

Betuweroute

Voortgangsrapportage 27

2e helft 2009



Inhoudsopgave

1	Inleiding en samenvatting	3
1.1	Leeswijzer.....	3
1.2	Samenvatting	3
2	Essentialia project	4
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	Duitsland	6
4	Bouw	7
4.1	Havenspoorlijn	7
5	Projectbeheersing	8
5.1	Scope	8
5.2	Financiën	8
5.2.1	Projectbudget	8
5.2.2	Uitputting onvoorzien	11
5.2.3	Uitgaven en aangegane verplichtingen.....	12
5.2.4	Resumé	14
5.2.5	Dekking.....	14
5.3	Planning	15
5.4	Financiële risico's, mee- en tegenvallers en prognose eindstand	15
	Bijlage 1: Begrippen- en afkortingenlijst	16

1 Inleiding en samenvatting

In dit zevenentwintigste rapport over de voortgang van de aanleg van de Betuweroute wordt verantwoording afgelegd over de werkzaamheden in de periode van 1 juli 2009 tot en met 31 december 2009. Het rapport wordt tweemaal 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

De Havenspoorlijn is volgens planning op 13 december 2009 met ERTMS level-1 en 25 kV in bedrijf genomen. De certificering en ombouw van locomotieven is eveneens volgens schema verlopen. Dankzij de elektrificatie van de Havenspoorlijn kunnen de vervoerders hun elektrische ERTMS locomotieven nu optimaal inzetten op de Betuweroute.

Deze VGR laat het volgende financiële beeld zien.

Ten opzichte van VGR 26 laat het saldo van mee- en tegenvallers een verschuiving zien van een negatief saldo van € 13 miljoen naar een negatief saldo van € 15 miljoen. De prognose eindstand van de Betuweroute komt, inclusief de verwachtingswaarde van het risicoprofiel en gecorrigeerd voor het saldo van mee- en tegenvallers, op € 4.698 miljoen (namelijk het projectbudget van € 4.683 miljoen plus het saldo van mee- en tegenvallers van € 15 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 spoorwegnet 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 was 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

Om in de dienstregeling 2010 de Havenspoorlijn te kunnen gebruiken werden tussen september en december 2009 de ERTMS locomotieven gecertificeerd voor level-1. Dankzij een vereende inspanning binnen de projectorganisatie Havenspoorlijn werd de upgrade van de software van de ERTMS-apparatuur tijdig gerealiseerd voor 13 december 2009. De vervoerders hadden tegen die tijd de aanvullende level-1 opleiding van hun machinisten afgerond. V&W heeft deze activiteiten gesubsidieerd met instemming van de Europese Commissie. Inmiddels heeft de Commissie hiervoor een bijdrage van € 2 miljoen uit het Europese TEN-T budget toegezegd aan V&W. Alle voor de Betuweroute bestemde locomotieven zijn nu voorzien van ERTMS level-2 en level-1. Het aantal ERTMS locomotieven neemt nog altijd toe dankzij de instroom van nieuw bestelde elektrische locomotieven.

3.2 Gebruik van Betuweroute

De afname in het ladingaanbod werkte in 2009 fors door op het treinverkeer in de haven. Keyrail noteerde een achteruitgang van het aantal treinen op de Havenspoorlijn van 20% t.o.v. 2008. Niettemin bleef het gebruik van het A-15 deel van de Betuweroute op een constant niveau van 200 treinen per week. Dankzij de 25 kV op de bovenleiding van de Havenspoorlijn per 13 december 2009 kunnen de vervoerders onbelemmerd met hun elektrische locomotieven de terminals in de haven bereiken en is het bedrijfseconomisch interessant om met elektrische locomotieven de erts- en kolentreinen via de Betuweroute af te voeren. Na 13 december 2009 steeg het gebruik van de Betuweroute dan ook naar 300 ritten per week.

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.

Deze maatregelen, zoals ook gemeld in VGR 26, zijn nu in uitvoering. De werkzaamheden lopen zeker nog door in 2010.

