

Vergaderjaar 2010–2011

22 589

Betuweroute

Nr. 307

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 oktober 2010

Hierbij bied ik u de 28^e Voortgangsrapportage van de Betuweroute aan.¹ Het bijgevoegde rapport in het kader van de regeling grote projecten is zeer beknopt omdat formeel de bouw is afgerond. Ik heb ProRail in juni 2010 decharge verleend voor het Project Betuweroute.

Ik heb u in mijn brief van 15 september 2010 (22 589-306) voorgesteld de formele rapportage in het kader van de Regeling Grote Projecten te beëindigen en u jaarlijks per brief, zonder rapport, te informeren over de voortgang van de restpunten en het gebruik van de Betuweroute. Aangezien de besluitvorming door uw Kamer nog niet heeft plaatsgevonden en dit project nog onderhevig is aan de rapportageplicht van de Regeling, vind ik het logisch dat u deze rapportage ontvangt.

Einde bouwproject

U hebt samen met mijn brief van 7 juni 2010 (22 589-305) de dechargebrief aan ProRail ontvangen. De Betuweroute is als bouwproject nu opgeleverd. ProRail blijft wel verantwoordelijk voor de afronding van de openstaande punten. De werkzaamheden zijn ondergebracht in de staande organisatie van ProRail. Met de dechargeverlening is formeel en met terugwerkende kracht tot 1 januari 2010 het Project Nazorg Betuweroute gestart. Dat was het meest praktisch: die datum sluit namelijk aan op het moment van de laatste oplevering van ERTMS en de 25 kV op de Havenspoorlijn in december 2009.

Vanaf 1 januari 2010 heb ik dus alle doorlopende werkzaamheden gebundeld in één nieuwe «nazorg»-beschikking. De hoofdactiviteiten onder deze beschikking zijn: gevelisolatie Rozenburg, juridische afronding van de grondverwerving, de administratieve overdracht binnen ProRail en aan Keyrail, de realisatie in 2010 van de plasverkleinende maatregelen en de opleiding van brandweerpersonnel voor het werken met de 25 kV spanningstester. In de rapportage kunt u de voortgang lezen van de belangrijkste van deze activiteiten. Werkzaamheden die niet in de nazorgbeschikking zijn opgenomen, vallen onder de noemer *restpunten*, waar ik in een volgende paragraaf op terugkom.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Financiën

Met de nieuwe beschikking voor het nazorgproject is de gebruikelijke financiële cyclus stopgezet: in de nazorgbeschikking zit het resterende budget van het bouwproject aangevuld met het budget van het project Transmissie, dat ProRail beschikbaar had voor de inbedrijfname van ERTMS. De negatieve spanning van € 15 miljoen, die eind 2009 zichtbaar was (en waarvoor al binnen de eigen begroting van V&W dekking was gevonden) is meegevallen. De daling van het negatieve saldo van mee- en tegenvallers met zo'n € 7 miljoen is te danken aan de uitspraak van arbiters in de claimdiscussie met Strukton over meerwerk. De prognose eindstand komt hiermee op € 4 692 miljoen: het projectbudget van € 4 683 miljoen plus het saldo van mee- en tegenvallers van 9 miljoen.

Restpunten

Met ProRail heb ik afspraken gemaakt over de punten, die verder reiken dan de bouw. In de bijlage van mijn recente brief (22 589-306) licht ik deze restpunten nader toe. ProRail werkt in de uitvoering nauw samen met Keyrail, omdat de restpunten vooral op het raakvlak tussen treinverkeer en infrastructuur liggen. Voor de extra werkzaamheden aan de tunneltechnische installaties is Keyrail verantwoordelijk. De stand van zaken is als volgt.

Tunneltechnische installaties (TTI)

Een projectorganisatie binnen Keyrail werkt maatregelen uit ter verbetering van de TTI's. Zij wordt aangestuurd door ProRail en VenW gezamenlijk. De projectgroep heeft opdracht om de TTI's stabielier te laten functioneren en de onderhoudskosten terug te brengen. De voorbereidende analyses en studies zijn nu gereed en binnenkort wordt besloten welke uitvoeringsmaatregelen worden genomen. Inmiddels is al wel de beschikbaarheid van de baan verbeterd door implementatie van het zgn. Tunnelveiligheidslicht (TVL). Dit stelt de beheerder in staat om de optredende storingen slimmer en systematischer te herstellen. Zo worden storingen, die als minder «erg» (lees: geen onveilige situatie opleveren) worden gecategoriseerd, pas verholpen in de eerstvolgende geplande buitendienststelling terwijl het treinverkeer ongehinderd kan doorgaan. De veiligheid is bij het nemen van dergelijke maatregelen niet in het geding.

