

Hogesnelheidslijn-Zuid

Voortgangsrapport



Verslagperiode 1 januari 2002 / 1 juli 2002

Inhoudsopgave

1. Inleiding en samenvatting	2
2. Essentialia project	4
3. De omgeving van het project	5
Veiligheid	5
Procedures	6
Communicatie	7
Voortgang per projectdeel	8
4. Projectbeheersing	15
Scope	15
Planning	15
Financiën	16
Risico's	21
Organisatie	22
Kwaliteit	22
5. Het project en de private sector/Innovatieve aspecten	23
Themabijlage:	
Vervoersconcessie HSL-Zuid: snel en frequent treinvervoer	24
Overzicht brieven en documenten	29
Afkortingenlijst	31

1 Inleiding en samenvatting

Dit is het elfde Voortgangsrapport over de voorbereiding en aanleg van de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid). Het project HSL-Zuid valt onder de procedureregeling "Grote Projecten" van de Tweede Kamer. Dit betekent dat halfjaarlijks aan de Kamer gerapporteerd wordt over de vorderingen van het project. De actuele verslagperiode loopt van 1 januari 2002 tot 1 juli 2002. De financiële rapportage omvat dezelfde periode. Daarmee sluiten de uitgaven en verplichtingen aan op de begrotingscyclus.

De voortgangsrapporten over het project HSL-Zuid worden halfjaarlijks aan de Tweede Kamer uitgebracht. Als startpunt geldt de projectbeschrijving die de Tweede Kamer gelijktijdig met het eerste Voortgangsrapport heeft ontvangen. In de rapporten komen, naast de voortgang van het project, ook de wijzigingen aan de orde die ten opzichte van deze projectbeschrijving zijn opgetreden.

Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit twee hoofdonderdelen. Naast een korte blik op de omgeving van het project, wordt 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).

Samenvatting

Op het volledige tracé tussen Amsterdam en de Belgische grens is het werk aan de onderbouw van de HSL-Zuid volop in uitvoering. Aan alle grote kunstwerken als de Groene Hart tunnel, het ringvaartaquaduct en de brug over het Hollandsch Diep wordt gewerkt. De tunnelboormachine die de Groene Harttunnel boort heeft de eerste schacht bereikt in een bovenverwachting hoog tempo. Belangrijke mijlpalen worden in de tweede helft van 2002 bereikt, zoals in het Hollandsch Diep, waar later dit jaar de eerste brugdelen van de HSL-brug worden geplaatst. In Noord-Brabant wordt deze zomer de nieuwe spoorbrug over de Mark in gebruik genomen en wordt een deel van de gereconstrueerde A16 voor het verkeer open gesteld.

Het Britse PFI Report heeft het HSL-Zuid Infraprovider project de prijs toegekend van Best Strategic Infrastructure Project 2002. Eveneens werd aan het Infraprovider project een prijs toegekend door de organisatie Project Finance / Euromoney.

Ondanks de vorderingen in de bouwwerkzaamheden blijft maximale zorg voor het realiseren van de planning geboden. Op de tracédelen die op het kritieke pad liggen, worden de eerder afgesproken versnellingsmaatregelen geïmplementeerd om verdere vertraging in te perken.

In het bouwdoek bij Barendrecht worden de afzinkelementen gebouwd voor de beide HSL-zinktunnels. Besloten is om een vijfde bouwstroom in het bouwdoek op te starten om de ontstane vertraging in de bouw van de tunnelementen te reduceren. Tussen de aanleg van de onderbouw en het ontwerp van de bovenbouw bestond in de eerste helft van 2002 een faseverschil. De onderbouwaannemers dienen bij de uitvoering van de werken over technische informatie te beschikken, die van de ontwerporganisatie van infraprovider Infrasppeed moet komen. Door de Directie HSL-Zuid worden extra inspanningen verricht om te komen tot een betere afstemming tussen de uitvoeringsplanningen van Infrasppeed (bovenbouw) en de verschillende aannemers voor de onderbouw. Ook is het overleg geïntensiveerd om verschillen op te lossen tussen technische specificaties van de onderbouw respectievelijk de bovenbouw.

Binnen de gemeentegrenzen van Barendrecht komt in opdracht van de Directie HSL-Zuid en onder uitvoeringsverantwoordelijkheid van de Projectorganisatie Betuweroute vijf kilometer HSL tot stand. Er wordt gebouwd aan een dive-nder nabij het bestaande viaduct van de A15 en aan de overkapping bij station Barendrecht, waar de HSL wordt gebundeld met zeven andere sporen. De contractering van de tunneltechnische installaties en de verlening van de bouwvergunning vormt momenteel de grootste bedreiging voor een tijdige oplevering van de HSL-Zuid, indien geen adequate beheersmaatregelen worden genomen. Er worden stappen ondernomen om verschillende procedures parallel te laten verlopen om tijdswinst te boeken.

Als startdatum voor de gehele lijn ("aanvangsdatum") is in 10e Voortgangsrapportage april 2007 genoemd.

Als startdatum voor het commercieel bedrijf voor het gedeelte tussen Rotterdam en Antwerpen is in deze Voortgangsrapportage oktober 2006 genoemd. Overigens is dit inzicht in de huidige verslagperiode niet gewijzigd. In de komende verslagperiode zullen er gesprekken worden gevoerd over de wijze waarop partiële ingebruikname plaats zal vinden.

Er hebben zich in deze verslagperiode geen scope wijzigingen voorgedaan.

Een project als de HSL-Zuid wordt gekenmerkt door het optreden van onverwachte situaties. De Minister van VROM heeft het bezwaar tegen aanleg van een tijdelijke bouwweg voor de realisatie van de schacht bij Bent ingetrokken. In overleg met Zuid-Hollandse natuur- en milieuorganisaties vindt planvorming plaats over zowel de tijdelijke bouwweg als de aanleg van een permanente vluchtroute vanuit de toekomstige schacht Bent. De Vereniging van Nederlandse betonfabrikanten (VOBN) heeft bezwaar aangetekend tegen het verlenen van de milieu- en bouwvergunningen voor de inrichting van het bouwterrein bij Westeinde. De gemeente Rijnwoude en de provincie Zuid-Holland beraden zich op het bezwaar. De gemeenten Bleiswijk en Zoetermeer hebben geen bouwvergunning verleend voor het doorgaand spoorviaduct ten noorden van

de A12. De Minister van Verkeer en Waterstaat is in beide gevallen een in de plaats tredingsprocedure gestart. De gemeente Breda heeft de Staat aangeschreven het vak waar de AVI-bodemassas te dicht bij de Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG) ligt, hoger aan te leggen. De aannemer is gewezen op zijn verplichting te voldoen aan het Bouwstoffenbesluit en is gestart met het verwijderen van de AVI-bodemassas.

Uit onderzoek naar thermisch gereinigd zand dat is gebruikt, bleek dat dit aangemerkt moet worden als categorie 2 grond. Dit is gemeld aan de gemeente Breda waarbij tevens is aangegeven op welke wijze alsnog wordt voldaan aan het Bouwstoffenbesluit voor het toepassen van categorie 2 grond. De uitvoering van deze maatregelen wordt in de bestaande planning ingepast.

Na de contractondertekening, die plaatsvond in december 2001, is met Vervoerder High Speed Alliance intensief overleg tot stand gekomen over onder meer techniek, planning, rollend materieel en de bepalingen uit de concessieovereenkomst.

Aan HSA is in april 2002 medegedeeld dat de Staat geen gebruik maakt van het eenzijdig recht van de Staat de tarieven op de HSL-Zuid voor 1 september 2002 aan restricties te onderwerpen.

Brug Hollandsch Diep: plaatsing van hamerstuk.



R. Dolman

2 Essentialia project

Het doel van het project HSL-Zuid is de aanleg en exploitatie van een hogesnelheidsverbinding, tussen de Randstad en een aantal Europese economische centra in zuidelijke richting. Deze verbinding is een onderdeel van het Europees net van hogesnelheidslijnen. Een volwaardige aansluiting op dit Europese net is noodzakelijk voor de duurzame ontwikkeling van ons land en is belangrijk voor het opvangen van de sterk groeiende grensoverschrijdende mobiliteit.

Aldus 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 van gebruiksklare (rail)infrastructuur;

- de realisatie van aanpalende weggedeelten A4 (Ringvaart - Dwarswatering) en A16 (knooppunt Galder-Moerdijk), die qua planning en bouw onverbreekelijk met de aanleg van de HSL-Zuid zijn verbonden;
- een contract met een organisatie die zorgdraagt voor beheer en onderhoud en de exploitatie van de railinfrastructuur;
- een contract met Vervoerder(s), die zorgdragen voor de exploitatie van vervoer over de HSL;
- zorgdragen voor capaciteitsmanagement, wettelijke regelgeving en voor benodigd (gewijzigd) beleid.

Daarnaast spant het project zich in voor de ontwikkeling van stations die de HSL-Zuid aandoet en de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving van die stations.

De randvoorwaarden bij deze realisatie zijn de PKB en het tracébesluit HSL-Zuid en de tracébesluiten voor de A4 en A16.

Aquaduct Ringvaart: zuidelijke toerit.



3 De omgeving en 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. Vervolgens wordt voor elk van de contractclusters binnen het project de voortgang aangegeven.

1. Veiligheid

Het Projectbureau Vervoer, Veiligheid en Systeemintegratie ziet toe op correcte implementatie van de veiligheidsspecificaties voortvloeiend uit het Integraal Veiligheidsplan HSL-Zuid.

Gedurende de verslagperiode is intensief overleg gevoerd met de afdeling Spoorwegveiligheid van Railned over het proces van toelating van zowel de nieuwe railvervoersorganisatie als het materieel waarmee het bedrijf treindiensten wil gaan uitvoeren. Voor het bestaande spoor heeft Railned die bevoegdheid. Voor de toelating op de nieuwe hogesnelheidslijn is de Minister bevoegd. Gewerkt wordt aan een gemeenschappelijk, eenduidig 'loket' voor de toelating. De procedure voor toelating van een Vervoerder op de Nederlandse hogesnelheidslijn zal rekening houden met bestaande regelgeving, alsmede de regelgeving die binnenkort van toepassing wordt (Spoorwegwet). Daarin zijn de Europese regels, die gelden voor toelating tot hogesnelheidslijnen, opgenomen.

Op het gebied van materieeltoelating is een werkgroep het proces gestart dat tot toelating moet leiden van het eerste treintype waarmee Vervoerder HSA heeft aangegeven te willen gaan rijden. Alvorens voor een treintype een certificaat afgegeven kan worden, dient te worden voldaan aan nationale en internationale regels, onder meer op het gebied van technische specificaties en veiligheid.

