

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Voortgangsrapport 14 Hogesnelheidslijn-Zuid

9 april 2004

Voortgangsrapport 14

Hogesnelheidslijn-Zuid

9 april 2004

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Informatie: www.hslzuid.nl

Datum: 9 april 2004

Inhoudsopgave

.....

1. INLEIDING EN SAMENVATTING	5
1.1 LEESWIJZER	5
1.2 SAMENVATTING	5
2. ESSENTIALIA PROJECT.....	8
3. DE OMGEVING VAN HET PROJECT	9
3.1 VEILIGHEID	9
3.2 PROCEDURES	10
3.3 COMMUNICATIE	12
3.4 VOORTGANG PER PROJECTDEEL	14
4. PROJECTBEHEERSING.....	24
4.1 SCOPE	24
4.2 PLANNING	24
4.3 FINANCIËN	25
4.4 RISICO'S	32
4.5 ORGANISATIE.....	38
4.6 KWALITEIT.....	38
OVERZICHT BRIEVEN EN DOCUMENTEN	39
AFKORTINGENLIJST	40

1. Inleiding en samenvatting

.....

Dit is het veertiende voortgangsrapport van de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid). Het rapport beschrijft de voortgang van de voorbereiding en de aanleg van de HSL-Zuid over de periode 1 juli 2003 tot en met 31 december 2003. Het project HSL-Zuid valt onder de procedureregeling 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. Daarmee sluiten de uitgaven en verplichtingen aan op de begrotingscyclus. Als startpunt geldt de projectbeschrijving die de Tweede Kamer gelijktijdig met het eerste voortgangsrapport heeft ontvangen. In het voortgangsrapport komen, naast de voortgang van het project, ook de wijzigingen aan de orde die ten opzichte van deze projectbeschrijving zijn opgetreden.

1.1 Leeswijzer

Naast een korte blik op de omgeving van de HSL-Zuid, staat per projectonderdeel de voortgang in de verslagperiode beschreven (hoofdstuk 3). Daarna volgt de stand van zaken aan de hand van de verschillende aspecten van de projectbeheersing (hoofdstuk 4). Allereerst staan in hoofdstuk 2 de essentialia van het project beschreven.

1.2 Samenvatting

Op het 100 kilometer lange tracé van de HSL-Zuid - tussen Amsterdam en de Belgische grens - is het werk aan de civiele onderbouw in een afrondend stadium en zal in 2004 grotendeels worden opgeleverd.

De volgende mijlpalen zijn in de verslagperiode bereikt.

- De oostbak van de kruising van de HSL-Zuid met de A4 is gereed en in de zomer van 2003 in gebruik genomen. De bouw van de westbak verloopt voorspoedig.
- Op 22 september 2003 heeft de Tunnelboormachine (TBM) de vluchtschacht Bent, zoals gepland, verlaten en is met een gemiddelde snelheid van 20 meter per dag gevorderd. Voor kerst heeft de TBM de weg Westeinde gepasseerd. Het boorproces is derhalve ruim binnen de geplande termijn afgerond.
- Op 23 en 24 augustus 2003 is het eerste tunnelelement voor de tunnel Oude Maas afgezonken. In september en oktober 2003 zijn alle resterende tunnelelementen van de Oude Maas op zijn plaats gebracht. De zeven tunnelelementen voor de tunnel Dortsche Kil zijn in november en december 2003 afgezonken.

-
- De Brug Hollandsch Diep wordt afgebouwd. Het laatste hamerstuk van de Brug Hollandsch Diep is medio december 2003 voorzien van een betondek.
 - De aanleg van het onderhoudsemplacement nabij Hoofddorp is voltooid.

Als startdatum ('aanvangsdatum') voor het commercieel bedrijf, zoals vastgelegd in de concessie-overeenkomst met High Speed Alliance (HSA), geldt voor de gehele HSL-lijn 1 april 2007. Zoals contractueel is vastgelegd, is het voor het zuidelijk deel tussen Rotterdam en Antwerpen mogelijk om in 1 oktober 2006 te starten.

In de bindende adviesprocedure tussen de Staat en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) over de opbrengstenverdeling van binnenlandse reizigers in internationale treinen, heeft het college van arbiters op 22 december 2003 uitspraak gedaan. Het standpunt van de Nederlandse Staat is door het college bevestigd. Er bestaan thans geen formele beletselen om het concept-contract tussen NMBS en HSA te finaliseren.

Begin oktober 2003 heeft InfraSpeed het ontwerp van de bovenbouw voor advies voorgelegd aan de Welstandscommissie HSL-Zuid. Op 20 november 2003 heeft InfraSpeed een mondelinge toelichting gegeven op het ontwerp aan de Welstandscommissie HSL-Zuid. Op 8 december 2003 heeft de Welstandscommissie HSL-Zuid schriftelijk laten weten dat zij nog aanvullende informatie nodig had om tot een afgewogen advies te kunnen komen. De Welstandscommissie heeft vragen geformuleerd om deze informatie te verkrijgen.

In overleg met de brandweer en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) zijn vier veiligheidsissues geïdentificeerd, waarvan de uitvoering nog nader onderzoek behoeft:

- Blusleiding brug Hollandsch Diep;
- 15 minuten brandwerendheid-eis treinstellen;
- 1000 – 1100 graden brandwerendheid (de maatgevende brandcurve die het ontwerp van de brandwerende bekleding in tunnels bepaalt);
- Ontsporingseleiding.

Regelmatig vindt in de Stuurgroep 'Publieke Veiligheid HSL-Zuid' overleg plaats tussen de Directie HSL-Zuid, de coördinerende brandweercommandanten voor de HSL-Zuid en het Ministerie van BZK. Uitgangspunt voor de gesprekken is het zogenaamde 'Integraal Veiligheidsplan', dat op functioneel niveau de normen vaststelt. De besprekingen in de Stuurgroep 'Publieke Veiligheid HSL-Zuid' zullen uiteindelijk moeten leiden tot conclusies over hoe en in welke mate technische voorzieningen als ontsporingseleiding, brandwerende bekleding, blusleiding en aanpassingen aan treinstellen zullen moeten worden toegepast om het afgesproken veiligheidsniveau te bereiken. Betrokken partijen hebben tijd nodig voor aanvullend onderzoek en overleg. Naar verwachting zal er in juni 2004 duidelijkheid zijn over de te realiseren veiligheidsvoorzieningen.

De vereniging Fietzersbond heeft bij de Raad van State beroep aangetekend tegen de door de gemeente Breda verleende bouwvergunning van de fiets- en voetgangersbrug De Burgst. Men maakt bezwaar tegen het feit dat er geen hellingbanen zijn aangelegd. Op 29 april 2003 heeft de zitting plaatsgevonden. Op 26 november 2003 heeft de Raad van State de bouwvergunning, die ten grondslag ligt aan de Nieuwe De Burgst vernietigd, omdat de bouwvergunning in strijd is met het onherroepelijke bestemmingsplan. De gemeente Breda heeft het initiatief genomen om middels art.19 WRO de gebouwde brug te legaliseren. Daarnaast heeft op 31 oktober 2003 de rechtbank van Breda in een voorlopig vonnis geoordeeld dat er twijfel bestaat over de veiligheid van het meenemen van fietsen op de roltrap van de nieuwe fietsbrug. Om deze reden mag de oude verbinding niet afgesloten worden. Dit vonnis is definitief bevestigd op 7 november 2003. Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank is een aantal maatregelen genomen om de voortgang van het werk op de korte termijn te garanderen. Door de aanleg van tijdelijke hellingbanen, aansluitend op de nieuwe brug, blijft een gelijkwaardige verbinding ten opzichte van de oude verbinding gewaarborgd. Daardoor kan de oude verbinding begin april 2004 afgesloten worden. De vergunning voor de tijdelijke hellingbanen is inmiddels aangevraagd en verleend.

Het risicoprofiel voor de HSL-Zuid heeft zich na VGR 13 positief ontwikkeld. De verwachtingswaarde (50%-waarde) van het totale risico van de HSL-Zuid bedraagt naar de meest recente inzichten (stand 31 december 2003) € 571 mln. Na onttrekking van € 174 mln. medio 2003 uit de risicoreserve, resteert bij de HSL-Zuid een risicoprofiel van € 397 mln. met een onzekerheidsmarge van + € 77 mln. en - € 73 mln. Ten tijde van VGR 13 (stand 30 juni 2003) was de verwachtingswaarde van het totale risico € 609 mln. Per saldo is het risico in VGR 14 met € 38 mln. ten opzichte van VGR 13 gedaald (= € 609 mln. minus € 571 mln.). Belangrijkste daler is het risico in de categorie "Tegenvallers contracten".

Voor dekking van de meerkosten boven het onvoorzien is in juni 2003 het verplichtingenbudget voor de HSL-Zuid, na instemming van de Tweede Kamer (kamerstuk 28724 nr. 10), verhoogd met € 174 mln. Verplichtingen voor de HSL-Zuid uit de toegekende budgetverhoging, vanuit de risicoreservering, worden uitsluitend aangegaan na voorafgaand toezicht door het Ministerie van Financiën. In de verslagperiode heeft het Voorafgaand Toezicht voor € 178 mln. verplichtingenkrediet ingestemd. Een deel van dit verplichtingenkrediet heeft betrekking op de periode na 2003. Voorafgaand Toezicht verleent goedkeuring onder voorbehoud van vrijgave van middelen door de Tweede Kamer. Van het vrijgegeven bedrag door het Voorafgaand Toezicht is in de verslagperiode € 77 mln. aangegaan als verplichting. De reden dat de aangegane verplichtingen naijlen ten opzichte van het vrijgegeven bedrag wordt enerzijds veroorzaakt doordat onderhandelingen met contractpartijen pas gestart kunnen worden nadat het benodigde mandaat is verleend. Anderzijds is meer onderhandelingsstijd noodzakelijk gebleken om tot een acceptabele prijs voor de Staat te komen.

2.Essentialia project

Het doel van het project HSL-Zuid is de aanleg en exploitatie van een hogesnelheidsverbinding in Nederland; tussen de Randstad en een aantal Europese economische centra in zuidelijke richting. Deze verbinding maakt straks deel uit van het Europees net van hogesnelheidslijnen. Een volwaardige aansluiting op dit Europees net is noodzakelijk voor de duurzame ontwikkeling van Nederland en is belangrijk voor het opvangen van de sterk groeiende grensoverschrijdende mobiliteit. Daarnaast wordt een bijdrage geleverd aan het vervangen van weg- en luchtverkeer door het milieuvriendelijke vervoer per trein. Het project geeft deze doelstellingen vorm door het opleveren van een totaal vervoerssysteem HSL-Zuid.

Hieronder wordt verstaan:

- de realisatie en overdracht van gebruiksklare (rail)infrastructuur;
- de realisatie en overdracht van aanpalende weggedeelten A4 (Ringvaart - Dwarswatering) en A16 (knooppunt Galder-Moerdijk), die qua planning en bouw onverbrekkelijk met de aanleg van de HSL-Zuid zijn verbonden;
- een contract met een organisatie die zorg draagt voor beheer en onderhoud en de exploitatie van de nieuwe railinfrastructuur;
- een contract met vervoerder(s), die zorg dragen voor de exploitatie van vervoer over de HSL-Zuid;
- zorg dragen voor capaciteitsmanagement, wettelijke regelgeving en voor benodigd (gewijzigd) beleid.