3.4 Bestrijding geluidshinder

Zoals in de vorige voortgangsrapportage is gemeld heeft de Afdeling Bestuursrecht van de Raad van State de ingediende beroepen van betrokken partijen, waaronder de gemeente Rozenburg, tegen het hogere grenswaardenbesluit van Gedeputeerde Staten (hierna: GS) van de provincie Zuid Holland in behandeling genomen. Eind november

2009 heeft de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (hierna: StAB) aan de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrecht verslag uitgebracht. Betrokken partijen hebben tot eind december 2009 de gelegenheid gehad om te reageren op het rapport van StAB. De zitting van de Afdeling Bestuursrecht zal op 22 februari 2010 plaatsvinden. Een besluit van de Raad van State wordt midden april 2010 verwacht.

Prorail is begin januari 2010 begonnen met bouwkundige onderzoeken aan de woningen waarvoor door GS een hogere grenswaarde is vastgesteld. Deze werkzaamheden kunnen onafhankelijk van de uitspraak van de Raad van State worden uitgevoerd en zullen begin 2011 worden afgerond. Aan de hand van het per woning op te stellen onderzoeksrapport zal met de eigenaren van de woningen waarvan is vastgesteld dat isolatiewerkzaamheden noodzakelijk zijn, een overeenkomst worden aangegaan. De uitvoeringswerkzaamheden kunnen echter pas na de uitspraak van de Raad van State beginnen.

3.5 Duitsland

Volgens planning krijgt het spoor tussen Emmerich en Oberhausen in eerste instantie meer capaciteit dankzij "blokverdichting" in 2011, waardoor de treinen dichter op elkaar kunnen rijden. Deze capaciteitsuitbreiding van de bestaande twee sporen maakt groei van het verkeer over de Betuweroute de komende jaren mogelijk totdat het derde spoor wordt gerealiseerd. Dit derde spoor is noodzakelijk voor de jaren na 2013. De verwachting is dat eind 2010 'Baurecht' verkregen is en dat het drukst bereden gedeelte tussen Oberhausen en Wesel als eerste traject wordt gerealiseerd in 2013.

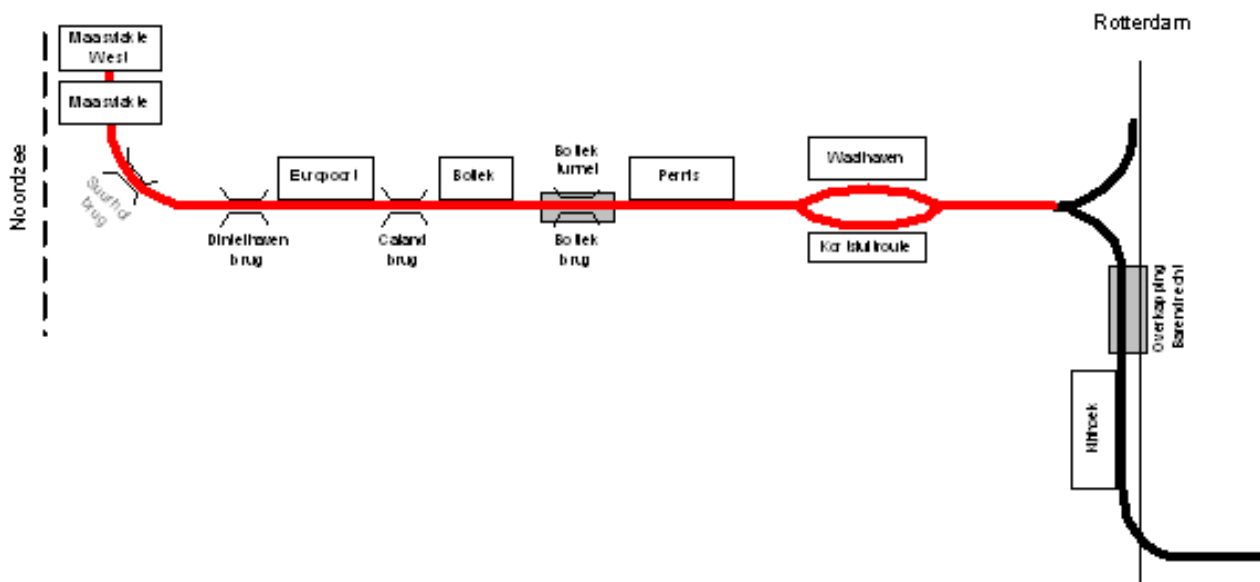
Zoals in oktober 2007 vastgelegd in het regeerakkoord zoekt het Bundesministerie naar besparingen. De projecten binnen het Bundesverkehrsplan 2003-2015 worden weliswaar herbezien, maar het derde spoor zal naar verwachting dit evaluatieproces doorstaan omdat de noodzaak voor de bouw buiten kijf staat voor alle drie de partijen die budget ervoor hebben gereserveerd: het Bundesministerie, de deelstaat Nordrhein-Westfalen en DB. De heroverweging van het BMVBS duurt naar zich laat aanzien in ieder geval nog tot de zomer van 2010.