Over de brandveiligheid van treinstellen is overleg gevoerd met de hulpverleningsregio Rijnland. Aanleiding daarvoor was een

uitspraak dat vanwege nieuwe Europese regelgeving de afgesproken norm voor het rijdend materieel - minimaal 15 minuten brandwerendheid - mogelijk niet volledig gegarandeerd zou kunnen worden. Een nadere toelichting op de Europese regelgeving in wording heeft de partijen overtuigd dat de veiligheidsnormen voor de HSL-Zuid niet teruggeschoefd zullen worden. De nieuwe regelgeving stelt dat mensen in staat moeten zijn in geval van brand de trein te verlaten en een veilig heenkomen te vinden. Het beoogde effect is, dat treinstellen dusdanig brandwerend moeten worden uitgevoerd dat er bij brand voldoende tijd is voor passagiers en treinpersoneel om de trein zelfstandig te verlaten.

Met betrokken partijen is afgesproken dat de communicatiestructuur rondom veiligheid zal worden aangepast zodat de betreffende regio's beter geïnformeerd worden.

Safety Committee

De HSL-Zuid Safety Committee heeft advies uitgebracht over het uitstappen in noodsituaties op de HSL-Zuid. De Safety Committee onderschrijft de geplande uitstaphoogtes in tunnels, open bakken, bruggen en de vrije baan. Uitzondering daarop vormt de uitstaphoogte in de zeven kilometer lange boortunnel onder het Groene Hart. De Safety Committee is van mening dat de evacuatiepadhoogte in de boortunnel 55 cm moet zijn. Dit heeft een positieve invloed op de snelheid waarmee passagiers en treinpersoneel de trein kunnen verlaten in geval van een calamiteit.

Aan de Minister van V&W is bovengenoemd voorstel voorgelegd.

In opdracht van de Minister van V&W is een integrale veiligheidsstudie voor de kap Barendrecht verricht. Deze studie is uitgevoerd omdat in de toekomst de reizigers- en goederenspoeren worden gecombineerd. In de overkapping komen in de toekomst negen sporen te liggen, onder meer die van de Betuweroute en de HSL-Zuid. De uitkomsten van de studie zijn eind 2001 aan de gemeente Barendrecht en aan de onafhankelijke Safety Committee voorgelegd.

De Safety Committee onderschrijft de conclusies van de studie dat aan alle veiligheidseisen wordt voldaan, wanneer een wijziging in de constructie van de kap over de goederenspoeren wordt doorgevoerd. Dit deel van de kap zou als lichtgewicht dak uitgevoerd

moeten worden zodat een 'plofdak' ontstaat dat bij een explosie in de overkapping onmiddellijk loslaat. De gemeente Barendrecht heeft als gevolg van de uitkomsten van de studie aanvullende eisen op het gebied van brandveiligheid gesteld.

Een besluit over de uitkomsten van de studie is in voorbereiding. Daarin worden ook de mogelijke gevolgen voor de aanleg van de HSL-Zuid betrokken.

De Safety Committee heeft de Minister voorgesteld de Committee uit te breiden met iemand uit bestuurlijke kring. De Committee is voornemens om de heer ir. J.L.M. Mandos (voormalig burgemeester van de gemeente Borsele) voor benoeming voor te dragen.

2. Procedures

Tracébesluit

Herstelwijzigingen op het tracébesluit die nog in procedure verkeren of nog in procedure worden gebracht:

- Tracébesluit-aanpassing A4-verdiepte kruising HSL: voor de verdiepte ligging A4 en de maaiveldligging van de HSL-Zuid bij Hoogmade wordt een nieuw Tracébesluit in procedure gebracht.
- In Noord-Brabant zijn tegen aanvulling III op het Tracébesluit acht beroepen bij de Raad van State ingediend. Behandeling daarvan vindt plaats in juli 2002.
- Tegen het tracébesluit Hazeldonksestraat zijn drie beroepen bij de Raad van State ingediend. Door één van de appellanten is een voorlopige voorziening gevraagd. De Raad van State heeft dit verzoek afgewezen. De behandeling van de beroepen vindt in juli 2002 plaats.

Grondverwerving

Vrijwel alle benodigde gronden zijn beschikbaar voor de aanleg van de HSL-infrastructuur en de reconstructie van de A4 en de A16. Slechts enkele dossiers wachten nog op afhandeling of gerechtelijke uitspraken. Deze liggen vooralsnog niet op het kritieke pad van de planning.

Van de 550 verwervingsdossiers binnen het gebied ten noorden van het Hollandsch Diep moet nog ca. 15 procent worden afgewikkeld. Daarvan wachten 55 dossiers op de notariële afwikkeling van met name de verwerving van overheden. De betreffende gronden zijn veelal wel ter beschikking gesteld aan de Directie HSL-Zuid.

Zuidelijk van het Hollandsch Diep zijn nog elf dossiers in behandeling en zijn 15 onteigeningen in procedure. De onteigeningen betreffen op één na (Princeville) de afwikkelingen van de gerechtelijke procedure.

Schadevergoedingschap HSL-Zuid, A16 en A4

De onafhankelijke instantie voor de behandeling van claims op het gebied van nadeelcompensatie en planschade, het Schadevergoedingschap HSL-Zuid, A16 en A4, heeft in de verslagperiode het aantal ontvangen verzoeken zien oplopen naar ca. 325. Verreweg het merendeel daarvan, zo'n 290 verzoeken, is in behandeling bij een van de regionale schadecommissies. Deze hebben in totaal 269 hoorzittingen gehouden en

Bouwkundig woningonderzoek.



109 conceptadviezen uitgebracht aan het dagelijks bestuur van het Schadeschap. Het aantal definitieve adviezen dat het dagelijks bestuur heeft ontvangen, lag aan het eind van de verslagperiode op 63. Op 48 van die verzoeken heeft het bestuur inmiddels beslist, conform het advies van de schadecommissies. In één geval is het bestuur gemotiveerd afgeweken van het advies van de schadecommissie. Het aantal bezwaren dat door betrokkenen tegen een beslissing van het dagelijks bestuur is gemaakt, steeg naar 13. Deze bezwaarschriften worden behandeld door een van de commissies van bezwaar. Op 9 van de 13 bezwaarschriften is inmiddels een beslissing genomen, waarbij er 2 gegrond en 7 ongegrond zijn verklaard. Tegen deze laatste beslissingen is in drie gevallen beroep aangetekend. De beroepen moeten nog door de Arrondissementsrechtbank in Rotterdam worden behandeld.

In 35 gevallen is het verzoek tot schadevergoeding afgewezen. Bij 13 verzoeken tot schadevergoeding heeft betaling van de toegekende vergoeding plaatsgevonden. In totaal is daarmee 234.754 Euro gemoeid.

3. Communicatie

De directe omgeving van de HSL-Zuid wordt nauw betrokken bij de realisatie van de hogesnelheidslijn en de reconstructies van de autosnelwegen A16 en A4. Bewoners en bedrijven worden regelmatig geïnformeerd. Lesprogramma's voor basisscholen en digitale lespakketten voor het voortgezet onderwijs betrekken jongeren in de nabijheid van het tracé actief bij de ontwikkelingen in hun leefomgeving. Ten behoeve van directe communicatie met uiteenlopende doelgroepen uit de projectomgeving zijn informatiecentra ingericht.

Informatiemiddelen

Het HSL Bericht wordt sinds 1996 in verschillende regionale edities verstuurd aan 121.000 adressen van omwonenden rond de lijn en is een goed gelezen informatieblad over het project. Vanaf 2002 verschijnt het HSL-Zuid Bericht in één versie voor alle omwonenden van de lijn. Zij worden niet alleen over de HSL-Zuid geïnformeerd, ook komen omwonenden zelf aan het woord om over hun veranderende omgeving te vertellen. Het Bericht heeft de tweemaandelijks



verschijningsfrequentie behouden en verschijnt nu in fullcolour.

Informatiepunten

Recentelijk zijn op 21 locaties in gemeenten langs de lijn informatiepunten ingericht. Een informatiepunt biedt ten behoeve van passanten en bezoekers van de gemeentewinkels, bezoekerscentra en andere trefpunten van omwonenden, kort en bondig informatie over het tracé, nut en noodzaak van de lijn voor Nederland en specifieke informatie over de lijn en de bouw van de HSL-Zuid in de desbetreffende regio.

Jongerencommunicatie

In het afgelopen schooljaar 2001 – 2002 werkten ruim 800 leerlingen van het voortgezet onderwijs met het digitale lespakket HSL-Zuid. Deelnemende scholen en leerlingen bleken gecharmeerd van het project. Het lesdossier heeft betrekking op de directe leefomgeving van de leerlingen, die in verandering is en geeft ze de kans zich op een actieve manier met deze veranderingen bezig te houden. Ook scholen die niet in de directe omgeving van de lijn liggen, tonen belangstelling voor deze digitale lesmethode, die onder meer gebruik maakt van een digitale leeromgeving op internet: www.highspeed.nl.

Tijdens een grote 'projectenmarkt' in het informatiecentrum HSL-A4 in Leiderdorp hebben de deelnemende leerlingen hun resultaten gepresenteerd en het lesprogramma voor dit schooljaar feestelijk afgesloten.

Imago-onderzoek

De Directie heeft het NIPO opdracht gegeven een onderzoek uit te voeren naar het imago van het project onder de omwonenden van de lijn. Dit onderzoek vormt de basis voor evaluatie van het gevoerde communicatiebeleid richting omwonenden. De doelstelling van het onderzoek is het leveren van concrete handvatten voor de Directie HSL-Zuid en aannemerscombinaties om de communicatie naar omwonenden optimaal te kunnen afstemmen op wensen en behoeften van de omgeving. De globale onderzoeksresultaten wijzen uit dat:

- De start van de werkzaamheden bij een groot deel van de omwonenden leidt tot hinder en overlast.
- De betrokkenheid van de omwonenden bij de aanleg van de HSL-Zuid opvallend hoog ligt.
- Voorlichting het grootste deel van de omwonenden bereikt.
- Bouwvoorlichting de missie van de Directie nog niet helemaal ondersteunt.
- Omwonenden de voordelen van de HSL-Zuid maar ten dele erkennen.
- Er duidelijke regionale verschillen zijn.

In het najaar van 2002 zal per regio bekeken worden op welke wijze de Directie HSL-Zuid de communicatie met de omgeving wil intensiveren op basis van de uitkomsten van dit onderzoek.

Stichting Atelier HSL-Zuid

De Stichting Atelier HSL, die tot doel heeft door middel van kunst-en cultuuruitingen het grote publiek op de aanleg en de mogelijkheden van de hogesnelheidslijn te wijzen, heeft het afgelopen halfjaar projecten voorbereid die later in 2002 gerealiseerd worden. Modellen en schetsen van deze projecten waren te zien op de eerste publieke presentatie *On track*, die door Minister Netelenbos werd geopend in het Nederlands Architectuurinstituut (NAi) in Rotterdam. Atelier HSL werkt in samenwerking met gemeenten waar landschappelijke inpassingszones langs het HSL-tracé liggen aan de organisatie van een internationale competitie voor de invulling van deze restructies. Ontwerpers, (landschaps)architecten en kunstenaars kunnen ideeën voor de invulling van deze plekken insturen. De plannen worden gepresenteerd in mei 2003 op de 1e architectuurbiënnale in Rotterdam.