De randvoorwaarden bij deze realisatie zijn de PKB en het Tracébesluit HSL-Zuid (met aanvullingen) en de Tracébesluiten (met aanvullingen) voor de Rijkswegen A4 en A16.

3. De omgeving van het project

Een belangrijke factor bij de aanleg van de Hogesnelheidslijn-Zuid is de projectomgeving. Er is sprake van een voortdurende beïnvloeding van het project door de steeds veranderende projectomgeving en omgekeerd.

3.1 Veiligheid

Veiligheidsdossier

In overleg met brandweer en het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) zijn vier onderwerpen geïdentificeerd:

- Blusleiding brug Hollandsch Diep;
- 15 minuten brandwerendheid-eis treinstellen;
- 1000 – 1100 graden brandwerendheid (de maatgevende brandcurve die het ontwerp van de brandwerende bekleding in tunnels bepaalt);
- Ontsporing geleiding.

Regelmatig vindt in de Stuurgroep 'Publieke Veiligheid HSL-Zuid' overleg plaats tussen de Directie HSL-Zuid, de coördinerende brandweercommandanten voor de HSL-Zuid en het Ministerie van BZK. Uitgangspunt voor de gesprekken is het zogenaamde 'Integraal Veiligheidsplan', dat op functioneel niveau de normen vaststelt. De besprekingen met de hulpverleningsdiensten in de Stuurgroep 'Publieke Veiligheid HSL-Zuid' zullen uiteindelijk moeten leiden tot conclusies over hoe en in welke mate technische voorzieningen als ontsporing geleiding, brandwerende bekleding, blusleiding en aanpassingen aan treinstellen zullen moeten worden toegepast om het afgesproken veiligheidsniveau te bereiken. De betrokken partijen, in casu de Directie HSL-Zuid, HSA en InfraSpeed hebben tijd nodig voor aanvullend onderzoek en overleg. Naar verwachting zal er in juni 2004 duidelijkheid zijn over de te realiseren veiligheidsvoorzieningen.

Safety Committee

De Safety Committee heeft in de verslagperiode haar rol ten aanzien de beoordeling van de safety cases voor de HSL-Zuid tegen het licht gehouden. Omdat de verantwoordelijkheid voor de besluitvorming over de safety cases is belegd bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat Divisie Rail, beperkt de rol van de Safety Committee zich tot een zuiver adviserende rol aan de Minister.

De Safety Committee heeft haar zorgen geuit over de voortgang van de safety case voor de spoorconstructies die moet worden geleverd door InfraSpeed. In een brief aan de Minister d.d. 9 december 2003 heeft de Safety Committee benadrukt dat tijdsdruk aan het einde van het proces door te late oplevering van de safety cases geen afbreuk mag doen aan de kwaliteit van het beoordelingsproces. InfraSpeed zal hiervan in kennis in kennis worden gesteld.

3.2 Procedures

Tracébesluiten

De herstelwijziging op het Tracébesluit, die nog in procedure verkeert, is:

Tracébesluit aanvulling V.

- Op 11 september 2002 heeft de Raad van State goedkeuring onthouden aan het bestemmingsplan HSL-A16 van de gemeente Breda (vastgesteld op 23 mei 2001), omdat het Tracébesluit HSL-Zuid niet één op één was overgenomen in het bestemmingsplan. Er is een nieuw Tracébesluit opgesteld. Dit Tracébesluit HSL-Zuid Aanvulling V is vastgesteld op 21 mei 2003, en heeft ter visie gelegen. Tegen het Tracébesluit zijn drie beroepen ingediend. Het wachten is op een datum waarop de zitting bij de Raad van State plaats zal vinden.

Vergunningen

De belangrijkste vergunningaanvragen, die nog in procedure zijn/waren of in procedure worden gebracht, zijn:

Noordelijk Holland:

- De Vereniging van Ondernemingen van Betonmortelfabrikanten in Nederland (VOBN) heeft beroep aangetekend tegen het besluit van de Provincie om (op verzoek van de VOBN) niet handhavend op te treden ingevolge het Bouwstoffenbesluit (BSB). Het beroep diende op 7 augustus 2003 bij de Raad van State. De VOBN is door de Raad van State in het ongelijk gesteld in de aangespannen procedure. Vervolgens heeft de VOBN besloten het beroep tegen de art. 17 WRO voor het werkterrein Zuidelijke toerit in te trekken. Hiermee zijn alle zaken van de VOBN tegen de HSL-Zuid afgehandeld.
- Het beroep in de procedure voor de tijdelijke bouwweg naar de schacht Bent is ingetrokken.

HSL-A16:

- De vereniging Fietzersbond heeft bij de Raad van State beroep aangetekend tegen de door de gemeente Breda verleende bouwvergunning van de fiets- en voetgangersbrug De Burgst. Men maakt bezwaar tegen het feit dat er geen hellingbanen, maar roltrappen zijn aangelegd. Op 29 april 2003 heeft de zitting plaatsgevonden. Op 26 november 2003 heeft de Raad van State de bouwvergunning, die ten grondslag ligt aan de De Burgst vernietigd, omdat de bouwvergunning in strijd is met het onherroepelijke bestemmingsplan. De gemeente Breda heeft het initiatief genomen om middels art. 19 WRO de brug te legaliseren. Daarnaast heeft op 31 oktober 2003 de rechtbank van Breda in een voorlopig vonnis geoordeeld dat er twijfel bestaat over de veiligheid van het meenemen van fietsen op de roltrap van de Burgst. Om deze reden mag de oude verbinding niet afgesloten worden. Dit vonnis is definitief bevestigd op 7 november 2003. Naar aanleiding van de uitspraak van de rechtbank is een aantal

maatregelen genomen om de voortgang van het werk op de korte termijn te garanderen. Door de aanleg van tijdelijke hellingbanen, aansluitend op de nieuwe fiets- en voetgangersbrug, blijft een gelijkwaardige verbinding ten opzichte van de oude verbinding gewaarborgd. Daardoor kan de oude verbinding begin april 2004 afgesloten worden. De vergunning voor de tijdelijke hellingbanen is aangevraagd en verleend.

Overig:

- Op 3 juni 2003 heeft de rechtbank 's-Hertogenbosch uitspraak gedaan inzake het beroep van Kabels- en Leidingeigenaren (K&L-eigenaren) Delta en Brabant Water. Het betreft het niet door de Staat vergoeden van geclaimde overheadkosten van K&L-eigenaren. De rechtbank heeft de Staat op alle punten in het gelijk gesteld. Kern van de beslissing is dat kosten, die in een eindafrekening worden opgevoerd, voldoende gespecificeerd moeten worden om ze aan de werkelijke verleggingkosten te kunnen toerekenen. Dit betekent dat de huidige werkwijze van beschikken voortgezet kan worden. Brabant Water is tegen deze uitspraak in beroep gegaan bij de Raad van State. De mondelinge behandeling door de Raad van State zal plaatsvinden op 22 april 2004.

Grondverwerving

Ten noorden van het Hollandsch Diep

Voor de aanleg van de HSL-Zuid en de A4 zijn alle gronden beschikbaar, met uitzondering van één perceel ten behoeve van de A4 nabij het Ringvaart Aquaduct. Voor de verkrijging hiervan is in december 2003 de administratieve onteigeningsprocedure gestart. De gronden zullen niet op tijd beschikbaar komen voor het laatste deel van de A4 verbreding, welke gebundeld loopt met de HSL. Voor de planning betekent dit, dat de aanleg za

behandeling. Het betreft hier uitsluitend de (gerechtelijke) financiële afwikkeling. Voor zes onteigeningszaken wordt in het eerste kwartaal van 2004 een eindvonnis verwacht. Daarnaast loopt er bij het gerechtshof in 's-Hertogenbosch een onteigeningszaak als uitvloeisel van een door de Staat gewonnen cassatie. Ook hier betreft het de financiële afwikkeling.

Langs het gehele tracé vinden kleine aankopen plaats voor onder andere een werkterrein ten behoeve van de plaatsing van een geluidsscherm, het aanleggen van ecoduikers en ecologische verbindingen.

De bovengenoemde problemen met betrekking tot de grondverwerving voor de HSL-Zuid zullen niet tot vertraging leiden.

Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4

De onafhankelijke instantie voor de behandeling van claims op het gebied van nadeelcompensatie en planschade, het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4, heeft in de verslagperiode het aantal ontvangen verzoeken zien oplopen naar 387. Verreweg het merendeel daarvan, zo'n 370 verzoeken, is in behandeling bij één van de regionale schadecommissies. Deze hebben tot aan het einde van de verslagperiode in totaal ca. 360 hoorzittingen gehouden en 275 conceptadviezen uitgebracht aan het Dagelijks Bestuur van het Schadevergoedingsschap.

Het aantal definitieve adviezen dat het Dagelijks Bestuur heeft ontvangen, lag aan het eind van de verslagperiode op 190. Over 173 van die verzoeken heeft het bestuur inmiddels beslist, grotendeels conform het advies van de schadecommissies.

Het aantal bezwaren dat door betrokkenen tegen een beslissing van het dagelijks bestuur is gemaakt, steeg naar 45. Deze bezwaarschriften worden behandeld door één van de commissies van bezwaar. Er is een bezwarencommissie voor het noordelijk en een voor het zuidelijk deel van de HSL-Zuid. Op 33 van de 45 bezwaarschriften is inmiddels een beslissing op bezwaar genomen, waarbij er 3 gegrond en 30 ongegrond zijn verklaard. Tegen deze beslissingen is in 10 gevallen beroep aangetekend. De beroepen worden door de Arrondissementsrechtbank te Rotterdam behandeld. In 6 beroepszaken is inmiddels uitspraak gedaan, waarvan er 4 gegrond en 2 ongegrond werden verklaard. In 5 gevallen is door verzoeker en/of het Schadevergoedingsschap hoger beroep aangetekend bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

In 104 gevallen is het verzoek tot schadevergoeding afgewezen. Bij 69 verzoeken tot schadevergoeding heeft betaling van de toegekende vergoeding plaatsgevonden. In totaal is daarmee circa € 1,3 mln. gemoeid.

3.3 Communicatie

De directe omgeving van de HSL-Zuid wordt nauw betrokken bij de realisatie van de spoorlijn en de reconstructie van de autosnelwegen A4 en A16. Ten behoeve van de directe communicatie met uiteenlopende groepen uit de projectomgeving zijn informatiecentra ingericht, worden

nieuwe media ingezet en zijn er diverse schriftelijke informatiemiddelen beschikbaar.

Focus

In de communicatiestrategie van de HSL-Zuid zal de focus naast het informeren en betrekken van doelgroepen bij de aanleg van de infrastructuur, het communiceren over de individuele en collectieve voordelen die de Hogesnelheidslijn gaat bieden, meer aandacht krijgen. Hiermee wordt geanticipeerd op de vraag van het Nederlands publiek om kennis te nemen van nut en noodzaak van de HSL-Zuid.

Belangstelling uit binnen- en buitenland

De informatiecentra langs het tracé van de HSL-Zuid krijgen steeds meer bezoekers over de vloer. Het afgelopen jaar nam een record aantal geïnteresseerden een kijkje. In totaal hebben de informatiecentra ruim 45.000 bezoekers verwelkomd in 2003. Het contact met omwonenden en algemeen publiek verloopt eveneens via internet en e-mail. Uit de cijfers blijkt dat de belangstelling een stijgende lijn kent.

