voorstel te realiseren, waarbij het feitelijke omschakelmoment nog nader bepaald zal worden. Ik vind het verstandig om de nieuwe systemen op de Havenspoorlijn zo spoedig mogelijk én ook met zo min mogelijk risico op storingen in gebruik te nemen. De bereikbaarheid van de Rotterdamse haven mag niet op het spel gezet worden door de werkzaamheden. Voor de exploitatie is het wenselijk dat elektrische locomotieven op de gehele Betuweroute, inclusief de Havenspoorlijn, gebruik kunnen maken van 25 kV op de bovenleiding. Het implementatieplan met ERTMS Level 1 maakt het bovendien mogelijk dat 25 kV nog in 2008 operationeel kan zijn en sluit aan bij mijn wens om elektrische rijden over de Betuweroute te stimuleren (zoals toegezegd aan uw Kamer in het VAO van 26 april 2007).

¹ Als eerste stap in het nationale implementatieplan is de aanleg van ERTMS op de bestaande ATB trajecten te Zevenaar en Kijfhoek in 2012 voorzien.

Teneinde vertraging zoveel als mogelijk te voorkomen heb ik ProRail toestemming gegeven te beginnen met de voorbereidende ingenieurswerkzaamheden voor de oplossing met ERTMS level 1. De kosten van de voorgestelde aanpak bedragen ca. € 14 mln. meer dan het vigerende plan. Hiermee worden grotere financiële risico's en het risico op uitval van de Havenspoorlijn bij migratie naar ERTMS ondervangen. Het huidige projectbudget voor de aanleg van de Betuweroute is ontoereikend voor de uitvoering van de benodigde werkzaamheden aan de Havenspoorlijn. Derhalve verzoek ik uw Kamer in te stemmen met een onttrekking van €14 mln. aan de risicoreservering.

Het moment waarop in 2008 ERTMS op de havenspoorlijn in bedrijf komt, zal door Keyrail en ProRail in nauw overleg met de vervoerders afgestemd worden. Omdat naast de technische werkzaamheden ook weer sprake zal zijn van een brede logistieke inpassing inclusief mogelijke testen van locomotieven, aanvullende opleidingen van machinisten en rangeerders, ben ik in overleg met betrokkenen over de meest effectieve aansturingwijze van het project.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings

Bijlage 2

Kostenontwikkeling aanleg Betuweroute

	Jaar	Budget (miljoen Euro)	Opmerking
(PKB deel 1)	1992	2.235	prijspeil 1992
(PKB deel 3, kabinetsstandpunt)	1993	2.832	prijspeil 1993
Extra inpassingsmaatregelen	1993-1995	720	
Loon- en prijspeilstijgingen	1993-1995	192	
Tracébesluit / 1 ^e voortgangsrapportage (definitief projectbudget)	1996	3.744	prijspeil 1995
Loon- en prijspeilstijgingen	1996-2007	797	
Saldo overschrijdingen/aanpassingen		122	3% t.o.v. budget 1996
22 ^e voortgangsrapportage	2007	4.663	prijspeil 2007
Prognose eindstand VGR 22	2007	4.700	