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)

Ten zuiden van Hoofddorp tot aan de Boortunnel in de Haarlemmermeerpolder is op de eerder aangebrachte zandlichamen het funderingswerk voor de zettingsvrije plaat van start gegaan. Ook zijn de eerste vakken zettingsvrije plaat gestort. Hieronder volgt een korte schets van de voortgang.

- Ten behoeve van het viaduct over de A44 zijn de grondlichamen aangebracht en alle pijlers gestort.
- Ter hoogte van het A4-aquaduct zijn aan weerszijden van de ringvaart de toeritten in aanbouw. De ontgraving en drooglegging van de noordelijke toerit is gestart. De betonbouw van de zuidelijke toerit is voor het grootste deel gereed. Na de zomer vindt in de bouwwerkzaamheden een omschakeling van zuid naar noord plaats. Met gebruikmaking van materieel en personeel dat bij de bouw van de zuidelijke toerit is betrokken, komt ook de noordelijke toerit tot stand.
- Op de Ringvaart vindt tegelijkertijd een omschakeling plaats. De afgedamde noordzijde van het vaarwater komt weer vrij voor de scheepvaart zodat daarna de zuidelijke helft afgedamd kan worden ten behoeve van de bouwkuip van het zuidelijk deel van het aquaduct.
- De reconstructie van de N445, die ter hoogte van Roelofarendsveen de A4 kruist, vindt in diverse fases plaats. Voor de nieuwe op- en afritten naast de A4, die onderdeel vormen van het verkeersplein, zijn de zandlichamen aangebracht.
- De eerste fase van de aanpassing van de N446 ter hoogte van Hoogmade is gereed. De komende jaren 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 in zeven fasen plaatsvinden.
- Bij de HSL-kruising met de A4, die verdiept wordt aangelegd, zijn de damwanden voor de bouwkuipen geslagen en is het ontgraven in volle gang. In sommige kuipen

is reeds onderwaterbeton gestort. De bouwkuip voor het diepste deel van de toekomstige kruising is drooggelegd en beschikbaar voor betonwerk.

Boortunnel

De tunnelboormachine (TBM) Aurora is aangekomen in de schacht bij Achthoven. Vanwege een technische storing aan de aandrijfmotoren heeft het boorproces eerder dit jaar elf dagen stilgelegen. Desondanks heeft de TBM met een hoge snelheid de eerste schacht bereikt. Daar vindt deze zomer in daglicht inspectie en onderhoud aan de TBM plaats. Het vertrek van de TBM vanuit de schacht Achthoven naar de schacht bij de N11 staat gepland voor half september. Dat is iets later dan oorspronkelijk was gepland en wordt veroorzaakt door vertraagde vergunningverlening, verlate grondverwerking en de keuze voor een andere bouwmethode. Gezien de hoge snelheid waarmee de TBM in staat blijkt de tunnel te boren (tot 16 meter per dag) is de verwachting dat het verlate vertrek van de machine geen problemen voor de tijdige oplevering van de tunnel met zich meebrengt.

Tijdelijke bouwweg Bent

De toenmalige Minister van VROM, de heer Pronk, heeft het bezwaar tegen de aanleg van de tijdelijke bouwweg voor de realisatie van de schacht bij Bent ingetrokken onder de voorwaarden dat de Tweede Kamer over de aanleg van deze bouwweg wordt geïnformeerd en een breed overleg wordt gestart met Zuid-Hollandse natuur- en milieuorganisaties over zowel de aanleg van de tijdelijke bouwweg als de aanleg van een permanente vluchtroute vanuit de toekomstige schacht Bent. Aan beide voorwaarden is inmiddels voldaan. De vergunning is inmiddels van kracht geworden.

Boerderij Boskade

Een aanvankelijk te slopen boerderij aan de Boskade in Hoogmade wordt verplaatst naar het Nederlands Openluchtmuseum in Arnhem. De boerderij is een exponent van de ingrijpende ontwikkeling die op het platteland plaatsvindt waarbij boerderijen hun agrarische functie verliezen en woonboerderij worden. Vanuit dit oogpunt is de van oorsprong 16e/17e eeuwse boerderij voor het Openluchtmuseum een interessante aanvulling op de collectie. De kosten voor de verplaatsing en de exploitatie van de boerderij komen

ten laste van de post onvoorzien. Omdat de boerderij op het kritieke pad ligt voor aanleg van het zuidelijk deel van de kruising HSL-A4 dient de verplaatsing voor 1 augustus 2002 plaats te vinden.

Bezwaar VOB

Tegen het verlenen van benodigde milieu- en bouwvergunningen voor de inrichting van het bouwterrein bij Westeinde ten behoeve van de aanleg van de zuidelijke tunneltoerit is door de Vereniging van Nederlandse Betonfabrikanten (VOBN) bezwaar aangekend. De VOB verwijst naar met de Staat gemaakte afspraken in de Circulaire Milieubeleidsadvies Betonmortel- en Betonproductenindustrie. De daarin gemaakte afspraken op het terrein van milieueisen en zoneringsgebieden waar plaatsing van tijdelijke betoncentrales onder voorwaarden is toegestaan worden in de ogen van de VOB door de vergunningverleners genegeerd. De gemeente Rijnwoude en de provincie Zuid-Holland beraden zich op het bezwaar.

Zuid-Holland Midden (vanaf Westeinde tot Rotterdam)

Bij het aanbrengen van de zandlichamen ten behoeve van de zettingsvrije plaat in de gemeenten Zoetermeer en Rijnwoude is vertraging ontstaan, die momenteel wordt ingelopen: de aanvankelijk door Zoetermeer te leveren grond is door de bouwcombinatie van elders betrokken. De betonconstructie van de verdiepte wegbak voor de Nieuwe Hoefweg is in uitvoering, de tijdelijke verlegging is in gebruik.

Het doorgaand spoorviaduct bij Bleiswijk komt in twee bouwstromen tot stand. Het plaatsen van kolommen en funderingen ligt op schema. Ook de eerste dekken van 35 meter lengte zijn gestort. De routine om elke week een dek te kunnen produceren moet echter nog worden opgebouwd. Het optimalisatieproces waarin vlechtwerk, bekisting en betonstort nauw samenhangen vindt momenteel plaats. De kolommen ten behoeve van het A12-viaduct aan weerszijden van de rijksweg A12 worden in situ gebouwd. Bij de komende tijdelijke verlegging van de rijksweg ten behoeve van de bouw van kolommen tussen weg en spoor wordt geanticipeerd op de toekomstige aanleg van spitsstroken langs de A12. Daarover zijn met Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland afspraken gemaakt.

Zoetermeer/Bleiswijk

Vanwege verschil van inzicht tussen de Staat en de gemeenten over vorm en locatie van enkele kolommen onder het HSL-viaduct hebben de gemeenten Bleiswijk en Zoetermeer geen bouwvergunning verleend voor het doorgaand spoorviaduct ten noorden van de A12. De Minister van Verkeer en Waterstaat is, in samenwerking met de Minister van VROM, in beide gevallen een in de plaats tredingsprocedure gestart. Langs deze weg is de bouwvergunning voor het Bleiswijkse deel van het doorgaand spoorviaduct inmiddels verleend. Er wordt onderzoek verricht naar de effectiviteit van het inzetten van een derde bouwstroom (d.w.z. inzet van extra menskracht en materieel) om de werkzaamheden te versnellen.

Bergschenhoek

In mei is begonnen met het trillen van de damwanden voor de bouwkuipen van de verdiepte HSL-bak bij Bergschenhoek. Op dit moment vinden de eerste ontgravingen plaats en worden voorbereidingen getroffen voor de eerste stort van het onderwaterbeton. Vanwege de hoge zijdelingse gronddruk die de aangebrachte grondophoging oostelijk van de verdiepte HSL-bak op de constructie uitoefent, wordt overwogen dit zogeheten geplooid maaiveld 15 tot 20 meter oostwaarts te verleggen. Door het wegvallen van

de zijdelingse gronddruk kan een stabiele spoorligging in de HSL-bak worden gegarandeerd. Omdat door de oostwaartse verplaatsing van het grondlichaam de overspanning langer wordt, heeft een eventueel besluit gevolgen voor de lengte van de kruisende wegviaducten en de hoogte van geluidsschermen. Hier zijn meerkosten aan verbonden die ten laste van de post onvoorzien worden gebracht.

Tunnel Rotterdam Noordrand

De bouw van de vier kilometer lange Tunnel Rotterdam Noordrand (TRN) vindt plaats door middel van twee verschillende bouwmethoden. Het gedeelte dat met damwanden gebouwd wordt vordert volgens schema. Alle bouwfasen zijn inmiddels zichtbaar in de verschillende bouwkuipen; de eerste tunnelmolen en de eerste vluchtschacht zijn voltooid. De tunnelmoot ter hoogte van de Van der Duin van Maasdamweg is gereed, de weg wordt daar nu tijdelijk overheen geleid. Een zelfde omlegging in de Bovendijk wordt voorbereid.

Het tunneldeel ter hoogte van de luchthaven Rotterdam Airport wordt met behulp van de diepwandmethode gebouwd. Dit omdat het gebruik van het werkterrein in de aanvliegroute aan hoogtebeperkingen onderhevig is. Het materieel van de aannemer is daarop afgestemd en delen van het werk worden

Doorgaand spoorviaduct Bleiswijk: storten van dekken in voorbereiding.



's nachts uitgevoerd wanneer er geen luchtverkeer is. Desondanks is vertraging opgelopen in de voortgang en is een derde diepwandmachine ingezet om de achterstand in te lopen. Technische storingen waren er de oorzaak van dat deze strategie nog niet tot het beoogde resultaat heeft geleid.

Met Railinfrabeheer en Railverkeersleiding is overeenstemming bereikt over een periode in de zomer van 2003 waarin de Hofpleinlijn enige weken buiten dienst gesteld kan worden. De bouw van het HSL-tracé en groot onderhoud aan de Hofpleinlijn kunnen dan gelijktijdig plaatsvinden.

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

Barendrecht

Binnen de gemeentegrenzen van Barendrecht komt in opdracht van de Directie HSL-Zuid en onder uitvoeringsverantwoordelijkheid van de Projectorganisatie Betuweroute vijf kilometer HSL tot stand. Tussen Lombardijen en het rangeerterrein Kijfhoek wordt gebouwd aan een dive-nder nabij het bestaande viaduct van de A15 en aan de overkapping bij station Barendrecht, waar de HSL wordt gebundeld met zeven andere sporen.

De contractering van de tunneltechnische installaties en de verlening van de bouwvergunning vormen momenteel de grootste bedreiging voor een tijdige oplevering van de HSL-Zuid, indien geen adequate beheersmaatregelen worden genomen. Er worden stappen ondernomen om verschillende procedures parallel te laten verlopen om tijdswinst te boeken.