In augustus 2003 heeft de HSL-Zuid organisatie deelgenomen aan het symposium van de International Association for Bridge and Structural Engineering (IABSE), dat ondersteund wordt door het Belgische Ministerie voor Mobiliteit en Transport en het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het thema was hogesnelheidslijnen. Er is een groot aantal presentaties gehouden over de aanleg van de Hogesnelheidslijn-Zuid. Tevens zijn voor de deelnemers aan het symposium twee tours georganiseerd langs het zuidelijk deel van het HSL-Zuid tracé.

Actief betrekken omgeving bij aanleg

De directie HSL-Zuid besteedt veel aandacht aan het actief betrekken van omwonenden bij ontwikkelingen in hun leefomgeving. In september 2003 is een drietal bouwlocaties tussen Breda en de Belgische grens opengesteld voor bezoekers. In oktober 2003 is een open dag georganiseerd rondom het afzinken van het laatste tunnelelement voor Tunnel Oude Maas. Daarnaast hebben activiteiten plaatsgevonden zoals tracébezoeken, informatieavonden en een relatiedag waar enkele duizenden belangstellenden op af kwamen.

Stichting Atelier HSL

Atelier HSL is een onafhankelijke stichting die tijdens de aanleg van de HSL-Zuid kunst- en cultuurprojecten realiseert. De internationale openbare ideeënprijsvraag "A design for places left over after planning" voor vijf restplekken langs het tracé van de HSL-Zuid leidde tot drie nominaties. Alle drie hebben van Atelier HSL de vervolgo opdracht gekregen hun idee uit te werken tot een realiseerbaar schetsontwerp.

Er is een start gemaakt met de Nieuwe Kaart van Europa; een project dat de rol die de mobiliteit van goederen, geld, informatie en personen speelt, verwerkt in een nieuwe visie op cartografie.

Samen met de gemeente Breda is gewerkt aan een voorlopig ontwerp voor het park Prinsenbeek. Deze maakt deel uit van de landschappelijke inpassing van de nieuwe verkeersbundel HSL-A16.

3.4 Voortgang per projectdeel

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voortgang en ontwikkeling binnen de verschillende contracten en deelprojecten waaruit het project is opgebouwd.

Noordelijk Holland (vanaf Hoofddorp tot en met Westeinde)

- In de Haarlemmermeer is de onderbouw voor de HSL-Zuid (de zettingsvrije plaat en de spoorviaducten) bijna gereed. Ter hoogte van de N207 wordt momenteel gewerkt aan de kruising van de provinciale weg en de HSL-Zuid. De overige werkzaamheden spitsen zich toe op de afwerking van de onderbouw.
- Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de ruwbouw van het Ringvaartaquaduct. De volledige breedte van de Ringvaart zelf is weer beschikbaar voor scheepvaartverkeer.
- In de Rijnstreek Noord, tussen de Ringvaart en Leiderdorp, wordt over de gehele lengte gewerkt aan de zettingsvrije plaat. De voortgang verloopt volgens planning.
- De verplaatste aansluiting van de A4 op de provinciale weg N445 wordt momenteel gefaseerd uitgevoerd. Eveneens is de zogenaamde "Bottonde" (een dubbele rotonde in de vorm van een bot) nabij de Nieuwe Wetering in aanbouw.
- De oostbak van de kruising van de HSL-Zuid met de A4 is gereed en is in de zomer van 2003 in gebruik genomen. De bouw van de westbak verloopt voorspoedig.

Boortunnel

Op 22 september 2003 heeft de Tunnelboormachine (TBM) de vluchtschacht Bent, zoals gepland, verlaten en is met een gemiddelde snelheid van 20 meter per dag gevorderd. Voor kerst heeft de TBM de weg Westeinde gepasseerd. Het boorproces is derhalve ruim binnen de geplande termijn afgerond.

Er is € 25 mln. aan de aannemer betaald ter vergoeding van eerder ontstane verdragingskosten en te nemen versnellingsmaatregelen. Dankzij deze maatregelen zal de onderbouw van de Boortunnel op tijd gereed zijn voor het aanbrengen van de bovenbouwconstructie.

N446

De komende jaren (volgens planning tot eind 2007) zal de realisatie van de nieuwe kruising van de N446 met de tunneltoerit en de A4 – in combinatie met nieuwe toe- en afritten van en naar de A4 – plaatsvinden.

Geluidsmaatregelen

Langs de A4 moet het bestaande geluidsschermbij de Nieuwe Wetering worden verwijderd. Dit gebeurt in fasen. In de eerste fase is een stuk van het geluidsschermbij verwijderd. Hierna is een tijdelijk geluidsschermbij geplaatst op kosten van de aannemer. Er moet nog een resterend deel van het bestaande A4-geluidsschermbij worden verwijderd (tweede fase). Op dit moment wordt onderzocht of hiervoor ook tijdelijke geluidsmaatregelen moeten worden getroffen, voordat de definitieve oplossing wordt gerealiseerd.

Zuid-Holland Midden (vanaf Westeinde tot Rotterdam)

Zettingsvrije Plaat (ZVP)

Het heiwerk voor de zettingsvrije plaat ten oosten van Zoetermeer is zowel aan de noord- als aan de zuidzijde in volle gang. Ongeveer tweederde deel van de zettingsvrije platen is gestort.

Het verkeer over de nieuwe Hoefweg rijdt vanaf eind december 2003 door de verdiepte bak van de pergola. Direct na de openstelling is begonnen met het aanbrengen van het laatste stuk aarden baan voor de zettingsvrije plaat.

Doorgaand Spoorviaduct (DSV)

De uitvoering van de twee bouwstromen in Bleiswijk Zuid ligt vóór op schema. De poeren en kolommen zijn gereed; de realisatie van de dekken is in een ver gevorderd stadium. De aannemer ligt een aantal weken voor op schema voor wat betreft de meest kritieke activiteit, de productie en afbouw van de dekken. De voorsprong is verkregen als gevolg van het feit dat onwerkbaar weer is uitgebleven, terwijl dit in de planning wel was voorzien.

Begin september 2003 is de A12 ter plaatse van het HSL viaduct omgelegd. Deze omlegging gaat circa een jaar duren. De werkzaamheden aan de kolom in de middenberm van de A12 zijn in volle gang.

In oktober en november 2003 zijn risicovolle werkzaamheden succesvol uitgevoerd met betrekking tot het heien van palen en intrillen van damwanden voor de poeren naast de bestaande spoorlijn Den Haag - Gouda en de A12. De opleverdatum voor het Doorgaand Spoorviaduct is eind december 2004.

Half Verdiepte Open Bak (HVOB) in Bergschenhoek

In de gemeente Bergschenhoek zijn de bouwwerkzaamheden voor het onderwaterbeton-gedeelte van de half verdiepte open bak enigszins vertraagd als gevolg van problemen met de hoeveelheden onttrokken water. De helft van de vloeren en wanden van de tunnelbak is gereed. De bouw van het dek van de nieuwe Berkelseweg is klaar en de Verlegde Berkelseweg is medio oktober 2003 voor verkeer opengesteld. Ten noorden van de Boterdorpseweg worden de laatste palen geheid. Het dek van de Boterdorpseweg is voor een groot deel gestort.

Tunnel Rotterdam Noordrand (TRN)

Het grootste risico bij de TRN was de grondwater-onttrekking. Inmiddels is de provincie Zuid-Holland, als handhaver, akkoord gegaan met de door de HSL-organisatie genomen beheersmaatregelen. Het risico op vertraging en extra kosten blijft beperkt, ondanks het feit dat er bezwaar is aangetekend tegen het gedoogverzoek. Eind november 2003 waren alle diepwanden van de tunnel gereed.

Kruising Hofpleinlijn

De uitvoering van de buitendienststelling van de Hofpleinlijn is volgens planning gestart op 30 augustus 2003 en is op 19 september 2003 afgerond. Mede door de geslaagde afstemming tussen alle participanten, zijn de werkzaamheden succesvol verlopen.

Zuid-Holland Zuid (vanaf Rotterdam tot aan zuidoever Hollandsch Diep)

Barendrecht

In Barendrecht is de uitvoering van de civiele werkzaamheden die de Projectorganisatie Betuweroute verricht ten behoeve van de HSL-Zuid in volle gang. Gedetailleerde afstemming van werkzaamheden van de Directie HSL-Zuid en de Projectorganisatie Betuweroute vindt hierbij plaats.

Develgebied

In het Develgebied is de planning van de HSL-brug over de Devel (het betreft een aangepast ontwerp in verband met welstandseisen) en de wegonderdoorgang Lindeweg kritiek. Voor de wegonderdoorgang Lindeweg is het onderwaterbeton gestort, de bouwkuip is leeggepompt en er is gestart met het betonwerk voor de wanden.

De wegonderdoorgang Develweg is gereed en voor het verkeer opengesteld. In het Develgebied is de zettingsvrije plaat bijna gereed.

Hoeksche Waard

In de Hoeksche Waard is de 6 kilometer lange zettingsvrijeplaat gereed, alleen de sluitstukken bij Mookhoek en de Maasdamseweg moeten nog worden gerealiseerd. De werkzaamheden in de verdiepte bak Mookhoek verlopen voorspoedig. De wegonderdoorgang Maasdamseweg is gereed en de onderhoudsbruggen in de werkwegen, die op verzoek van Waterschap De Groote Waard versneld zijn aangelegd, zijn eind december 2003 volgens planning gereed gekomen. Hiermee is het risico op problemen met de waterhuishouding weggenomen.

Verwacht wordt dat alle werkzaamheden voor 31 mei 2004 afgerond zijn.

Zinktunnel Oude Maas

Op 23 en 24 augustus 2003 is het eerste tunnelelement afgezonken. Na het afzinken van het eerste tunnelelement zijn technische problemen ontstaan, waardoor het afzinken van de volgende elementen twee weken is opgeschoven. In september en oktober 2003 zijn alle tunnelelementen van de Oude Maas afgezonken. De bouw van

de toeritten verloopt volgens planning. Per 31 december 2003 was er sprake van een vertraging van zes weken. Versnellingsmaatregelen waren in onderhandeling.

Zinktunnel Dordtsche Kil

De werkzaamheden ten behoeve van beide toeritten van de tunnel Dordtsche Kil verlopen voorspoedig. In zeven aansluitende weekeinden (1 november t/m 14 december 2003) zijn de zeven tunnelementen afgezonken.

Brug Hollandsch Diep

De Brug Hollandsch Diep wordt afgebouwd. Het laatste hamerstuk van de Brug Hollandsch Diep is medio december 2003 voorzien van een betondek.

Alle rivierwerkzaamheden zijn inmiddels afgerond en de vaarwegcorridor is weer in de oude situatie teruggebracht. Naar verwachting is de afwerking van de brug begin juni 2004 gereed.

Geluidsisolatie

De gesprekken met de omwonenden – in het kader van het geluidsonderzoek en gevelisolatie – zijn nagenoeg afgerond. In de tweede helft van 2004 zullen de geluidswerende voorzieningen worden aangebracht.

Natuurcompensatie

In het Develgebied moet 4,9 ha. natuurgebied en 12,4 ha. recreatiegebied worden gecompenseerd. In samenwerking met de Dienst Landelijk Gebied (DLG) van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) wordt deze compensatieverplichting ingevuld. DLG zal de gronden aankopen en inrichten voor de HSL-Zuid. Er wordt daarbij zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande plannen waaronder het Develbos. Op het Eiland van Dordrecht zal 7,1 ha. natuurgebied worden gecompenseerd. De ruimtelijke inpassing in de Hoeksche Waard is in de eerste helft van 2003 gereed gekomen. De akte van toedeling van de ruilverkaveling Hoeksche Waard is op 6 juli 2003 gepasseerd en daarmee zijn de gronden overgedragen.