Aan de Nederlandse kant heeft ProRail meerdere varianten uitgewerkt voor de aanleg van het derde spoor in combinatie met systeemwijziging van de plaatselijke ATB en 1500 V. In overleg met Duitsland ligt nu een variant op tafel, waarin de systemen van de Betuweroute (ERTMS en 25 kV) worden doorgezet tot voorbij de grens en daar aansluiten op de Duitse systemen (PZB en 15 kV). Na besluitvorming over de voorkeursvariant in juni 2010 vangt de (verkorte) tracé wet procedure aan.

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.



De planning zoals beschreven in de vorige VGR is tot op de dag nauwkeurig gedurende het afgelopen halfjaar uitgevoerd. Dankzij de nauwe samenwerking tussen alle betrokkenen - Keyrail, vervoerders, ProRail, Havenbedrijf Rotterdam en het ministerie van V&W – is volgens plan ERTMS level-1 in bedrijf genomen op de infrastructuur en in de locomotieven. Op 13 december 2009 werd de 25 kV op de bovenleiding van de Havenspoorlijn ingeschakeld. Deze mijlpaal markeert de uiteindelijke oplevering van de Betuweroute in zijn finale vorm. In de dienstregeling 2010 is de Betuweroute (A15-tracé en Havenspoorlijn) te gebruiken met de nieuwe systemen ERTMS en 25kV. Het samenwerkingsverband, dat specifiek was ingericht voor de indienstelling van de havenspoor werd eind december 2009 ontbonden. De ombouw van zowel het tracé als de locomotieven is uitgevoerd zonder beperking van de toegezegde vervoerscapaciteit.

De restwerkzaamheden zullen uitgevoerd worden in de eerste helft van 2010, waarna het project wordt overgedragen aan de staande ProRail organisatie.

4.2 A15-tracé

Restwerkzaamheden op het A15 tracé zijn voor het merendeel afgerond, wat ertoe geleid heeft dat alle systemen, behalve de tunneltechnische installaties (TTI's) zijn overgedragen aan de staande ProRail organisatie. Voor de TTI's is een gedeelte van de voorgestelde korte termijn verbetermaatregelen als eerste stap geïmplementeerd. Helaas heeft dit nog niet geleid tot grote verbeteringen in de beschikbaarheid van de TTI. De projectorganisatie van KeyRail zal de verbetering van de TTI's verder oppakken en in de komende twee jaren uitvoeren.

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

ProRail Infraprojecten Project Havenspoorlijn (IPHS) 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 IPHS. 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 V&W de laatste versie van het FPvE formeel vastgesteld. Aansluitend is het TPvE hierop aangepast conform de daarvoor geldende procedures. Met V&W is overeengekomen dat eventuele wijzigingen of afwijkingen op het FPvE in het acceptatietraject zouden worden aangetoond via zogenaamde non-conformiteitsverklaringen.