De ontwerpoptimalisatie van het aansluitende HSL-spoor tussen de overkapping en de zettingsvrije plaat in het Develgebied die door HSL-combinatie Drechtse Steden wordt aangelegd, is besproken met de Welstandscommissie. De aanbesteding van beide werken door de Projectorganisatie Betuweroute is gepland in de tweede helft van 2002 (voor verdere informatie wordt verwezen naar de 12e Voortgangsrapportage van de Betuweroute).

Develgebied

Het grondwerk ter voorbereiding van de aanleg van de zettingsvrije plaat in het Develgebied is in uitvoering. Het werk aan de wegonderdoorgang Develweg is eveneens

aangevangen. De start van de bouw van de Develbrug is vertraagd als gevolg van een meningsverschil met de bouwcombinatie over de wijziging van de welstandeisen waardoor in het ontwerpproces vertraging is ontstaan. De Devel ligt overigens niet op het kritieke pad.

Zinktunnels

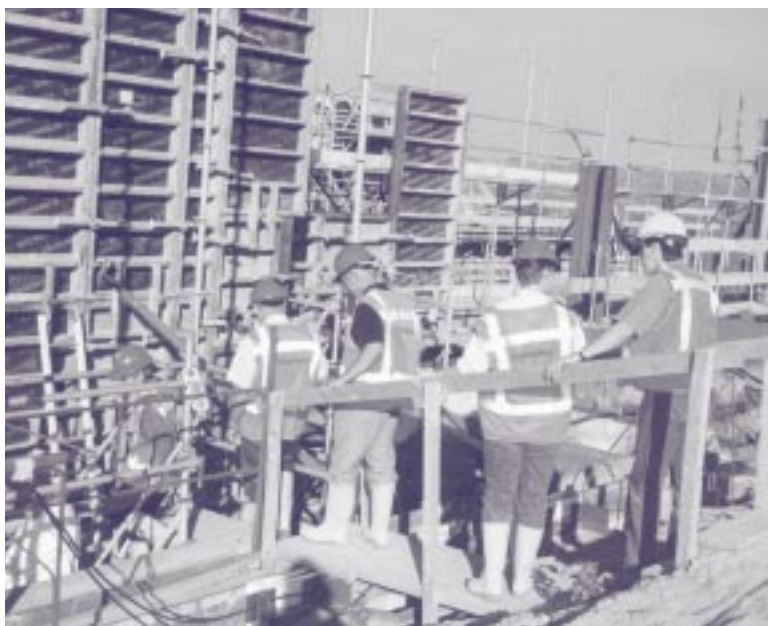
In het bouwdok bij Barendrecht wordt ten behoeve van de zinktunnels Oude Maas en Dordtsche Kil gewerkt aan de veertien afzinkbare tunnelementen. Een eerste afzink-element van 150 meter lengte is gereed, inclusief ballasttanks en overige afzinkvoorzieningen. Inmiddels is besloten om een vijfde bouwstroom in het bouwdok op te starten om de ontstane vertraging in de bouw van de tunnelementen te reduceren.

De bouwkuipen voor de toeritten van de tunnel onder de Oude Maas zijn in uitvoering. In beide kuipen vinden heiwerkzaamheden plaats en worden onderwaterbetonvloeren gestort. Met het eerste werk aan de oever-sleuven is begonnen. Het ontwerp van de tunnelgebouwen is met vertraging opgestart als gevolg van discussies over de vormgeving met de Welstandscommissie. Hieronder volgt een korte schets van de voortgang.

- Het grondwerk ter voorbereiding van de aanleg van de zettingsvrije plaat in de Hoeksche Waard is afgerond. De bouw van de zettingsvrije plaat in de Hoeksche Waard is gestart.
- Bij de kruising met de Maasdamseweg is het dek over de onderdoorgang aangebracht.
- Bij Mookhoek is de eerste wand gestort ten behoeve van de halfverdiepte bak waarin de HSL ter plekke de dijk kruist.
- Het werk aan de toeritten van de tunnel onder de Dordtsche Kil vordert gestaag. De eerste vloeren zijn gestort en het vlechtwerk voor de wanden is begonnen.
- De eerste moot voor de oostelijke toerit, waarover eind 2002 de A16 zal worden omgelegd, ligt op schema.

Brug Hollandsch Diep

De bouw van de brug over het Hollandsch Diep vindt op verschillende locaties plaats. Het heiwerk voor de zuidelijke toerit en voor de fundering voor de zuidelijke aanbrug is afgerond. Ten behoeve van de noordelijke toerit en landhoofd vindt het heiwerk plaats. In de rivier zijn inmiddels vijf betonnen pijlers gereedgekomen, het werk aan de overige zes



Bewoners bezoeken werkterrein Mookhoek.

is in volle gang. In drie fabrieken wordt het staalwerk aan de brugliggers en hamerstukken uitgevoerd. Het staalwerk van de brugliggers is klaar, vier van de elf hamerstukken zijn gereed. In de tweede helft van 2002 wordt begonnen met de plaatsing van de hamerstukken en het inhangen van de dekken.

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

Brabant Noord

De nieuw aan te leggen A16 westelijk van de huidige autosnelweg is deels gereed. Het gewijzigde knooppunt Klaverpolder krijgt steeds verder vorm. Aan de bouwwerken ten behoeve van de kruisende infrastructuur is veel werk verzet. Van de verschillende viaducten in het gebied tussen knooppunt Klaverpolder en Prinsenbeek zijn er al enkele in gebruik genomen. Begonnen is met het grondwerk voor de HSL in de omgeving van Zevenbergschenhoek, evenals het heiwerk voor de zettingsvrije plaat. De pergola-constructie ten behoeve van de kruising van de HSL met de spoorlijn Dordrecht-Roosendaal is in aanleg. Een deel van de geluidsschermen bij Zevenbergschenhoek is gereed. De nieuwe bruggen in de A16 over de Mark zijn gereed, de dekken zijn geasfalteerd, begonnen is met het plaatsen van het geluidsscherm langs de A16 ten noorden van Prinsenbeek.

Brabant Zuid

Ter hoogte van Prinsenbeek is de A16 verlegd naar het westen. De bouwkuip voor de tunnelbak van de HSL en de oostbaan van de A16 is volledig ontgraven. Met het betonwerk voor de open bakconstructie voor de HSL is gestart. Ook met het grondwerk voor de HSL tussen de tunnelbak Prinsenbeek en Princeville is begonnen.

Tussen Prinsenbeek en het knooppunt Galder is het grondlichaam van de A16 grotendeels gereed. Alle kunstwerken in de westelijke baan van de A16 ten behoeve van de dwarsverbinding zijn in uitvoering. De tunnelbak in de HSL onder de A16 ter plaatse van het knooppunt Galder is voor ongeveer 65% gereed. Een aanvang is gemaakt met het grondwerk voor de HSL tussen knooppunt Galder en de Belgische grens. De viaducten in de kruisende Nieuw-Ginnekenbaan en de Hazeldonksestraat zijn gereed.

Het grondwerk ten behoeve van het knooppunt Princeville is grotendeels gereed. Vrijwel alle kunstwerken in dit knooppunt zijn in uitvoering. Een aanvang is gemaakt met de ombouw van de A58 ten westen van het knooppunt tot de autosnelweg.

Een begin is gemaakt met de funderingsconstructie ten behoeve van de in- en uittaksporen voor de shuttleverbinding Breda-Antwerpen.

AVI-bodemas (afvalslakken)

De gemeente Breda heeft als handhaver van het Bouwstoffenbesluit door TNO laten nagaan of ten aanzien van de toegepaste AVI-bodemas voldaan werd aan het Bouwstoffenbesluit. Uit dit door TNO uitgevoerde onderzoek bleek dat in één vak met een lengte van circa 160 meter de AVI-bodemas te dicht bij de Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG) ligt. Daarop heeft de gemeente de Staat aangeschreven onder dwangsom de AVI te verwijderen en hoger aan te leggen. De aannemer is door de Staat als opdrachtgever gewezen op zijn verplichting te voldoen aan het Bouwstoffenbesluit en is gestart met het verwijderen van de AVI-bodemas.

Thermisch gereinigd zand

Uit een oriënterend onderzoek naar het door de aannemer toegepaste thermisch gereinigd zand bleek dat dit op een beperkt aantal stoffen niet voldeed aan de eisen voor categorie 1 volgens het Bouwstoffenbesluit en aangemerkt moet worden als categorie 2 grond. Dit is gemeld aan de gemeente Breda

onder toezending van een zogenaamd deskundigen-rapport. In dit rapport worden maatregelen beschreven om alsnog te voldoen aan het Bouwstoffenbesluit voor het toepassen van categorie 2 grond. De uitvoering van deze maatregelen kan worden ingepast in de bestaande planning.

Geluidsisolatie

Het geluidsisolatieprogramma waarbij ruim tweehonderdvijftig woningen in Brabant zijn betrokken die aan de nieuwe geluidssituatie in de omgeving van de HSL en de A16 moeten worden aangepast, is in uitvoering. Circa 150 woningen zijn in onderzoek of in uitvoering, bij zes woningen zijn de isolatiemaatregelen inmiddels getroffen.

Inpassingszone

De gemeenten Breda en Moerdijk zijn inmiddels voortvarend aan de gang met het ontwikkelen van plannen voor de inrichting van de inpassingszones. Middels overeenkomsten is de planontwikkeling, de inrichting en het beheer en onderhoud van deze zones overgedragen aan de beide gemeenten.

Aansluiting railsystemen op bestaand spoor

Bij Hoofddorp zijn ten behoeve van de aansluiting van de HSL op het bestaande spoorweginet diverse werkzaamheden gestart. Het grondwerk voor de fly-over West is afgerond, met het heikwerk wordt na de zomer begonnen. Een nieuw machinistenonderkomen is in gebruik genomen en een gelijkrichterstation is technisch gereed. Voor de aansluiting van het HSL-spoor op Rotterdam CS ligt het engineeringwerk op schema. Dat geldt ook voor het veldwerk dat inmiddels van start is gegaan. Een (onderhouds-)werkkuil is verplaatst, wissels zijn verplaatst, nieuw geëlektrificeerd spoor is in gebruik genomen en oud spoor is buiten gebruik gesteld. Met de bouw van de fly-over naar Den Haag is gestart, de eerste pijlers zijn gebouwd.

De nieuwe intercity-spoorbrug over de Mark is gerealiseerd en het grondwerk voor de aansluitende baanlichamen is gereed. Sporen en bovenleidingen zijn inmiddels aangebracht. De voorbereiding voor ingebruikstelling van de brug en het aansluitende tracé (eind augustus 2002) liggen goed op schema. Vanwege de aanpassingswerken aan het

bestaande spoor vindt gedurende de verschillende faseringen telkens graaf- en verplaatsingswerk plaats ten behoeve van kabels en leidingen. Ook het aanpassen van de beveiligingssoftware op de verschillende locaties aan elke nieuw ontstane situatie is een voortdurend proces.