Noord-Brabant (HSL-A16; vanaf zuidoever Hollandsch Diep tot Belgische grens)

Brabant Noord

- Het oude oostelijke A16 viaduct over het Intercity-spoor (IC spoor) naar Roosendaal is gesloopt. Gestart is met de bouw van het nieuwe oostelijke deel van het viaduct over het IC spoor. Het westelijke deel is reeds in gebruik. Dit viaduct is bepalend voor ingebruikname van de A16 met twee maal drie rijstroken.
- De zettingsvrije plaat vanaf de brug Hollandsch Diep tot aan de Bredasedijk (circa 3 km) is, evenals de zettingsarme HSL-constructie tussen de Mark en het te slopen viaduct De Burgst (ca 3,5 km), gereed. Het opleveringsproces is gestart.
- De laatste 250 meter van de HSL-baan ter plaatse van het nog te slopen viaduct De Burgst tot en met aansluiting met Brabant-Zuid

zal met enige maanden vertraging worden opgeleverd. Dit heeft geen gevolgen voor de werkzaamheden aan de bovenbouw door InfraSpeed.

- De oplevering van knooppunt Klaverpolder en de A17 wordt vertraagd door de langdurige zettingstijden van de grondlichamen. Naar verwachting zal de oplevering eind 2004 plaatsvinden.

Brabant Zuid

- De bouw van de tunnelbakken Prinsenbeek ligt op schema.
- Op 14 augustus 2003 is brand uitgebroken in de houten bekisting van een in aanbouw zijnd viaduct bij het knooppunt Princeville (Breda). Reparatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd. Er zal hierdoor geen vertraging ontstaan.
- Door vervroegde aanleg van het middenstuk van het viaduct over de verlengde Ettensebaan zal de verbinding (van A16 zuid naar A58 west) ruim een jaar eerder gereed kunnen komen (in april 2005). Verder verloopt de uitvoering van de vele kunstwerken, aansluitende wegen en geluidsschermen volgens planning.
- Het werk aan het laatste deel van de tunnelbak Galder, het middendeel, loopt volgens planning. Ten gevolge van een optimalisatie duurt de afwerking van het noordelijk deel enige maanden langer dan oorspronkelijk was gepland. Dit heeft echter geen invloed op het verwachte moment van gereed komen van de totale tunnelbak. De werkzaamheden bij knooppunt Galder zijn versneld, waardoor ook de definitieve verbindingbogen in maart 2004 in gebruik genomen kunnen worden.

Thermisch gereinigd zand (TGZ)

Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieubeheer (VROM) heeft de bevoegde gezagen geïnformeerd over het komende interim beleid. De Gedoogcirculaire van VROM voor grond en bagger is in de rapportageperiode gepubliceerd. De bevoegde gezagen hebben in reactie hierop mondeling toegezegd om tot het moment dat de vrijstellingsregeling formeel van kracht is (naar verwachting 1 april 2004) niet handhavend te zullen optreden. De vrijstellingsregeling houdt onder andere in dat TGZ categorie 1 niet meer getoetst hoeft te worden op sulfaat en antimoon.

Het zand uit het tijdelijke depot nabij het knooppunt Zonzeel is inmiddels verwijderd. Dit zand is aangebracht tussen de HSL-Zuid en het IC-spoor op de oevers van de Mark, aansluitend op het reeds verwerkte zand.

Geluidsisolatie

Het geluidsisolatieprogramma – waarbij ruim 250 woningen in Brabant zijn betrokken die aan de nieuwe geluidssituatie in de omgeving van de HSL-Zuid en de A16 moeten worden aangepast – is in uitvoering. Circa 95 woningen zijn in onderzoek of in uitvoering. Bij 80 woningen zijn de isolatiemaatregelen inmiddels aangebracht, voor 56 woningen zijn geen akoestische maatregelen noodzakelijk. Circa 20 woningen zijn gesloopt of worden gesloopt.

Natuurcompensatie

De totale oppervlakte te realiseren natuurcompensatie bedraagt 72 ha. Met het Waterschap Mark en Weerij is overeenstemming bereikt over het gezamenlijk inrichten van het gebied Rondgors met een totale oppervlakte van circa 14 ha., waarvan ongeveer de helft geldt als natuurcompensatie conform het Tracébesluit. Voor dit gebied is een inrichtingsplan opgesteld. In 2004 wordt gestart met de inrichting van dit natuurgebied. In totaal is reeds circa 65 ha. ten behoeve van natuurcompensatie in eigendom van de Staat.

Aansluiting HSL-baan op bestaand spoor

Hoofddorp

Ter hoogte van Hoofddorp worden twee fly-overs gebouwd voor de aansluiting van het HSL-tracé op het bestaande spoor. In de tweede helft van 2003 is de betonbouw vrijwel gerealiseerd. Tevens zijn werkzaamheden aan het bestaande spoor uitgevoerd, zoals het aanpassen van de elektronische beveiligingsinstallatie, het plaatsen van extra wissels en werkzaamheden aan kabels en bovenleiding. Begin november 2003 is de aanleg van het onderhoudsemplacement voltooid. Dit emplacement bestaat uit verbindingssporen tussen de Schiphollijn en de HSL-baan voor het aanleveren van materiaal ten behoeve van de bovenbouw door InfraSpeed.

Rotterdam

De werkzaamheden voor de aansluiting van de HSL-Zuid op Rotterdam Centraal Station vorderen gestaag. In oktober en november 2003 hebben twee buitendienststellingen plaatsgevonden. Hierbij zijn twee kruiswissels ingebracht ter hoogte van het station en is de noordelijke fly-over in de sporendriehoek (achter Diergaarde Blijdorp) in gebruik genomen door de Nederlandse Spoorwegen.

Voor het spoorviaduct over de A20 en de aansluitende zettingsvrije platen zijn vrijwel alle 500 palen geheid en is een gedeelte van het dek gereed. Ook is een tijdelijke brug aangelegd over het Noorderkanaal ten behoeve van het bouwverkeer. In juli en augustus 2003 zijn drie rijstroken van de A20 afgesloten geweest voor de aanleg van de fundering voor de middenpijler. De werkzaamheden zijn voorspoedig verlopen.

Het heiwerk voor de viaducten over de Stadhoudersweg is afgerond. Ter hoogte van de Stadhoudersweg is tevens het werk gestart voor de zettingsvrije plaat richting Rotterdam Centraal Station. De heiwerkzaamheden voor de dive-under in de sporendriehoek zijn afgerond.

Lage Zwaluwe

Bij station Lage Zwaluwe is de loopbrug over het HSL- en IC-spoor bijna gereed. Via deze loopbrug blijven de huidige perrons bereikbaar. Daarnaast zijn bij station Lage Zwaluwe de zogenaamde aankomst- en vertreksporen ten behoeve van de aanleg van de HSL-baan gebouwd. In het weekend van 15 november 2003 is door de Bouwcombinatie Brabant Noord het oude A16-viaduct over het bestaande spoor Lage Zwaluwe - Roosendaal gesloopt.

Breda

De werkzaamheden voor de aanleg van de verbindingssporen tussen Breda Centraal Station en de HSL-Zuid verlopen volgens planning. De Mr. Bierensweg wordt ter hoogte van de kruising met de spoorlijnen Breda - Antwerpen en Breda - Roosendaal in een tunnelbak gelegd; dit kunstwerk is nagenoeg gereed. Ter hoogte van de nieuw aan te leggen Westerparklaan wordt een open tunnelbak gebouwd om ter plaatse de sporenbundel te kruisen. De trogbruggen voor de sporen Breda - Lage Zwaluwe vice versa en de dubbelsporige trogbruggen voor de sporen Breda - Roosendaal/Antwerpen vice versa zijn gereed. De tunnelbak ten zuiden van de sporen is nagenoeg afgerond.

De werkzaamheden voor de fly-over bij het NAC-stadion verlopen eveneens voorspoedig.

Zevenbergschen Hoek

De fly-over bij Zevenbergschen Hoek is inmiddels duidelijk zichtbaar in het landschap. Deze fly-over dient voor de shuttleverbinding tussen Breda en Rotterdam. Alle liggers zijn inmiddels geplaatst. Resterende werkzaamheden zijn het afbouwen van het noordelijk landhoofd en de aarden baan.

Geluidsisolatie

Aansluitend aan het stationsgebouw van Rotterdam Centraal Station is begonnen met de aanleg van een 370 meter lange fundering voor een zes meter hoog geluidsscherm.

Eind 2003 is het gevelisolatieonderzoek van enkele tientallen panden nabij Rotterdam Centraal Station afgerond. In de loop van 2004 zal begonnen worden met de uitvoering.

Van 1 tot 3 november 2003 zijn tijdens een succesvolle buitendienststelling geluidwerende maatregelen getroffen ter hoogte van NS-station Nieuw Vennep.

Aan de noordkant van Zevenbergschen Hoek worden langs de IC-sporen drie geluidsschermen gebouwd.

Infraprovider

Raakvlakken onderbouw/bovenbouw

In de tweede helft van 2003 is gestart met de voorbereiding van de oplevering van de onderbouw en de overdracht aan InfraSpeed. Bij dit proces wordt InfraSpeed betrokken. Het 'sponsor-overleg' tussen InfraSpeed, de overige (civiele) contractanten en de Staat levert hieraan een bijdrage. Per onderwerp wordt bepaald of het betreffende risico het best in de onderbouw of in de bovenbouw kan worden opgelost. Eventueel meerwerk in de bovenbouw wordt in beginsel publiek gefinancierd.

In de eerste helft van 2004 zal een aantal opleveringen moeten worden afgerond en zal InfraSpeed starten met haar uitvoeringswerkzaamheden.

Raakvlakken bovenbouw

Het overleg tussen de Infraprovider en Projectorganisatie Betuweroute, ProRail en NMBS over het ontwerp en de implementatie van de

koppelingen tussen de diverse spoorsystemen is geïntensiveerd. Deze koppelingen betreffen o.a. rails, tractie, energievoorziening en bovenleiding, alsmede communicatie-, beveiligings- en verkeersleidingsystemen. Tevens wordt bijzondere aandacht besteed aan de ontwikkeling van de operationele procedures. In overleg met de Directie HSL-Zuid is InfraSpeed gestaantenrkeng vane6 owp1dn pla aapak()6.3vco07.3(o)-3(r)8.8(hen) owp1d0 7.eee-0.5(r(e)-5.9(r)245(en van(g 3e-0.5d is bis Infr9(ae)-57(Se-074(peed det).9w,)1..5(mede owp1dfr9(ae)-57(rs Poo ggnn,brt.nmedlee07.3tn erkrt c(Dit96iddHLEb7:567(u-074uid isac)7.3crt92.2(.)-288(f iln)-567(hent92.2ett)0 sl e-074lne6nebglganrijkce-074ls wor9(de)-589ecemc otrunctievad6 owp1d b(ovnbouw.e)TJTD Tc0 Tw0TjZT82 1 Tf0 -1.1116 TD0.0885 Tc(W lat6newmete071dn owp1ddanij no(g)-6.1(ae)6.8ae071dnvul(le)6.8lnet ew(o)-3g enane-0.5dkune enkomge.1De Welesaelnsieh(e)-5.9efnr veer8584verorr.teeriodedheefnr januari 20e04 edege rto07.3rmaeoegdstuuredeeln e071dbruaori 200pondkelin todgdlicd(ae)6.8lne-047(estndscc)741(o)-1256mmi HSeL-Zc24 feb(r)87aZcetevde eoraegve et7256(..2ndi23scc-12.6iti86.3(t7256it2(eft7256 g)-5.4e)-567ai23se de rovn(e)741idlinma ions.1Dec om istwilneccr no(g)-5.9 prsor ede owp1dvcostecdee rrb(aanmidd owp1de)6857() arheeg R mastt g

onvoldoende onderbouwing. HSA heeft het eerste deel van de aanvullende onderbouwingen in december 2003 ingediend bij het Loket. Het overige deel van de aanvullende onderbouwingen volgt in januari 2004.