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. Vanwege afwijkingen ten aanzien van de verwachte performance bij met name de tunneltechnische installaties is deze conformiteitsverklaring toen niet meteen geaccepteerd.

De scope voor de Havenspoorlijn ligt eveneens vast in het FPvE. Op 4 oktober 2009 is het beveiligingssysteem ERTMS level 1 op de Havenspoorlijn in dienst gesteld. Op 13 december 2009 het 25kV systeem. De conformiteitsverklaring van de configuratie van de Havenspoorlijn is inmiddels aangeboden aan V&W en wordt momenteel geaudit door het ABR.

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. In deze verslagperiode is het BTW bedrag verlaagd met € 5 miljoen in verband met een teruggave van BTW door de Belastingdienst betreffende een eerder in 2004 te hoog opgelegde naheffingsaanslag.

Tabel 1		Wijzigingen (prijspeil 2009)			
Bedragen in mln. EUR		PKB/TB (pp'95)	Vorige perioden (incl. PKB/TB)	Deze periode	Totaal (pp 2009)
Havenspoorlijn	1.407	1.877	-	1.877	
A -15	2.337	2.806	-	2.806	
Totaal excl. BTW	3.744	4.683	-	4.683	
BTW				449	
<i>Totaal incl. BTW</i>				5.132	

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	Gecomm uniceerd met de 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				
- versoering 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
- loon- en prijspeilontwikkeling	0	-	2009	27
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	27

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 € 253 miljoen (prijspeil 2009). Van dit bedrag is op 31 december 2009 inmiddels € 235 miljoen uitgegeven. Ten opzichte van VGR 26 zijn de uitgaven met een bedrag van € 1 miljoen toegenomen.

Ter afdekking van de risico's van de Betuweroute en de HSL-Zuid 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 31 december 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 30-06-2009	4.621	-	5	4.626
Van 01-07-2009 t/m 31-12-2009	-	-	-	-
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 € 8 miljoen aan nieuwe verplichtingen aangegaan. Dit betekent dat in totaal door ProRail voor € 4.608 miljoen aan verplichtingen is aangegaan. Het totaal bedrag gaat uit van het door ProRail aan derden op te dragen verplichtingen tot een totaal bedrag van € 4.621 miljoen.

Tabel 5:
Verplichtingen ProRail Aangegaan Nog aan te Totaal
jegens Derden gaan
(Bedragen in miljoen
EUR excl. BTW)

	Aangegaan	Nog aan te gaan	Totaal
Tot 30-06-2009	4.600	21	4.621
Van 01-07-2009 t/m 31-12-2009	8	-/- 8	-
Totaal	4.608	13	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 aangegeven 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 30-06-2009	4.573
Van 01-07-2009 t/m 31-12-2009	8
Totaal	4.581

Uit tabel 8 blijkt dat de gerealiseerde uitgaven van ProRail in de verslagperiode € 8 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 30-06-2009	4.566
Van 01-07-2009 t/m 31-12-2009	14
Totaal	4.580

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 30-06-2009	55
Van 01-07-2009 t/m 31-12-2009	0
Totaal	55

5.2.4 Resumé

Tabel 10: Overzicht 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	4.608	4.581	4.580	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 Tweede Kamer worden voorgelegd.

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 € 173 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	2011	Totaal
SVV middelen	543	100	36	37	6	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	38	40	6	4.683

5.3 Planning

Gezien de indienststelling op 13 december 2009 van de Havenspoorlijn met ERTMS en 25 kV verder niet meer van toepassing.

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 31 december 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 26	VGR 27
25kV/ERTMS	0	0
Diversen	0	0
Totaal risico's	0	0
Bandbreedte	-	-

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-Zuid en Betuweroute. De resterende risico's zijn nihil.

Mee- en tegenvallers

Inschatting € 15 miljoen

Het saldo van mee- en tegenvallers is ten opzichte van VGR 26 toegenomen van een negatief saldo van € 13 miljoen naar een negatief saldo van € 15 miljoen.

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 onduelbaar 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 plus 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.