Infraprovider

Infraprovider Infrasppeed werkt aan de opbouw van de organisatie, evenals aan het inlopen van het faseverschil dat begin 2002 bestond met de onderbouwconsortia. Deze hebben de wens te beschikken over gedetailleerde technische bovenbouwgegevens waarmee men in de onderbouw rekening dient te houden terwijl Infrasppeed nog in de ontwerpfase zat. Door de Directie HSL-Zuid worden extra inspanningen verricht om te komen tot een betere afstemming tussen de uitvoeringsplanningen van Infrasppeed (bovenbouw) en de verschillende aannemers voor de onderbouw. Ook is het overleg geïntensiveerd om verschillen op te lossen tussen technische specificaties van de onderbouw respectievelijk de bovenbouw. Ook op het gebied van contractzaken wordt regelmatig met Infrasppeed overleg gevoerd. Interpretatieverschillen van contractbepalingen op het gebied van de scope van onderbouw en bovenbouw blijven vooralsnog aandacht vragen.

Regie-overeenkomst

De taakorganisaties Railinfrabeheer, Railned en Railverkeersleiding zullen in het kader van de realisering van de HSL-Zuid een substantiële inspanning moeten leveren. Met de taakorganisaties is intensief overleg gevoerd over vorm en inhoud van ondersteuning van de Directie HSL-Zuid. Het belangrijkste doel van de werkzaamheden van de taakorganisaties is het op een tijdige en juiste wijze aantakken van de HSL-Zuid op het bestaand spoorweginet. Met de taakorganisaties zal volgens plan de Regieovereenkomst getekend worden en zal daarmee de capaciteit en deskundigheid geborgd zijn voor het project.

PPS Infraprovider

In de verslagperiode zijn twee prijzen toegekend aan het HSL-Zuid Infraprovider project. Het Britse PFI Report heeft de prijs toegekend voor Best Strategic Infrastructure Project 2002. De toekenning van de prijs is onder

meer gebaseerd op de goede mix van standaard aanbesteding en PPS. De jury was onder de indruk van het HSL ontwerp, de visie en de toepassing van PPS om de infrastructuur in Nederland te moderniseren. In maart 2002 heeft de organisatie Project Finance/ Euromoney eveneens een prijs toegekend aan het HSL-Zuid infraprovider project, te weten de European PPP + European deal of the year 2001. De Algemene Rekenkamer heeft een onderzoek gedaan naar nieuwe financiële instrumenten in publiek-private samenwerking. Daarin is de contractering van de Infraprovider als casus onderzocht. Voor de inhoud van het onderzoek en de gezamenlijke reactie van de Ministers van Financiën en Verkeer en Waterstaat wordt verwezen naar de betreffende stukken. Overigens hebben beide Ministers de conclusies van de Rekenkamer slechts ten dele onderschreven.

Vervoer

Na de contractondertekening, die plaatsvond in december 2001, is met Vervoerder High Speed Alliance (HSA) intensief overleg tot stand gekomen over onder meer techniek, planning, rollend materieel en de bepalingen uit de concessieovereenkomst. De Nederlandse spoorwegwetgeving staat op het punt een grote wijziging te ondergaan. Dit voorjaar stemde de Tweede Kamer in met het voorstel voor een nieuwe Spoorwegwet in samenhang met de Concessiewet. Daarmee ontstaat een integraal wettelijk instrumentarium dat de overheid in staat stelt de belangrijke spoorfuncties aan te sturen, conform Europese standaarden.

Tarieven

Aan HSA is in april 2002 medegedeeld dat de Staat geen gebruik maakt van het eenzijdig recht van de Staat de tarieven op de HSL-Zuid vóór 1 september 2002 aan restricties te onderwerpen. Het contract biedt hiertoe de mogelijkheid op grond van artikel 5.3. Deze stap is gezet na het verwerpen van de motie Halsema (waarin werd gevraagd om artikel 5.3 in te roepen) door de Tweede Kamer in het kamerdebat van maart 2002. De Tweede Kamer heeft door middel van de motie Feenstra gevraagd te kijken naar het level playing field met het luchtverkeer en het autoverkeer en het maatschappelijk nut van

een tariefrestrictie. De beantwoording van de motie Feenstra valt buiten de verslagperiode van deze rapportage en zal derhalve in de volgende rapportage aan de orde komen.

Gemeenschappelijke vervoersovereenkomst

De onderhandelingen tussen de Belgische spoorwegmaatschappij NMBS en HSA over de samenwerkingsovereenkomst die het vervoer per hogesnelheidstrein in beide landen regelt verlopen niet volgens planning. In de concessieovereenkomst is opgenomen dat een dergelijke samenwerkingsovereenkomst tussen beide Vervoerders in juni 2002 gesloten diende te worden.

Interpretatieverschillen van contractartikelen op het gebied van verdeling van opbrengsten van binnenlands vervoer staan ondertekening vooralsnog in de weg. Aan de NMBS is te kennen gegeven dat de Nederlandse Staat arbitrage overweegt in te stellen.

Interoperabiliteit

De Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI's) voor het hogesnelheidsnet zijn op 30 mei 2002 door de Europese Commissie genotificeerd bij de Lidstaten. Dientengevolge hebben TSI's vanaf 30 november 2002 kracht van Wet.

Systeemintegratie

In de plan- en besluitvormingsfase zijn de topeisen waar het HSL-Zuid vervoerssysteem aan moet voldoen, vastgelegd in een Planologische Kernbeslissing en Tracébesluiten. Bij de vaststelling van het aanbestedingsmodel in 1997 is het HSL-Zuid vervoerssysteem in verschillende deelsystemen 'opgeknipt'. De Directie HSL-Zuid is met ingang van 1 januari 2002 eindverantwoordelijk voor de integratie van de verschillende deelsystemen tot één werkend vervoerssysteem.

In de verslagperiode is een aanzet gegeven voor een gestructureerde aanpak van het proces van systeemintegratie. In het kader hiervan zijn onder meer analyses uitgevoerd op verschillende contracten om vast te stellen of de inhoud van deze contracten nog steeds in lijn zijn met de topeisen die voor het HSL-Zuid vervoerssysteem zijn vastgesteld (i.e. de eisen die worden gesteld aan onder meer beschikbaarheid, reistijd en capaciteit). In de komende verslagperiode zal het systeemintegratieproces verder worden vormgegeven door de Projectdirectie.

4 Projectbeheersing

De Scope, de planning van het project, de risicobeheersing, de organisatie, het beschikbare budget en de kwaliteit zijn belangrijke aspecten van het project. Deze moeten op de juiste manier worden beheerst, opdat het project ook daadwerkelijk conform de gestelde eisen kan worden uitgevoerd.

1 Scope

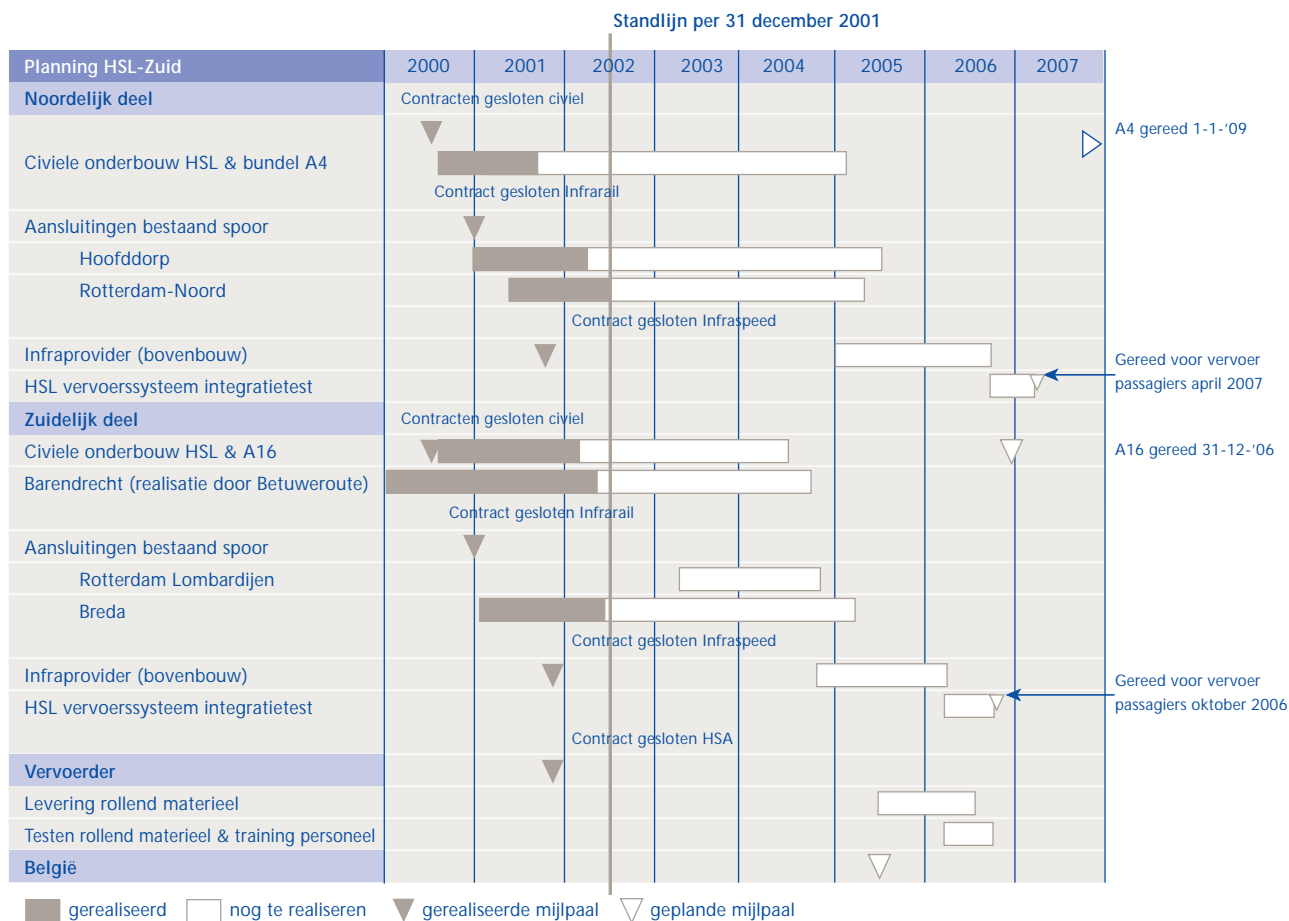
Er hebben zich in deze verslagperiode geen scopewijzigingen (veranderingen van de projectopdracht) voorgedaan.

2 Planning

Startdata commercieel bedrijf

Als startdatum voor de gehele lijn ("aanvangsdatum") is april 2007 genoemd. In de 10e Voortgangsrapportage is gemeld dat de startdatum voor het commercieel bedrijf voor het gedeelte tussen Rotterdam en Antwerpen oktober 2006 is. Overigens is dit inzicht in de huidige verslagperiode niet gewijzigd.