Tijdige ombouw van de Thalys komt volgens HSA vooralsnog niet in het gedrang.

Eveneens is door het Loket overleg gevoerd met HSA en de potentiële leveranciers van het nieuwe materieel. Hierbij zijn de eisen en het toelatingsproces voor het Hoofdrailnet en de HSL-Zuid toegelicht.

Interoperabiliteit/ERTMS

De HSL-Zuid maakt deel uit van het Trans Europese Netwerk (TEN). Dat betekent dat de infrastructuur en de treinen moeten voldoen aan de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI). Eén van de eisen die worden gesteld, is het hanteren van de ERTMS-standaard voor de beveiligingssystemen. In Nederland en België wordt de nieuwe infrastructuur conform de Europese richtlijnen uitgerust met ERTMS. De bestaande hogesnelheidslijn Parijs – Brussel is in dienst is gesteld vóór de inwerkingtreding van de genoemde Europese regelgeving. Hier wordt het beveiligingssysteem TVM430 aangetroffen. Migratie van beveiligingssystemen is kostbaar, ingewikkeld en zal waarschijnlijk op pas op langere termijn plaatsvinden. De combinatie van verschillende beveiligingssystemen in de corridor stelt bijzondere eisen aan het bestaande rollend materieel (Thalys). Dit materieel moet naast TVM 430 en nog een aantal andere systemen, ook worden voorzien van ERTMS. Dit is een opgave waarbij de vervoerder technische en commerciële obstakels moet oplossen.

België

Opvolgingscomité

Op 10 december 2003 heeft het Opvolgingscomité vergaderd. De planning van de HSL-verbinding aan beide zijden van de grens is besproken. Onderzocht is hoe de test- en integratiefases in beide landen op elkaar afgestemd kunnen worden. Begin 2004 zal het Opvolgingscomité daarover aan de beide betrokken ministers rapporteren. Tevens is van Nederlandse zijde aangedrongen op duidelijkheid over de reistijden die in België gerealiseerd kunnen worden. In januari 2004 is hierover van Belgische zijde duidelijkheid verschaft.

Bindende adviesprocedure Gemeenschappelijke Vervoersonderneming

In de in VGR13 genoemde bindend adviesprocedure tussen de Staat en NMBS over de opbrengstenverdeling van binnenlandse reizigers in internationale treinen, heeft het college van bindend adviseurs op 22 december 2003 uitspraak gedaan. Het standpunt van de Nederlandse Staat is door het college bevestigd.

Dit betekent dat de verdeelsleutel, zoals die wordt genoemd in het conceptcontract dat is gesloten tussen de Staat der Nederlanden en NMBS, en tussen HSA en NMBS, niet geldt voor de verdeling van de opbrengsten van binnenlandse reizigers in internationale treinen,

behoudens eventueel anders luidende afspraken tussen de vervoerders. Op basis van de uitkomst van onderhandelingen gaan HSA en NMBS hun gezamenlijke overeenkomst verder uitwerken. De Nederlandse Staat speelt hierin thans geen rol.

Onderstaande ontwikkelingen hebben zich voorgedaan na de peildatum van VGR 14, de Tweede kamer is over de genoemde ontwikkelingen bij brief van 19 maart 2004 (Kamerstuk 22026 nr. 189) apart geïnformeerd.

Reistijden

Aan Belgische zijde is recent vastgesteld dat de reistijden blijvend hoger zijn dan in de HSA concessie opgenomen. Naar het zich nu laat aanzien voldoet België waarschijnlijk wel aan de verdragsverplichtingen. Het verschil met de concessie is zeventien minuten tot 2010-2012, waarvan acht minuten blijvend. Wat betreft die acht minuten blijkt nu dat een feitelijk onmogelijke reistijd is opgenomen in de concessie met HSA. Uitgezocht wordt hoe een en ander is ontstaan en wie verantwoordelijk moet worden gehouden. De negen minuten zijn volgens Belgische opgave het gevolg van een temporisering door België in de planning van de verbetering van het bestaande spoor tussen Brussel en Antwerpen. België heeft een verdragsrechtelijke inspanningsverplichting deze investeringen zo snel mogelijk te realiseren en tot die tijd voorrang aan internationale treinen te geven boven het binnenlandse vervoer om de effecten te minimaliseren.

Bediening Breda – Brussel en Den Haag – Brussel

HSA stelt dat de met de Staat gecontracteerde vervoersdiensten Breda - Brussel en Den Haag – Brussel niet (zonder meer) uitgevoerd kunnen worden vanwege het ontbreken van overeenstemming tussen HSA en de Belgische vervoerder NMBS over samenwerking bij deze twee diensten. NMBS wil vanwege de verwachte verliesgevendheid van de bediening van Breda en Den Haag vooralsnog niet zonder compensatie meewerken aan de door HSA gecontracteerde bediening van deze twee diensten.

Overigens is NMBS jegens de Nederlandse Staat hiertoe niet verplicht en was het ontbreken van een voorafgaande afspraak hierover, c.q. de ruimte om voor of na de aanbesteding eigen aanvullende afspraken met NMBS te maken, onderdeel van de aanbestedingsprocedure. HSA heeft, dit wetende, beide verbindingen gecontracteerd met de Staat. De Staat gaat er vooralsnog vanuit dat HSA aan haar verplichtingen zal voldoen en met een adequate oplossing voor de bediening van Breda – Brussel en Den Haag – Brussel zal komen.

4. Projectbeheersing

De scope, de kwaliteit, de planning en het budget zijn belangrijke aspecten van het project die moeten worden beheerst. Toepassing van de juiste werkwijze, een passende organisatie en adequaat risicomanagement leiden ertoe dat het project conform de gestelde eisen wordt gerealiseerd.

4.1 Scope

In de verslagperiode hebben zich geen scopewijzigingen voorgedaan.

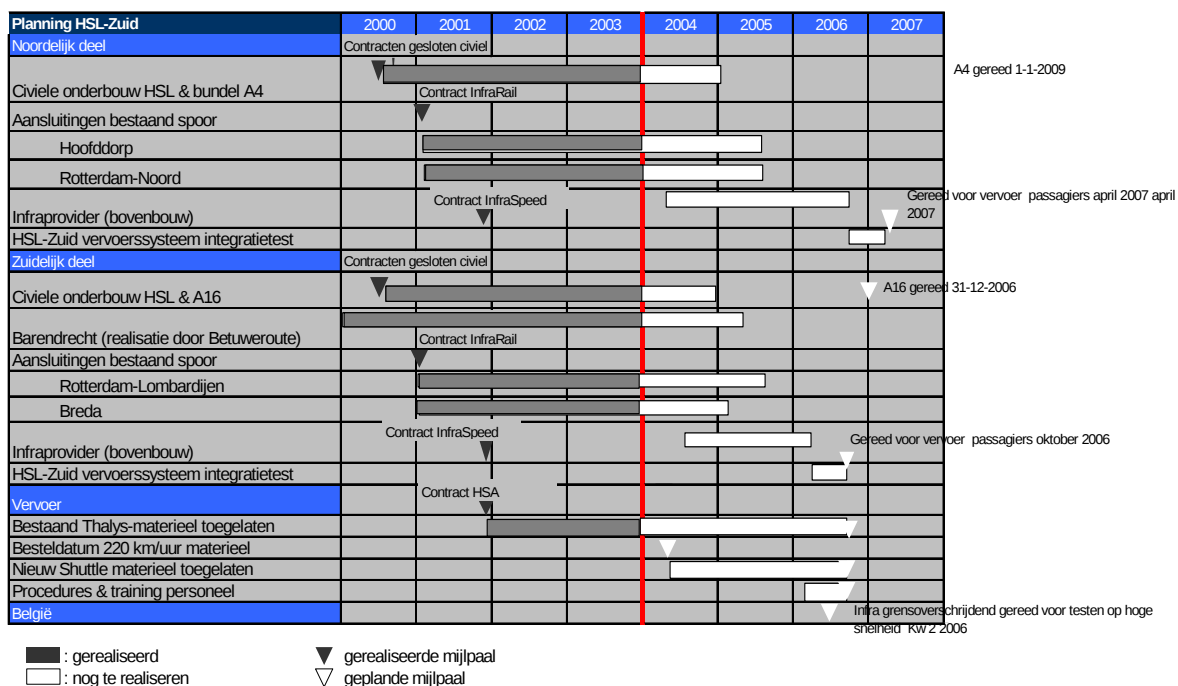
4.2 Planning

Als startdatum ('aanvangsdatum') voor het commercieel bedrijf, zoals vastgelegd in de concessie-overeenkomst met HSA, geldt voor de gehele HSL-lijn april 2007. Zoals contractueel is vastgelegd, is het voor het zuidelijk deel, tussen Rotterdam en Antwerpen, mogelijk om in oktober 2006 te starten. De infrastructuur is naar verwachting op tijd gereed.

Civiele onderbouw en Infraprovider (InfraSpeed)

In het eerste halfjaar van 2003 zijn maatregelen genomen om de opleverdata van de onderbouw te laten aansluiten op de start van de bovenbouw. Dit heeft ertoe geleid dat overschrijdingen op de betreffende locaties zijn opgelost. Intensieve bewaking van de mijlpalen is van belang omdat er risico's zijn die betrekking hebben op de bovenbouw. De voornaamste risico's zijn:

- De niet tijdige verlening van vergunningen voor de bovenbouw. De onzekere factoren zijn vormgeving en veiligheid;
- Technische problemen op het raakvlak van de onderbouw en bovenbouw;
- De uitkomst van de discussie over de veiligheidsissues; De niet-tijdige ontwikkeling van beveiligingssystemen tussen nieuw en bestaand spoor (koppeling ERTMS-EBS).



Figuur 1: planning HSL-Zuid

4.3 Financiën

Projectbudget

In dit hoofdstuk wordt gerapporteerd over de projectkosten van de HSL-Zuid voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2003. De werken aan de railwegen (aansluiting Breda) en de rijkswegen (A16 en bundel A4) zijn separaat opgenomen. Hierdoor wordt de aansluiting met de PKB deel 3, de begroting en de jaarrekening behouden.

PKB deel 3 geeft aan dat met de HSL-Zuid een investeringsbedrag is gemoeid van € 3,413 miljard (exclusief BTW en op prijspeil 1995), exclusief de bijdrage aan België. Voor een compleet beeld is de bijdrage aan België in het kostenoverzicht opgenomen.

In de verslagperiode zijn de volgende mutaties verwerkt:

Compensatie BTW

Ter compensatie van de BTW-uitgaven over 2003 is bij Najaarsnota 2003 € 170 mln. toegevoegd aan het HSL-artikel.