ERTMS/GSM verbinding

Vanaf dit voorjaar meet en analyseert ProRail de storingen, die optreden in de ERTMS/GSM-R verbinding. ProRail doet dat onder begeleiding van een Stuurgroep waarin ook Keyrail, VenW en een vertegenwoordiger van de vervoerders zitten. De storingen zijn nagenoeg volledig in beeld gebracht, doch blijken divers te zijn. Indien mogelijk zet ProRail direct acties in gang om de storingen te verhelpen. Zo zijn locomotieven, die bovenmatig vaak stoorden, getraceerd en al hersteld. ProRail monitort continu het effect van de genomen maatregelen. Niettemin ligt de beschikbaarheid van de gehele ERTMS/GSM-R keten nog altijd op een niveau van 97%, zoals dat in het voorjaar al was geconstateerd. Dit is te laag; de betrokken partijen laten momenteel de problemen onderzoeken en beslissen daarna welke maatregelen zullen worden getroffen.

Wissels Kijfhoek

Vooralsnog blijft de snelheidsbeperking voor de wissels die Kijfhoek verbinden met het doorgaande spoor van de Betuweroute gehandhaafd. De tijdelijke oplossing is duur en zou zowat € 700 000 euro kosten. ProRail, Keyrail en IVW bespreken of de baten van deze investering opwegen tegen de kosten ervan.

CUP

Het CUP (Centraal Uitwisselings Punt) te Valburg wordt nu nog niet gebruikt als rangeerterrein. Het emplacement is geheel volgens de normen gebouwd, maar in de praktijk blijkt rangeren met ERTMS level 2 voor machinisten erg lastig te zijn. Keyrail heeft bij ProRail een verzoek ingediend om zodanig wijzigingen aan te brengen dat rangeren in de toekomst wel mogelijk wordt.

Gebruik Betuweroute

Het verkeer over de Betuweroute ligt momenteel op de 340 ritten per week. Dit is een lichte stijging ten opzichte van de eerste helft van 2010. De groei van het volume over de Betuweroute zal weer een forse stap maken zodra de nieuwe, internationale dienstregeling 2011 van kracht wordt. Dit vindt jaarlijks plaats op de tweede zaterdag in december. Keyrail voorziet dat in 2011 het aantal ritten ruim boven de 400 uit komt. Het aantal elektrische locomotieven dat ingezet wordt op de Betuweroute is met ingang van de nieuwe dienstregeling fors gestegen en ligt ruim boven de 60%. Dit percentage noemde ik twee jaar geleden als streefcijfer, toen ik met uw Kamer discussieerde over het terugdringen van diesellocomotieven op de Betuweroute. Ik heb in dat VAO een verbod op de diesels ontraden en de verwachting geuit dat het aandeel elektrische locomotieven in de markt vanzelf zou aantrekken.

Aansluiting Duitsland

Vooruitlopend op de komst van een derde spoor wordt de capaciteit in Duitsland tussen Zevenaar en Emmerich uitgebreid door blokverdichting toe te passen op de bestaande twee sporen. De goedkeuring van deze blokverdichting door toezicht houder EBA wordt nog dit jaar (eind 2010) verwacht. De wijziging van de treinbeveiliging in het gehele traject is dan gereed in 2012.

Eind 2013 wordt het eerste deel van het derde spoor verwacht. In de letter of intent uit 2007 heb ik daar afspraken over gemaakt met mijn Duitse collega. Tijdens de recente Transportraad van 16 september heb ik bij mijn Duitse ambtgenoot het belang van de planning nogmaals benadrukt.

Exploitatie Betuweroute

Het onderzoekstraject dat moet uitwijzen of aanbesteding van de exploitatie van de Betuweroute mogelijk en wenselijk is, is bijna voltooid. De vorig jaar al aangekondigde marktverkenning is net gestart en moet over een maand of twee tot inzicht leiden of private partijen in voldoende mate een realistische interesse tonen in de exploitatie van de Betuweroute. Voorafgaand aan wat inmiddels de marktscan is gaan heten, is uitgezocht welke modellen het beste de publieke belangen dienen (optimaal gebruik van de Betuweroute (i) tegen zo laag mogelijke kosten voor de overheid (ii)), hoe de exploitatie door Keyrail verloopt (kwantitatief) en hoe deze wordt ervaren door klanten (kwalitatief). Wanneer de resultaten van de marktscan bekend zijn, worden alle uitkomsten van de onderzoeken in samenhang geanalyseerd waarna ik mijn besluit over het al dan niet aanbesteden van de Betuweroute aan u zal voorleggen.

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