De in de 10e Voortgangsrapportage genoemde mogelijkheid om met de Vervoerder over partiële in gebruikname van de lijn te spreken is gestart. Contractueel is bepaald dat de Vervoerder hiertoe een ondernemingsplan zal opstellen. Op basis van het ondernemingsplan zal een nadere tijdelijke overeenkomst worden gesloten met de Staat, terzake het vervoer op het partiële in gebruik genomen deel van de infrastructuur.



De levering van het rollend materieel zal worden afgestemd met de startdatum van het commercieel vervoer. Conform de planning van de Vervoerder zal deze in oktober 2002 een uitvraag doen bij mogelijke leveranciers van rollend materieel. Hierna volgt een selectie en onderhandelingsproces, waarna begin 2003 de contractondertekening voor het rollend materieel is gepland. Aandachtspunt hierbij is de overeenstemming met de NMBS, zoals beschreven in hoofdstuk 3 van deze rapportage.

Civiele onderbouw en Infraprovider

Met nagenoeg alle aannemerscombinaties van de civiele onderbouwcontracten zijn nieuwe mijlpalen overeengekomen. Hiermee heeft de Staat een groot deel van deze door haar veroorzaakte vertragingen, door scopewijzigingen en het daardoor niet tijdig verkrijgen van grond en vergunningen, afgehecht. De kosten van deze wijzigingen zijn ten laste van het projectonvoorzien gekomen. Tevens is met een aantal aannemerscombinaties versnellingsmaatregelen overeengekomen, om de opgelopen vertraging zoveel mogelijk te beperken. Hiermee wordt het risico van mogelijke vertragingen op de startdatum van het vervoer teruggedrongen. De Directie HSL-Zuid is met de civiele onderbouwaannemers en de Infraprovider in gesprek om de plannings op elkaar af te stemmen met als doel een mogelijke overschrijding op de startdatum van het vervoer te voorkomen. De eerste resultaten zijn positief.

3 Financiën

Projectbudget

In dit hoofdstuk wordt gerapporteerd over de projectkosten voor de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2002 voor de HSL-Zuid, waarbij de werken aan de railwegen (aansluiting Breda) en de rijkswegen (A16 en de bundel A4 ter hoogte van Hoogmade) separaat zijn opgenomen. Op deze wijze wordt de aansluiting met de PKB deel 3, de begroting en de jaarrekening behouden.

In PKB deel 3 is aangegeven dat met de aanleg van de HSL-Zuid een investeringsbedrag van 3,413 miljard Euro (exclusief BTW en op prijspeil 1995) is gemoeid, exclusief de bijdrage aan België. Om een compleet beeld te geven, is in deze rapportage de bijdrage aan België in het kostenoverzicht opgenomen.

In de verslagperiode zijn de volgende financiële mutaties verwerkt:

2e tranche Verdiepte ligging Hoogmade

Dit betreft de tweede tranche van 13 mln. Euro welke per Ontwerpbegroting 2003 aan het projectbudget van de HSL-Zuid wordt toegevoegd. Inhoudelijk is deze scopewijziging in de 9e Voortgangsrapportage toegelicht.

2e tranche verdiepte tunnelbak ter hoogte van Bergschenhoek

Dit betreft de tweede tranche van 2 mln. Euro welke bij de Ontwerpbegroting van 2003 zal worden toegevoegd aan het projectbudget van de HSL-Zuid. Inhoudelijk is deze scopewijziging in de 9e Voortgangsrapportage behandeld.

Oude spanning tussen raming en budget

De vanaf de 7e Voortgangsrapportage gemelde spanning tussen raming en budget van 91 mln. Euro kon niet binnen de financiële kaders worden opgelost. In de 10e Voortgangsrapportage is dit gemeld. Inmiddels is voor deze tegenvaller compensatie gevonden binnen de Ontwerpbegroting 2003 van V&W.

Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer

In de 10e Voortgangsrapportage is deze post als lopende mutatie aangemerkt. Voor de totstandkoming van het PPS-contract met de Infraprovider en de Vervoerder zijn hogere kosten (29 mln. Euro) gemaakt dan voorzien. De benodigde expertise die van buitenaf is gehaald en de tijd die PPS-contracten op deze schaal vergen zijn de voornaamste oorzaken van de overschrijding. Binnen de Ontwerpbegroting 2003 (IF-artikel 01.02 Railwegen) van V&W is eveneens dekking gevonden voor deze tegenvaller.

Regioovereenkomst taakorganisaties/ versterking van de organisatie

De taakorganisaties zullen in het kader van de realisering van de HSL-Zuid een substantiële inspanning leveren. Het belangrijkste doel van de werkzaamheden van de taakorganisaties is het op een tijdige en juiste wijze aantakken van de HSL-Zuid op het bestaand spoorwegnet. Inmiddels is met de taakorganisaties in de Regioovereenkomst overeengekomen dat de capaciteit en deskundigheid is geborgd voor het project. Binnen de begroting

Projectbudget HSL-Zuid (bedragen in miljoen EURO, exclusief BTW) ¹						
	PKB dl. 3 (pp. '95)	Wijzigingen (prijsspeil '95)		Totaal (pp. '95)	Prijnsindex ('96-'02)	Totaal (pp. '02)
		Vorige perioden	Deze periode			
Uitvoeringskosten	3.089	61	141	3.291	548	3.839
Grondverwerving	324	-72		252	26	278
Subtotaal	3.413	-11	141	3.543	574	4.117
België		364		364	16	380
Vorbereidingskosten		50		50		50
Totaal art. 03.03.01 HSL-Zuid (PKB dl.3)	3.413	403	141	3.957	590	4.547
Totaal art. 03.03.04 Hoofdwegen ²		712		712	156	868
Totaal art. 03.03.03 Rail personenvervoer		91		91	20	111
Totaal excl. BTW	3.413	1.206	141	4.760	766	5.526
BTW (art. 03.03.01)						198
Totaal projectbudget incl. BTW						5.724
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³						2.938
Totaal projectbudget HSL-Zuid incl. Infraprovider en BTW						8.662

Tabel 1: projectbudget HSL-Zuid

1) De projectkosten worden hier excl. BTW weergegeven. Bij 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 verrichten.

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

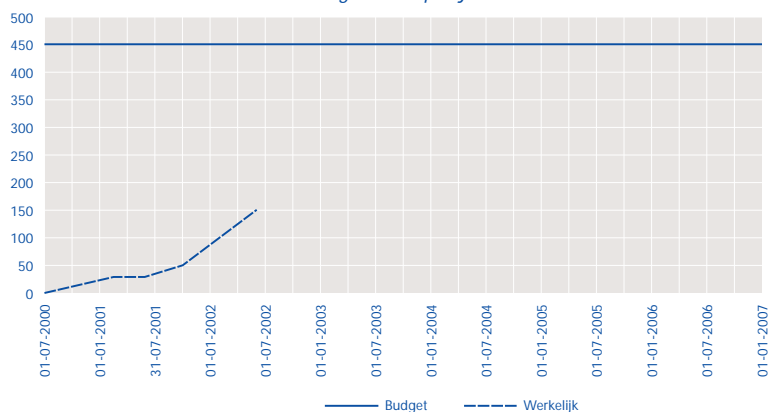
van V&W is dekking gevonden voor de kosten namelijk 13 mln. Euro (eenmalig). De oorspronkelijke kosten werden geraamd op 25 mln. Euro. De resterende gelden zijn gebruikt voor capaciteitsuitbreiding van de projectorganisatie HSL-Zuid.

Prijscompensatie

Voor 2002 is het projectbudget gecompenseerd voor prijsstijgingen. Op basis van de BOI-index is een compensatie van 3% voor 2002 gegeven. Dit resulteert in een bijstelling van het projectbudget met 99 mln. Euro.

Voor twee scopemutaties uit het verleden (8e Voortgangsrapportage: overdracht bundel A4 en de Verbeterde Vorkvariant) moest nog prijscompensatie voor 2001 overgeboekt worden. Bij Voorjaarsnota 2002 is alsnog 11 mln. Euro aan het projectbudget HSL-Zuid toegevoegd.

Figuur 2: projectonvoorzien



Uit de grafiek 'projectonvoorzien' kan afgeleid worden hoe de uitputting van de post onvoorzien verloopt in de tijd. Het gaat om de daadwerkelijk gerealiseerde uitgaven die ten laste komen van deze post.

Vanaf het PKB deel 3 uitgangspunt heeft het projectbudget zich tot en met deze 11e Voortgangsrapportage als volgt ontwikkeld:

Mutatie overzicht projectbudget (bedragen in miljoen EURO)			
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 -/-	
Gereserveerde begrotingsstand	3.322	3.322	n.v.t
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
Aansluiting Breda	91	101 (pp. '00)	7
Verdiepte Ligging Hoogmade; 1 ^e tranche	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
Zettingsvrije plaat	50	55 (pp. '99)	7
Lange Boortunnelvariant	83	91 (pp. '99)	7
Saldo scopewijzigingen	1.457		
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
Regio overeenkomst taakorganisaties/versterking organisatie	21	25 (pp. '01)	11
Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer	25	29 (pp. '01)	11
Saldo mee- en tegenvallers	370		
Vrijval begroting door private financiering infraprovider	408 -/-	476 -/-	9
Voordelig saldo ontvangsten	19	21 (pp. '99 + '00 + '01)	7, 9 en 10
Saldo technische mutaties	389 -/-		
Subtotaal mutaties	1.347		
Totaal	4.760		

Tabel 2:
mutatie overzicht
projectbudget
(mIn EUR)
exclusief IP

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.

Prijnsindex percentages	
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%

Tabel 3:
prijnsindex
percentages

Uitgaven en aangegane verplichtingen

Uitgaven

De weergave van tabel 4 betreft de bruto uitgaven. Op het project zijn bedragen ontvangen die betrekking hebben op eerder gedane uitgaven. Deze ontvangsten zijn conform artikel 23 van de Comptabiliteitswet

ten gunste van het ontvangstenartikel gebracht. Tot en met 30 juni 2002 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van 2.825,3 mln. Euro betaald (49% van het projectbudget exclusief Infraprovider). Het bedrag is als volgt opgebouwd:

Uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB 1 (1991) t/m 30 juni 2002 (bedragen in miljoen EURO, 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 ¹
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	1.608,1	495,3	2.103,7	1.784,4	17,9	301,4
Grondverwerving	279,6	12,3	291,9	291,9		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	2.317,7	507,6	2.825,3	2.506	17,9	301,4

Tabel 4:
uitgaven HSL-Zuid
vanaf PKB1 (1991)
t/m 30 juni 2002

1) Er zijn kosten voor de A4 gefinancierd uit artikelonderdeel 03.03.01. De doorbelasting naar artikelonderdeel 03.03.04 Hoofdwegen moet nog plaatsvinden.