Technische mutaties

Bij Slotwet 2003 wordt € 29 mln. ten gevolge van een voordelig saldo ontvangsten over het jaar 2003 toegevoegd aan de begroting. De beschikbaarheidsvergoeding aan InfraSpeed zal stijgen als gevolg van indexering tot en met 2003 met € 86 mln. Eén en ander zal moeten worden verwerkt in de begroting 2005.

Tabel 1: Projectbudget HSL-Zuid (bedragen in miljoen €, excl. BTW)¹

	PKB dl 3 (pp'95)	Wijzigingen pp'95		Totaal (pp'95)	Prijs- index ('96-'03)	Totaal (pp '03)
		Vorige perioden	Deze periode			
Uitvoeringskosten	3.089	347	24	3.460	658	4.118
Grondverwerving	324	-72		252	26	278
<i>Subtotaal</i>	<i>3.413</i>	<i>275</i>	<i>24</i>	<i>3.712</i>	<i>684</i>	<i>4.396</i>
België		364		364	16	380
Vorbereidingskosten		50		50		50
Totaal 03.03.01 HSL-Zuid	3.413	689	24	4.126	700	4.826
Totaal 03.03.04 Hoofdwegen ²		722		722	167	889
Totaal 03.03.03 Rail personen		91		91	22	113
Totaal excl. BTW	3.413	1.502	24	4.939	889	5.828
BTW art. 03.03.01						510
Totaal projectbudget inclusief BTW						6.338
InfraSpeed beschikbaarheidsvergoeding ³						2.938
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW						9.276

1 De projectkosten worden hier exclusief BTW weergegeven. Bij de Najaarsnota wordt jaarlijks, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, de betaalde BTW op railprojecten gecompenseerd (zie regel BTW).

2 De bedragen van artikelonderdeel 03.03.04 Hoofdwegen zijn in afwijking tot de railprojecten inclusief BTW. Het Ministerie van Financiën zal hier geen BTW-compensatie verstrekken.

3 De beschikbaarheidsvergoeding die aan de Infraprovider wordt betaald betreft een vergoeding voor de beschikbaarheid van de hogesnelheidsinfrastructuur voor een periode van 25 jaar, startend in 2006. Hiermee worden onder andere de investerings- en onderhoudskosten van de Infraprovider gedekt.

De totale reeks beschikbaarheidsvergoedingen sluit na aanpassing van de indexcijfers tot en met 2003 op € 3.024 mln. In de tabel is echter het per 13 december 2003 in de Rijksbegroting beschikbare budget opgenomen.

Met het PKB deel 3 als uitgangspunt heeft het projectbudget zich tot en met deze 14^e Voortgangsrapportage als volgt ontwikkeld:

Tabel 2: Mutatieoverzicht projectbudget (mln. Euro) exclusief Infraprovider (IP)

Mutatie	Bedrag pp'95	Bedrag gecommuniceerd in Tweede Kamer	Bron: VGR-nr
PKB deel 3	3.413	3.413 (pp'95)	1
Korting lange boortunnelvariant	91 -/-	91 -/-	
<i>Gereserveerde begrotingsstand</i>	<i>3.322</i>	<i>3.322</i>	<i>n.v.t</i>
Bijdrage aan België	364	380 (pp'97)	3
Kosten voor PKB deel 3	50	50 (pp'95)	7
Overdracht A16	537	598 (pp'00)	7
Verbeterde Vorkvariant R'dam-West	55	61 (pp'00)	8

Overdracht A4-bundel	175	195 (pp'00)	8 en 9
Wijziging A4-bundel (wijzigingsprotocol)	10	12 (pp'02)	12
Aansluiting Breda	91	101 (pp'00)	7
Verdiepte Ligging Hoogmade	19	21 (pp'00)	9+11
Bergschenhoek	10	12 (pp'01)	9+11
Mopmolen	0	0 (pp'01)	9
Tenderkosten Infraprovider en Vervoer	34	36 (pp'99)	7
Communicatie	10 -/-	10 -/- (pp'99)	6
ICT-taakstelling	0 -/-	0 -/- (pp'01)	9
Zettingsvrijeplaat	50	55 (pp'99)	7
Lange Boortunnelvariant	83	91 (pp'99)	7
Meer/Hazeldonk	2	2 (pp'03)	13
Saldo scopewijzigingen	1.469		
Aanbestedingsresultaat civiele onderbouw	251	272 (pp'99)	7
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)	17	18 (pp'99)	7
Aanbestedingsresultaat Boortunnel	23 -/-	25 -/- (pp' 99)	7
Lagere realisatiestand uitgaven t/m 2000	2 -/-	2 -/-	9
'Oude' spanning raming en budget	81	91 (pp'00)	11
Regieovereenkomst taakorganisaties/versterking organisatie	21	25 (pp'01)	11
Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer	25	29 (pp'01)	11
1 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	140	174 (pp'02)	13
Saldo mee- en tegenvallers	510		
Vrijval begroting PPS Infraprovider	408 -/-	476 -/- (pp'01)	9
Voordelig saldo ontvangsten	46	53 (pp'99+'00+'01+ '02+'03)	7 9 10 12 14
Saldo technische mutaties	362 -/-		
Subtotaal mutaties	1.526		
Totaal	4.939		

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: Prijsindexpercentages

Prijsindexpercentages	
1995 – 1996	1,5 %
1996 – 1997	2,75 %
1997 – 1998	2,75 %
1998 – 1999	1,4 %
1999 – 2000	2,5 %
2000 – 2001	4,5 %
2001 – 2002	3,0 %
2002 – 2003	2,75 %

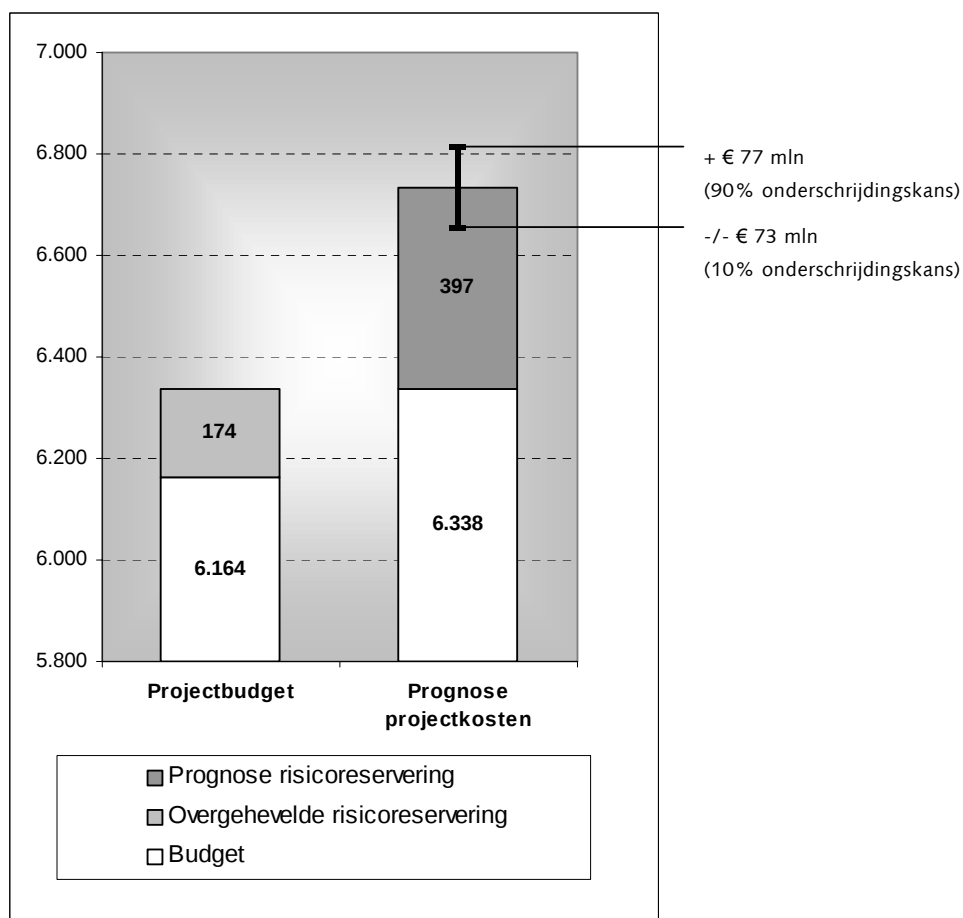
Projectbudget

Prognose totale projectkosten (exclusief de gedurende 25 jaar te betalen beschikbaarheidsvergoeding van € 2.938 mln.).

De totaal verwachte projectkosten, exclusief de vanaf 2006 te betalen 25-jarige beschikbaarheidsvergoeding, bedraagt aan het einde van de verslagperiode € 6.735 mln. Deze verwachting kent een onzekerheid van plus € 77 en min € 73 mln., gebaseerd op een 90% en 10% onderschrijdingskans van het risicoprofiel. De onzekerheid wordt veroorzaakt doordat het risicoprofiel van de HSL-Zuid gebaseerd is op een groot aantal mogelijke gebeurtenissen die een kans van optreden hebben met onzekere gevolgen.

Prognose meerkosten boven budget

In het projectbudget (€ 6.338 mln. inclusief € 174 mln.) is een post onvoorzien opgenomen ten behoeve van de uitvoering van het project ter grootte van € 471 mln. In de vorige voortgangsrapportage is gemeld dat deze post geheel verplicht was op enkele administratieve afwikkelingen na. Inmiddels zijn deze afwikkelingen in de verslagperiode verwerkt. Voor dekking van de meerkosten boven het onvoorzien is in juni 2003 het verplichtingenbudget voor de HSL-Zuid, na instemming door de Tweede Kamer (kamerstuk 28724 nr. 10), reeds verhoogd met € 174 mln. De geprognosticeerde meerkosten boven het budget bedragen aan het einde van de verslagperiode € 397 mln. (+ € 77/- € 73 mln.).



Figuur 2: Projectbudget en prognose projectkosten (mln. euro).

Verplichtingen voor de HSL-Zuid uit de toegekende budgetverhoging, vanuit de risicoreservering, worden uitsluitend aangegaan na voorafgaand toezicht door het Ministerie van Financiën. In de verslagperiode heeft het Voorafgaand Toezicht voor € 178 mln. verplichtingenkrediet instemming verleend. Een deel van dit verplichtingenkrediet heeft betrekking op de periode na 2003. Voorafgaand Toezicht verleent goedkeuring onder voorbehoud van vrijgave van middelen door de Tweede Kamer. Van het vrijgegeven bedrag door het Voorafgaand Toezicht is in de verslagperiode € 77 mln. aangegaan als verplichting. De reden dat de aangegane verplichtingen naijlen ten opzichte van het vrijgegeven bedrag wordt enerzijds veroorzaakt doordat onderhandelingen met contractpartijen pas gestart kunnen worden nadat het benodigde mandaat is verleend. Anderzijds is meer onderhandelingsstijd noodzakelijk gebleken om tot een acceptabele prijs voor de Staat te komen.

De prognose meerkosten is in de verslagperiode afgenomen met € 38 mln. Dit wordt enerzijds veroorzaakt door wijzigingen in het risicoprofiel, anderzijds is dit het effect van getroffen beheersmaatregelen die de gevolgen van risico's beperken.