Aangegane verplichtingen

Tabel 5:
aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 30 juni 2002

Aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB 1 (1991) t/m 30 juni 2002 (bedragen in miljoen EURO, incl. BTW)						
	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal ²	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen ¹
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	4.376,6	179	4.555,6	4.210,6	24,6	320,4
Grondverwerving	306,3		306,3	306,3		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	5.112,6	179	5.291,6	4.946,6	24,6	320,4

1) Er zijn kosten voor de A4 gefinancierd uit artikelonderdeel 03.03.01. De doorbelasting naar artikelonderdeel 03.03.04 Hoofdwegen moet nog plaatsvinden.

2) Dit bedrag is inclusief 631,5 mln. Euro 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.

Dekking

De huidige dekking van het project is in tabel 6 samengevat.

Tabel 6:
kasritme

Kasritme (bedragen in miljoen EURO)								
	t/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	Later	Totaal
Reguliere SVV-middelen	1.136	230	181	307	114	21	1.022	3.011
FES-regulier	828	505	611	-187	35	-113		1.679
Privaat*				509	245	186	1.872	2.812
EU-inkomsten	100	18	18	17	16	7		176
Ontvangsten derden					5			5
Subtotaal art. 03.03.01	2.064	753	810	646	415	101	2.894	7.683
Railwegen art. 03.03.03	11	15	16	25	23	19	2	109
Hoofdwegen art. 03.03.04	242	81	132	102	70	68	171	866
Totaal HSL-Zuid	2.317	849	958	773	508	188	3.067	8.662

* De private bijdrage wordt voorgefinancierd vanuit het FES. Het bedrag in de kolom "later" is inclusief de gebruiksvergoeding voor de vervoerder.

Door de Europese Unie is tot en met 30 juni 2002 in totaal voor 113 miljoen Euro subsidie toegekend. Daarnaast is in het 'Multi-annual Indicative Programme 2001-2006' van de Europese Unie een bedrag van 85 mln. Euro gereserveerd voor de HSL-Zuid. In de

Rijksbegroting is hiervan reeds 176 mln. Euro opgenomen. De toekenningen van de EU worden niet gecorrigeerd voor prijsstijgingen. Dit impliceert dat de dekking uit een van de andere bronnen (SVV en FES) meer stijgt dan met de reguliere prijsindex.

4 Risico's

Het afgelopen half jaar is door de HSL-Zuid een kwaliteitsslag uitgevoerd over het risico-dossier en deze kwaliteitsslag is extern getoetst.

De risico's

De omvang van de raakvlakrisico's tussen Infraprovider, Vervoer en onderbouw konden ten tijde van de contracteringsfase nog niet goed worden ingeschat. Het werd niet verstandig geacht als in die fase voor deze risico's door de overheid een bedrag in de rijksbegroting zou worden gereserveerd. Dit zou de onderhandelingspositie van de Staat nadelig beïnvloeden. Na de contractering (per 1 januari 2002) van de Infraprovider en Vervoerder is besloten dat er een integrale risicoanalyse zou worden uitgevoerd op de gehele HSL-Zuid. Een dergelijke analyse was vanaf dat moment zinvol, aangezien er een actueel inzicht ontstond op de feitelijke en concrete risico's.

De volgende risicocategorieën kunnen worden onderscheiden:

- **Vertragingsrisico's**
De risico's en beheersmaatregelen, die te maken hebben met de beheersing van de planning van de HSL-Zuid, worden gebudgetteerd. Mitigerende maatregelen worden ingezet om de planning tussen onderbouw en bovenbouw nader op elkaar af te stemmen. Deze mitigerende maatregelen hebben als doel de mogelijke overschrijding ten opzichte van de nu voorziene aanvangsdatum te voorkomen.
- **Raakvlakrisico's**
Nooit eerder is een infrastructuurproject gerealiseerd door middel van drie verschillende soorten contractvormen met een verschillende filosofie, maar wel met een onderlinge relatie. De raakvlakproblematiek wordt onder meer veroorzaakt doordat tijdens de contractonderhandelingen tussentijdse aanpassingen van het ene contract niet per definitie verwerkt zijn in de andere contracten, waar een relatie mee is. Dit komt doordat er in de totstandkoming van de contracten een faseverschil zit. Dit heeft geleid tot discrepanties en witte vlekken tussen de verschillende contracten. De markt heeft niet (dan wel alleen tegen onoverkomelijke premies) het coördinatie-
risico over willen nemen van de Staat. Nu de verschillende contracten in uitvoering zijn is dit beeld onderbouwd. Door middel van raakvlakmanagement worden deze risico's beheerst.
In het contract van de Infraprovider zijn, zoals in een eerder stadium bij de onderbouwcontracten de raakvlakrisico's bij de Staat gelegd, vanuit de gedachte dat deze anders te hoog geprijsd terug zouden komen in de beschikbaarheidsvergoeding die tijdens de exploitatiefase zal worden betaald aan de Infraprovider. De risico's voor de Staat zijn destijds niet geprijsd in de vorm van een voorziening op de begroting. Er is besloten om door middel van het goed invullen van raakvlakmanagement deze risico's maximaal te beheersen.
- **EKB-risico's/ versterking projectorganisatie.**
Oorzaak voor dit risico is een (initieel) te optimistische inschatting op het effect van op grote schaal toepassen van externe kwaliteitsborging (EKB). Externe kwaliteitsborging werkt goed, maar vereist begeleiding en coördinatie. Het is een leertraject waarbij meer aandacht voor de aannemer nodig is dan was gepland. Daarnaast is door de raakvlakproblematiek veel meer personele capaciteit noodzakelijk dan oorspronkelijk werd verwacht. Verder loopt de bouwcoördinatie tussen opdrachtgever en opdrachtnemer minder soepel dan bij contractondertekening werd ingeschat. Eerder dit jaar bleek dat de organisatie op onderdelen te sterk was afgebouwd om haar taak adequaat te vervullen.
- **Risico's civiele onderbouw**
Over de aanbiedingen van de civiele onderbouwcontracten is destijds stevig onderhandeld. Het resultaat hiervan was dat naast een aanzienlijke lagere contractsom ook risico's door de Staat zijn teruggenomen. De hoogte van de in juli 2000 gereserveerde post onvoorzien voor deze contracten waarbij met name een aantal aannames zijn gedaan over bouwcoördinatie, EKB en gezamenlijke optimalisaties van het werk, is gezien de werkelijkheid van vandaag niet realistisch meer. Daarnaast bepalen een aantal omgevingsfactoren, zoals vormgeving, veiligheid en gewijzigde wet- en regelgeving dat het werk duurder kan

worden ten opzichte van de overeengekomen contractsommen.

Acties op de korte termijn

Met het oog op het risicoprofiel zijn inmiddels de volgende acties in gang gezet:

- Er worden extra inspanningen verricht om te komen tot een betere afstemming tussen de uitvoeringsplanningen van Infrasppeed (bovenbouw) en de verschillende aannemers voor de onderbouw. Ook is het overleg geïntensiveerd om verschillen op te lossen tussen technische specificaties van de onderbouw respectievelijk de bovenbouw.
- Een (deels extern) team is geformeerd dat nagaat welke versoeringen nog mogelijk zijn. Overigens moet hierbij wel worden bedacht dat de uitvoering volop in gang is gezet en nagenoeg alle onderdelen van de HSL-Zuid zijn gecontracteerd.
- Door de HSL-Zuid wordt een waarschijnlijkheidsanalyse uitgevoerd op de planning.

Organisatie

Per 1 januari 2002 is de verantwoordelijkheid voor de totale oplevering van het vervoerssysteem bij Rijkswaterstaat neergelegd. De organisatie van de Directie HSL-Zuid is

ingericht op de beheersing van de (financiële) risico's. Om een betere beheersing van de risico's te waarborgen is het noodzakelijk de centrale sturing en coördinatie te versterken. Dit is met name noodzakelijk op het gebied van financiën, risicomanagement en juridische / contractzaken en heeft geresulteerd in het aannemen van extra medewerkers op deze aandachtsgebieden.

Een medewerker van Railinfrabeheer is benoemd tot lid van het Directieteam van de HSL-Zuid.

Kwaliteit

De resultaten van de in het afgelopen halfjaar gehouden interne en externe audits geven als beeld dat de toepassing van externe kwaliteitsborging en risico-/raakvlakmanagement blijvende aandacht vragen.

Verbetermaatregelen zijn aangedragen en worden de tweede helft van dit jaar geïmplementeerd.

De opzet van de deelkwaliteitssystemen van de deelprojecten Infraprovider en Vervoer zijn in een afrondende fase. De externe beoordeling bij de opzet van deze kwaliteitssystemen is intensief geweest en heeft geleid tot een aantal aanbevelingen die momenteel doorgevoerd wordt.



5 Het project en de private sector/Innovatieve aspecten

Civiele onderbouwcontracten

De realisatie van de HSL-Zuid gebeurt met contracten die gericht zijn op de civiele onderbouw van de lijn en een contract gericht op de spoortechnische bovenbouw. De onderbouw omvat regionaal verdeelde contracten die gezamenlijk het totaal van de bouwwerken opleveren dat nodig is om rails en treinen te kunnen faciliteren, inclusief bruggen, viaducten, tunnels en een aquaduct. Voor de aansluitingen op en aanpassing van bestaande spoorlijnen en -systemen die aan de HSL-Zuid gerelateerd zijn, is een apart contract gesloten. Deze contracten zijn gebaseerd op het ontwerp- en bouwprincipe wat inhoudt dat binnen een gegeven eisenpakket de opdrachtnemers verantwoordelijk zijn voor zowel het ontwerp als de uitvoering.

Publiek Private Samenwerking (PPS): Infraprovider

Voor de realisering van het niet-civiele deel van de infrastructuur - de spoortechnische bovenbouw - is een contract gesloten met een Infraprovider. Op basis van een contractperiode van 25 jaar na oplevering van de beschikbare spoorlijn draagt dit particuliere spoorbedrijf binnen met de Staat overeengekomen contractuele kaders zorg voor het ontwerp, de bouw, het onderhoud en de financiering van de spoortechnische bovenbouw. Daaronder vallen onder meer de spoor-, energie- en beveiligingssystemen alsmede de geluidswerende voorzieningen. De civiel-technische onderbouw van de HSL-Zuid realiseert de overheid in eigen beheer.

Na oplevering komt het onderhoud daarvan in handen van de Infraprovider.

Na realisatie van de infrastructuur ontvangt de Infraprovider een jaarlijkse vergoeding. De hoogte van deze vergoeding is afhankelijk van de beschikbaarheid van de infrastructuur, welke is genormeerd in het contract.

Publiek Private Samenwerking (PPS): Vervoersconcessie

Met de Vervoerder is een concessie-overeenkomst gesloten voor een periode van 15 jaar vanaf de 'aanvangsdatum'. Binnen de met de Staat overeengekomen contractuele kaders draagt de Vervoerder zorg voor het hogesnelheidspersonenvervoer op zowel nationale als internationale trajecten. Voor het gebruik van de infrastructuur betaalt de Vervoerder een gebruiksvergoeding. Deze vergoeding is vastgesteld conform de richtlijnen van de Europese Unie en de volgens Nederlandse wetgeving geldende systematiek.