Uitgaven en aangegane verplichtingen

Uitgaven

Tabel 4 betreft de bruto uitgaven. Tot en met 31 december 2003 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 4.896 mln. betaald (77% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding InfraSpeed). Dit is als volgt opgebouwd:

Tabel 4. Uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 31 december 2003

Uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 31 december 2003 (Bedragen in mln. €, incl. BTW)						
	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	3.418,5	749,0	4.167,5	3.363,4	70,2	733,9
Grondverwerving	295,6	3,1	298,7	298,7		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	4.143,8	752,1	4.895,9	4.091,8	70,2	733,9

Tabel 5. Aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 31 december 2003

Aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 31 december 2003 (Bedragen in mln. €, incl. BTW)						
	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal ¹⁾	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	4.938,3	335,4	5.273,7	4.469,6	70,2	733,9
Grondverwerving	306,1	-0,5	305,6	305,6		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	5.674,1	334,9	6.009,0	5.204,9	70,2	733,9

1. Dit bedrag is inclusief € 668,3 mln. aan BTW- verplichtingen. Het bedrag aan te betalen BTW wordt jaarlijks bij Najaarsnota, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, gecompenseerd door middel van een ophoging van het projectbudget.

Tabel 6: Realisatieprogramma artikel IF 03.03 Hogesnelheidslijn.

Project	Kosten in miljoen €								
Omschrijving	Totaal	T/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Later ⁴
Hogesnelheidslijn Zuid (art.ond.03.03.01) ¹									
- Reguliere SVV- middelen. (incl. FES-BOR)	2.502	1.559	418	383	102	-73	14	90	9
- FES- regulier ²	1.684	1.333	616	-187	35	-113			
- Privaat									

4.4 Risico's

Het risicoprofiel van de HSL-Zuid omvat een verzameling van grote en kleine risico's. Voor de risico's bij de HSL-Zuid zijn op hoofdlijnen de volgende oorzaken aan te wijzen:

- 1 De technische en organisatorische complexiteit van het project. Om het project te kunnen aanbesteden is het opgedeeld in deelprojecten. De Staat is verantwoordelijk voor de aansluitingen tussen de deelprojecten. De omgeving rond de vele bouwlocaties van het project is bovendien complex en stelt hoge eisen. Daarnaast speelt de fasering van het project een belangrijke rol. Door de overgang van het project van de overwegend civieltechnische fase naar de meer spoor- en vervoertechnische fase worden andere risico's dan voorheen concreter zichtbaar en zullen ook de daarop te treffen beheersmaatregelen een ander karakter hebben;
- 2 Bij de aanbesteding van de onderbouwcontracten zijn verschillende risico's teruggenomen door de Staat om tot overeenstemming te kunnen komen over de prijs. Hierdoor loopt de Staat onder meer risico's bij de beheersing van de planning.

Indeling risico's

De risico's zijn in vier hoofdgroepen onderverdeeld (zie eveneens VGR 11 en het rapport van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de risicoreservering HSL-Zuid en Betuweroute).

- I. Planningrisico's;
- II. Raakvlakrisico's;
- III. Tegenvallers contracten;
- IV. Beheerskosten.

De totale omvang van het risicoprofiel van de HSL-Zuid bedraagt per einde 2003 € 571 mln. Dit is het bedrag dat naar verwachting ten laste zal komen van de risicoreservering, dus aanvullend op het oorspronkelijk bepaalde project onvoorzien. In de VGR 13 werd een omvang van het risicoprofiel van € 609 mln. gerapporteerd. Sindsdien is dus een daling opgetreden van € 38 mln. Deze daling is een resultante van risico's die niet opgetreden zijn, of door beheersmaatregelen gemitigeerd zijn en risico's die nieuw zijn of in omvang zijn toegenomen.

Hieronder volgt de algemene beschrijving van de hoofdgroepen en van de belangrijkste thema's van risico's per hoofdgroep (stand 31 december 2003). De thema's die een omvang hebben groter dan € 20 mln. zijn apart toegelicht. Deze toelichting geeft daardoor op themaniveau geen getalsmatig sluitende onderbouwing van de totaalcijfers. Eveneens wordt een korte toelichting gegeven op de ontwikkeling van de risicothema's die in VGR 13 werden gepresenteerd en nu onder de € 20 mln. zijn gedaald. De gepresenteerde bedragen zijn overigens verwachtingswaarden (50%-waarde) waarvoor een onzekerheidsmarge geldt.

I. Planningsrisico's (€ 123 mln. was € 126 mln.)

Deze hoofdgroep beschrijft het risico dat het project niet op de afgesproken data kan opleveren en de start van de commerciële

exploitatie vertraging oploopt. Het risico kan worden verklaard door ongewenste gebeurtenissen in de planning van de onderbouw, de bovenbouw of de testperiode. De financiële gevolgen van dit risico manifesteren zich in het feit dat geen inkomsten uit de concessieovereenkomst met HSA bij de Staat binnenkomen, terwijl de beschikbaarheidsvergoedingen door de Staat aan InfraSpeed (Infraprovider) wel plaats moeten vinden. Bovendien hebben InfraSpeed en HSA bij late oplevering recht op schadevergoeding, zal een boete betaald moeten worden aan België en zal de HSL-organisatie langer in stand moeten worden gehouden.

In de verslagperiode heeft de planning van de onderbouw zich positief ontwikkeld. Verschillende werkzaamheden, die op het kritieke pad lagen, zijn uitgevoerd zonder vertraging (zoals het afzinken van de tunnelementen in de Oude Maas en de Dortsche Kil). Daarnaast is de ruwbouw van de boortunnel en van andere grote kunstwerken, zoals de brug Hollandsch Diep, vrijwel gereed. De activiteiten zijn momenteel met name erop gericht om de bovenbouwaannemer InfraSpeed tijdig toegang tot de afgeronde onderbouw te verlenen.

In de verslagperiode is aandacht geschonken aan de inrichting van de planning van de bovenbouwfase. Onderkend is dat in deze fase de processen tijdskritisch zijn en veel onderlinge relaties hebben. De planning van deze fase en de risico's zijn beter in beeld gebracht met als gevolg dat de omvang van het planningrisico voor de bovenbouw is toegenomen. Er wordt nadrukkelijk gestuurd op het aspect tijd. De verwachting is dat de risico's zullen worden beheerst, waardoor het project op de afgesproken data kan worden opgeleverd: 1 oktober 2006 het zuidelijk tracé, 1 april 2007 het noordelijk tracé.

II. Raakvlakrisico's (€ 183 mln. was € 158 mln¹.)

De Directie HSL-Zuid heeft als opdracht een integraal werkend vervoerssysteem op te leveren. Deze opdracht is opgeknipt in verschillende contracten. Dit betreft:

- een zevental Design & Construct contracten voor de aanleg van de onderbouw en de aansluitingen met het bestaande spoorwegnetwerk;
- een Design, Build, Finance & Maintain contract voor de aanleg van de bovenbouw en het vervolgens beschikbaar stellen van de spoorbaan gedurende 25 jaar en
- een concessie-overeenkomst voor het vervoer over de HSL-Zuid gedurende een periode van 15 jaar.

Door deze opdeling zijn raakvlakken ontstaan tussen de contracten. Onder de hoofdgroep raakvlakrisico's vallen derhalve de risico's die te maken hebben met de raakvlakken tussen de gesloten contracten.

¹ In VGR 13 zijn de veiligheidsrisico's die zowel onder de categorie raakvlakrisico's als onder de categorie tegenvallers contracten stonden vermeld, voor de overzichtelijkheid onder één thema te weten 'brandweer en hulpdiensten' onder de categorie tegenvallers contracten geplaatst. De totaalcijfers per categorie waren hier echter in VGR 13 niet op aangepast. De cijfers van VGR 13 zijn hierop alsnog gecorrigeerd. Het betreft een afname van € 40 mln. bij de categorie raakvlakrisico's en een toename van € 40 mln. bij de categorie tegenvallers contracten.

Hieronder worden de belangrijkste thema's die in deze categorie vallen, nader toegelicht.

A. Relatie onderbouw – bovenbouw (€ 110 mln. was € 86 mln.)

De scope van de HSL-Zuid infrastructuur is te verdelen in onderbouw en bovenbouw. In de onderbouw wordt onder meer zorggedragen voor grondwerkzaamheden en de aanleg van de betonnen funderingen, inclusief kunstwerken zoals tunnels en bruggen. De bovenbouw richt zich voornamelijk op de aanleg van rails, bovenleidingmasten en bovenleidingen, beveiligingssystemen, elektriciteitsvoorziening, geluidsschermen en hekwerken.

De keuze voor Design & Construct contracten brengt met zich mee dat de uitgangspunten die aan het ontwerp zijn gesteld van zowel de onderbouw als de bovenbouw, functioneel van aard zijn. Hierdoor bestaat een ontwerp vrijheid voor de aannemers waardoor het risico bestaat dat de ontwerpen van onder- en bovenbouw niet overal op elkaar aansluiten. Om te voorkomen dat 'disconnects' ontstaan, worden door de Staat in enkele gevallen besluiten genomen om het ontwerp van de onderbouw of bovenbouw aan te laten passen. Hierbij wordt gekozen voor de economisch meest voordelige oplossing, die waarborgt dat een werkend vervoerssysteem kan worden opgeleverd. Daarnaast vormt de voortgang in het ontwerp en uitvoering van de onderbouw de contractuele basis voor het ontwerp van de bovenbouw. Afwijkingen ten opzichte van de contractaanbieding zijn in voorkomende gevallen verrekenbaar tussen InfraSpeed en de Staat.

In 2004 zullen de belangrijkste delen van de onderbouw worden opgeleverd door de D&C-onderbouwaannemers en overgedragen aan InfraSpeed. In de verslagperiode is een aantal nieuwe risico's geïdentificeerd, waaronder geluid en horizontale verplaatsingen.

Het geluidsniveau in de trein moet aan een (inter)nationale norm voldoen. Dit stelt bepaalde eisen aan de infrastructuur en in het bijzonder aan de geluiddempende eigenschappen van tunnels. Het risico bestaat dat de geluiddempende voorzieningen, die momenteel worden ontworpen, niet volledig leiden tot het benodigde/geëiste geluiddempende effect. Per tunnel wordt onderzocht of en, zo ja, welke maatregelen preventief kunnen worden genomen. Wellicht kan in een later stadium blijken dat correctieve maatregelen getroffen moeten worden.

Tevens is de afgelopen periode onderzoek gedaan naar het risico, dat op de lange termijn zich verplaatsingen van de HSL-baan voordoen. Door verschillende oorzaken (o.a. omvang van het grondlichaam, bodemgesteldheid) kunnen situaties ontstaan waarbij het grondlichaam aan de ene kant van het spoor, een grotere druk uitoefent dan het grondlichaam aan de andere kant van het spoor. Als gevolg hiervan kan de spoorbaan mogelijk in horizontale richting "verschuiven" met eventuele

consequenties voor het reiscomfort en het onderhoud van het spoor. Inmiddels is een plan van aanpak opgesteld om dit risico nader te onderzoeken en te beheersen.

B. Oplevering en Overdracht van infrastructuur (€ 30 mln. was € 27 mln.)

Ten behoeve van de HSL-Zuid worden kruisingen met de HSL en andere infrastructuur (duikers, onderhoudswegen, etc) gerealiseerd, die uiteindelijk moeten worden overgedragen aan de beheerders zoals gemeenten, waterschappen, ProRail, etc. Bij overdracht van deze infrastructuur aan de toekomstige beheerders, wordt het onderhoud gekapitaliseerd en een afkoopsom betaald. Hiermee is ten tijde van de PKB in het budget van de HSL-Zuid geen rekening gehouden. In de verslagperiode zijn deze kostenposten gedetailleerder benoemd en geraamd, hetgeen heeft geleid tot een opwaartse bijstelling.

Daarnaast moeten de onderbouwaannemers de infrastructuur opleveren conform de specificaties. Er wordt op gestuurd om de onderbouw op tijd aan InfraSpeed over te dragen, zodat deze op tijd kan starten. De overige risico's die de tijdige start van InfraSpeed kunnen beïnvloeden zijn geïventariseerd. Per resterend risico wordt een strategie uitgewerkt waarmee startvertragingen kunnen worden voorkomen. Enkele van deze risico's komen voort uit onduidelijkheid over de op te leveren kwaliteit van de onderbouw. In dat geval moet de Staat beslissen of contractwijzigingen noodzakelijk zijn in hetzij de onderbouw, hetzij de bovenbouw, of dat aanvullende maatregelen moeten worden getroffen.

C. EMC² (€ 27 mln. was € 19 mln.)

Met de bouw van de HSL-Zuid wordt bereikt dat in 2007 voor het eerst treinen 300 km/uur zullen rijden in Nederland. Om dit mogelijk te maken is een andere energievoorziening nodig dan voor het bestaand spoor. Op het bestaand spoor staat 1.500 Volt gelijkspanning op de bovenleidingen, op het HSL-spoor zal 25 kiloVolt wisselspanning worden toegepast. Uit onderzoek is gebleken dat storingen op kunnen treden doordat deze elektrische systemen elkaar beïnvloeden. Maatregelen moeten worden genomen om te voorkomen dat deze storingen optreden in de bestaande spoorweginfrastructuur en -beveiligingssystemen, of in kantoren langs het tracé, respectievelijk in de HSL-treinen.

Momenteel wordt onderzoek uitgevoerd om te bepalen welke maatregelen noodzakelijk zijn. In het EMC-risico zijn de kosten opgenomen voor dit onderzoek. In de rapportageperiode is, op basis van de inzichten uit dit onderzoek, een eerste beeld geschetst van de noodzakelijke maatregelen en daarmee gepaard gaande financiële consequenties.

² Elektromagnetische compatibiliteit

III. Risico's mogelijke tegenvallers Contracten (€ 218 mln. was € 286 mln.)

De hoofdgroep beschrijft het risico dat wordt veroorzaakt door tegenvallers die direct relateerbaar zijn aan de gesloten contracten. Deze risico's worden grotendeels verklaard, doordat in de onderhandelingen met de onderbouwaannemers risico's door de Staat zijn teruggenomen. Hierdoor is de Staat onder meer verantwoordelijk voor verschillende ontwerprisico's, het verkrijgen van vergunningen en de invloed van de omgeving (zoals welstand en regelgeving), het realiseren van vooraf ingecalculerde optimalisaties en indexering van verrekenprijzen.

A. Tegenvallers binnen contracten (€ 4 mln. was € 23 mln.)

Deze risico's zijn te beïnvloeden in de directe relatie opdrachtgever – opdrachtnemer. De HSL-Zuid zet in op goed contractmanagement en kwaliteitsborging (EKB). Dat betekent dat onder meer meerwerk snel wordt afgehandeld op basis van zakelijke onderhandelingen. Hierbij wordt zonodig gebruik gemaakt van adviezen van onafhankelijke derden, juristen en eventueel de Landsadvocaat. Indien noodzakelijk wordt de weg gezocht naar de Raad van Deskundigen en vervolgens eventueel naar de Raad voor Arbitrage.

In de verslagperiode is het bedrag dat ten laste moet komen van de risicoreserve gedaald van € 23 mln. tot € 4 mln. Dit wordt veroorzaakt door een aantal gekwantificeerde meevallers, zoals het feit dat de HSL-Zuid in aanmerking komt voor EU-subsidie voor ERTMS ontwikkeling (European Rail Traffic Management System). Verder treden meevallers op in de contractonderhandelingen ten aanzien van de risico's die eerder in beeld waren gebracht en financieel waren gekwantificeerd.

B. Welstand (€ 62 mln. was € 49 mln.)

In de voorgaande verslagperiode is het contract met bovenbouwaannemer InfraSpeed gewijzigd met als doel een substantiële claim van meerkosten af te wenden. Dit was mogelijk door het toetsingskader voor welstand terug te brengen tot de 'Inpassingsvisie Kaders voor Kwaliteit', die werd gehanteerd bij het aanbestedingsbod van InfraSpeed. Het ontwerp van InfraSpeed is voorgelegd aan de Welstandsc commissie HSL-Zuid.

Daarentegen zijn de kosten die in de onderbouw voor Welstand zijn gemaakt toegenomen. De voortgang van de werken is zodanig, dat de kosten die zijn gemaakt voor de realisatie van de oorspronkelijke welstandseisen nu worden afgerekend. Een voorbeeld hiervan zijn de kosten voor de Develbrug bij Zwijndrecht.

C. Brandweer en hulpdiensten (€ 61 mln. was € 86 mln.)

Het Integraal Veiligheidsplan (IVP) maakt deel uit van het Tracébesluit van 1998. In dit plan zijn de veiligheidsniveaus

vastgelegd zoals overeengekomen met gemeenten en hulpverleningsdiensten. De HSL-organisatie voert vroegtijdig overleg met de betrokken instanties over de voorzieningen die nodig zijn om het veiligheidsniveau te realiseren. Eisen ten aanzien van brandveiligheid en vluchtmogelijkheden bij calamiteiten worden concreet en meetbaar gemaakt.

Op dit moment zijn de belangrijkste gespreksonderwerpen (zie hoofdstuk 3):

1. Ontsporing geleiding;
2. 1000-1100 graden Celsius brandwerendheid;
3. 15 minuten brandwerendheid-eis treinstellen;
4. Blusleiding brug Hollandsch Diep.

In de verslagperiode is op deze dossiers voortgang geboekt. De verwachting bestaat dat in de komende periode met de betrokken instanties conclusies worden getrokken over de uitvoering van de maatregelen. Het risicoprofiel is daarom naar beneden bijgesteld.

D. Opties en optimalisaties (€ 19 mln. was € 26 mln.)

Bij de contractonderhandelingen voor de onderbouw is een aantal mogelijke besparingen overeengekomen. De waarde van deze 'opties en optimalisaties' was al verrekend in de aanneemsommen. Met de aannemers werd afgesproken dat, indien deze opties en optimalisaties in praktijk niet gerealiseerd kunnen worden, de Staat het grootste deel hiervan zou vergoeden. Dit risico was reeds voorzien en ingecalculeerd in de post onvoorzien. De omvang van de besparingsmogelijkheden blijkt achteraf tegen te vallen.

In de rapportageperiode is het bedrag dat ten laste moet komen van de risicoreserve gedaald. Dit komt voornamelijk door een tweetal positieve ontwikkelingen. Een optie betrof de kosten die de Staat moet maken voor aan te leveren grond in Noord Holland. Door effectieve beheersmaatregelen zijn de kosten afgenomen. Het tweede aspect betreft de afrekening van de kosten voor het verschuiven van het 'geplooid maaiveld' bij Bergschenhoek, om zijdelingse verschuiving van de open bak te voorkomen. De met de opdrachtnemer overeengekomen beheersmaatregel bleek uiteindelijk voordeliger dan de aanvankelijk ingeschatte financiële gevolgen van het risico.

IV. Beheerskosten (€ 47 mln. was € 39 mln.)

De beheersing van de risico's in bovenstaande hoofdgroepen brengt aanvullende kosten met zich mee. Dit betreft voornamelijk organisatiekosten en de kosten voor onafhankelijk deskundig advies.

In de komende jaren zal het accent voor het project liggen op de bouw van de bovenbouw en het integreren van de systeemdelen tot een werkend vervoerssysteem dat aan alle veiligheids- en kwaliteitseisen voldoet. De HSL-Zuid heeft erkend dat in deze fase een nadrukkelijke regierol ingevuld moet worden om de risico's te beheersen, die de

tijdige oplevering van een werkend vervoerssysteem bedreigen. De organisatie is hierop aangepast en de raming geactualiseerd. In de komende periode zal de uitwerking van de organisatie en de risicobeheersing aan de orde zijn, waardoor een verdere stijging van deze kosten niet kan worden uitgesloten.

4.5 Organisatie

In de geleidelijk af te ronden – overwegend civieltechnische – onderbouwfase was de beheersing van de diverse projectdelen, per hoofdcontract, georganiseerd. In de nu aangebroken fase, waarin de onderbouw, bovenbouw en vervoer samen gaan in één systeem, is een integrale, centraal gecoördineerde aanpak vereist. In het laatste kwartaal van 2003 is binnen de organisatie een wijziging doorgevoerd, die is toegespitst op het realiseren van een totaal werkend vervoerssysteem.

4.6 Kwaliteit

In de verslagperiode zijn conform planning audits uitgevoerd op de beheersing van de processen bij de HSL-Zuid. De audits op basis van risico-analyse vormen een belangrijk element van de bedrijfsvoering. Over het algemeen worden de interne processen voldoende beheerst. De aandacht in de auditing verschuift geleidelijk naar processen die zijn gerelateerd aan het realiseren van het integrale vervoerssysteem. Te denken valt aan processen als opleveren en overdracht, kwaliteitsmonitoring van InfraSpeed en systeemintegratie. De Auditdienst V&W maakt bij haar oordeel gebruik van de resultaten van de uitgevoerde audits bij de HSL-Zuid. Voor de bevindingen van de Auditdienst wordt verwezen naar het onderzoeksrapport/accountantsverslag bij deze VGR.

Overzicht brieven en documenten

In de verslagperiode heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de volgende brief over de HSL-Zuid aan de Tweede Kamer gezonden:

Datum	Onderwerp	Kamerstuknummer
04-11-2003	Brief Minister inzake de aanbidding van de Dertiende Voortgangsrapportage HSL-Zuid over de periode 1 januari 2003 t/m 30 juni 2003.	2003-2004, 22026 en 22589, nr. 188, Tweede Kamer.

Afkortingenlijst

BSB:	Bouwstoffenbesluit
BZK:	Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
DAD:	Departementale Accountants Dienst
DLG:	Dienst Landelijk Gebied
DSV:	Doorgaand Spoor Viaduct
ERTMS:	European Railway Traffic Management System
ETCS:	European Traffic Control System
EMC:	Elektromagnetische compatibiliteit
FES:	Fonds Economische Structuurversterking
HSA:	High Speed Alliance
HSL:	Hogesnelheidslijn
HVOB:	Half Verdiepte Open Bak Bergschenhoek
IABSE:	International Association for Bridge and Structural Engineering
IBOI:	Index Bruto Overheidsinvesteringen
IC:	Intercity
IVP:	Integraal Veiligheidsplan
K&L:	Kabels en Leidingen
LVN:	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS:	Nederlandse Spoorwegen
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PPS:	Publiek Private Samenwerking

TB:	Tracébesluit
TBM:	Tunnelboormachine
TEN:	Trans Europese Netwerk
TGZ:	Thermisch Gereinigd Zand
TRN:	Tunnel Rotterdam Noordrand
TSI:	Technische Specificaties voor Interoperabiliteit
TVM 430:	Transmission Voie Machine 430
VGR:	Voortgangsrapport
VOBN:	Vereniging van Ondernemingen van Betonmortel fabrikanten
VRM:	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
V&W:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
WRO:	Wet Ruimtelijke Ordening