Beheersing van het project

De beheersing van het project is gebaseerd op de principes van externe kwaliteitsborging. De opdrachtnemers dienen op basis van gecertificeerde en door de Staat geaccepteerde kwaliteitssystemen, risicoanalyses en toetsen aantoonbaar beheerst hun werk uit te voeren. De opdrachtnemers zijn verantwoordelijk voor de kwaliteit van het werk en het aantoonbaar maken dat deze kwaliteit ook geleverd is. De Staat als opdrachtgever auditeert met name de processen van de opdrachtnemers en voert minder productgerichte toetsen en inspecties uit dan bij een traditionele werkwijze gebruikelijk is. Als rode draad in de beheersing van het project neemt het sturen op risico's een prominente plaats in bij zowel opdrachtnemer als opdrachtgever. De kwaliteitssystemen bij beide partijen zijn dan ook op basis van dat principe opgezet. Voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer betekent dit een andere houding en werkwijze dan die men gewend is. Op basis van uitwisseling van ervaringen wordt getracht zoveel mogelijk van elkaar te leren. Dit vindt zowel binnen de Directie HSL-Zuid plaats, als tussen de grote projecten onderling.

De aangegeven houding en werkwijze (sturen op risico's, procesgericht) wordt voor de grote projecten binnen het gehele Ministerie van Verkeer en Waterstaat gehanteerd.





Hogesnelheidslijn-Zuid

Themabijlage

Vervoerscontract

Vervoersconcessie HSL-Zuid: snel en frequent treinvervoer

Eind vorig jaar sloot de Staat een overeenkomst met NS/KLM.

Het consortium had de meest gunstige aanbieding gedaan voor het vervoer over de HSL-Zuid en sleepte daarmee een vijftienjarige concessie in de wacht. Wat kunnen reizigers en de Nederlandse Staat verwachten van het bedrijf High Speed Alliance (HSA) waarmee NS en KLM samen treindiensten gaan verzorgen op de HSL-Zuid?

Onder meer elke tien minuten een snelle trein tussen Amsterdam en Rotterdam die de beide stadscentra op zo'n half uur van elkaar brengt. Met een zitplaatsgarantie van 98 procent, een hoog comfortniveau in de trein en op de stations en een dienstregeling met hoge punctualiteit. Kortom, een uiterst aantrekkelijk alternatief voor de auto en op de middellange afstand beslist ook voor het vliegtuig.

Het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer dat aan het eind van de jaren tachtig als leidraad voor het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de eerstkomende decennia het licht zag, plaatste groeiende mobiliteit onder meer in Europees perspectief. Voor de toename van het auto- en luchtverkeer, ook op de middellange afstand, moest een milieuvriendelijker alternatief gevonden worden. De Europese verkeersministers spraken korte tijd later dan ook af dat het netwerk van hogesnelheidslijnen, dat vooral in Frankrijk en Duitsland groeiende was, een Europees netwerk diende te worden. Parijs, Brussel, Keulen, Amsterdam en Londen, deze steden moesten aan het begin van de volgende eeuw per hogesnelheidstrein bereikbaar zijn. Ook Milaan, Rome, Barcelona, Madrid en Lissabon zouden deel gaan uitmaken van dit netwerk. Per trein zouden reistijden gerealiseerd worden die konden concurreren met het vliegtuig. In drie uur van hartje Amsterdam naar het centrum van Parijs bijvoorbeeld of in een uur of zeven naar Barcelona.

Aantrekkelijk

Doel van de aanleg van het Nederlandse deel van het Europese netwerk van hogesnelheids-

lijnen, de HSL-Zuid, is dan ook een bijdrage te leveren aan de opvang van de groeiende (inter-)nationale mobiliteit. Van meet af aan heeft dat voor de Nederlandse Staat betekend dat de inspanning niet slechts op de aanleg van de spoorlijn gericht diende te worden, maar dat de wijze van vervoer via de nieuwe infrastructuur en de aantrekkelijkheid daarvan voor de consument van even groot belang is. Met andere woorden, het is niet de nieuwe verbinding die reizigers ertoe beweegt de auto of het vliegtuig te laten staan en voor de trein te kiezen, het moeten de eigenschappen van de nieuwe manier van reizen zijn die de hogesnelheidstrein aantrekkelijk maakt.

Dat marktpartijen aangetrokken moesten worden om van de exploitatie van de HSL-Zuid een succes te maken, was daarom evenzeer vanaf het begin duidelijk. Kennis en ervaring op dat vlak is nu eenmaal geen traditionele overheidstaak. Gekozen werd voor openbare aanbesteding van een vervoersconcessie.

Het proces van aanbesteding ging na een gedegen voorbereiding in juni 1999 van start. Marktpartijen werd gevraagd zich aan te melden voor deelname aan de tenderprocedure. Veertien kandidaten uit binnen- en buitenland deden dat, waarop de procedure via nauwkeurige en strak gereguleerde rondes van selectie en beoordeling van biedingen eind 2001 resulteerde in de keuze voor het consortium NS/KLM.

Deze twee ervaren Vervoerders van grote aantallen reizigers hebben het bedrijf High Speed Alliance (HSA) opgericht waarmee zij het vervoer over de HSL-Zuid gaan verzorgen. De concessie die de Nederlandse Staat daarvoor beschikbaar gesteld heeft, omvat de eerste vijftien jaar na ingebruikname van de nieuwe infrastructuur. HSA betaalt de Staat er jaarlijks ruim 148 miljoen Euro voor, gebaseerd op het prijspeil van 2000 met een jaarlijkse aanpassing aan de prijsindex van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Het contract

Wat kan de reiziger verwachten wanneer over enkele jaren ook in Nederland hogesnelheidstreinen daadwerkelijk op hoge snelheid over eigen spoor kunnen rijden? Het contract tussen de Staat en HSA heeft onder meer de zaken geregeld die de doelstellingen van het project binnen handbereik moeten brengen. Uitgangspunt was opnieuw de vraag: Wat

maakt het nieuwe vervoersproduct zo aantrekkelijk dat mensen er op grote schaal gebruik van gaan maken?

Frequentie, betrouwbaarheid en snelheid, zo is uit onderzoek gebleken. Vandaar ook dat het contract minimaal aantallen treinen per uur specificiert en boetes oplegt indien de afgesproken punctualiteit niet wordt gehaald of de reistijden ernstig worden overschreden. Daarnaast regelt het contract de wijze waarop HSA met de prijs van de treinkaartjes kan omgaan en staan er bepalingen in over de samenwerking tussen HSA en de Belgische en Franse spoorbedrijven. Daarmee moet samengewerkt worden om de internationale verbinding gestalte te kunnen geven. Die afspraken zijn gedeeltelijk door de Nederlandse overheid voorbereid, HSA dient dit proces te continueren. Tot slot bevat het contract bepalingen waarin is vastgelegd hoe er gehandeld wordt indien HSA slecht presteert en hoe de continuïteit wordt gewaarborgd indien het bedrijf onverhoopt failliet gaat. De reiziger mag daar geen hinder van ondervinden.

Metrokarakter

In de concessieovereenkomst is voor het traject Amsterdam - Rotterdam een minimum-frequentie vastgelegd met een metro-achtig karakter. Per rijrichting zal er elke tien minuten een trein vertrekken. Twee van deze treinen per richting per uur zullen het traject Amsterdam-Rotterdam-Breda gaan bedienen. In 2010, zo verwacht de Vervoerder HSA, worden zo'n 19 miljoen reizen per jaar gemaakt over de HSL-Zuid op deze binnenlandse trajecten.

Nog eens negen miljoen reizen per jaar worden tegen die tijd gemaakt over de HSL-Zuid voor internationale reizen met bestemming Antwerpen, Brussel en Parijs of voor reisdoelen die via een overstap in deze steden bereikbaar zijn. Vanuit Amsterdam zullen dan ook dagelijks minimaal 32 treinen per richting naar Brussel gaan rijden. Zestien daarvan rijden door naar Parijs.

Ook vanuit Den Haag en Breda gaan hogesnelheidstreinen vertrekken met als bestemming Antwerpen en Brussel. Vier treinen per dag per richting vanuit Den Haag en 16 treinen per dag per richting vanuit Breda. De Vervoerder moet in twee jaar doorgroeien naar deze frequentie.

Zitplaatsgarantie

Wie op binnenlandse trajecten business class reist of wie via de HSL-Zuid naar het buiten-

land reist is verzekerd van een zitplaats via het reserveringssysteem. Economy class reizigers op binnenlandse trajecten hoeven niet te reserveren. HSA garandeert met 98 procent zekerheid een zitplaats, ook in de drukst bezette trein, op werkdagen op het drukste traject (Schiphol-Rotterdam). Voor forensen die bijvoorbeeld met een abonnement reizen betekent deze garantie dat men gemiddeld niet vaker dan eenmaal per maand hoeft te staan. Ook op het gebied van tijdig vertrekken en arriveren heeft HSA zich via het contract met de Nederlandse Staat tot een hoog kwaliteitsniveau verplicht. De punctualiteit mag op jaarbasis niet lager uitkomen dan 95 procent. Gebeurt dat toch en zijn de vertragingen HSA te verwijten dan kan de Staat de Vervoerder uiteindelijk een boete opleggen. Dat vindt overigens pas plaats nadat HSA de gelegenheid heeft gekregen haar prestaties te verbeteren.

Voor de reiziger die de dupe wordt van ernstige vertragingen (vanaf 15 minuten op binnenlandse trajecten en vanaf 30 minuten op internationale trajecten) is een compensatieregeling overeengekomen. Naarmate de vertraging oploopt, wordt 20, 50 of 100 procent van de ticketprijs gerestitueerd.

Tarieven

De kaartverkoop voor de hogesnelheidstreinen die op de HSL-Zuid gaan rijden, zal gaan plaatsvinden via internet en via automaten en loketten op de stations. De prijs van een kaartje zal gemiddeld hoger liggen dan de tarieven op het conventionele spoor en zal verschillen voor de verschillende soorten reizigers. HSA is contractueel verplicht in de economy class tijdens daluren concurrerende tarieven te voeren voor een zitplaats ten opzichte van de conventionele trein. De Vervoerder mag daarbij overigens rekening houden met het hogere kwaliteitsniveau dat op de HSL-Zuid gaat heersen. Daarnaast is het HSA toegestaan stoelen te beprijsen op de wijze zoals dat in de luchtvaart gebruikelijk is. Via dit mechanisme is de Vervoerder in staat de bezettingsgraad van de treinen zo hoog mogelijk te houden. Met ingang van het vijfde jaar vanaf de 'aanvangsdatum' mogen de prijzen van kaartjes slechts meestijgen met de prijsindex voor consumenten plus twee procent. Voor tariefverhogingen gedurende de eerste vier bedrijfsjaren is het voor de Vervoerder van belang om zijn marktpositie op te bouwen en derhalve een voor de consument zo aantrek-

kelijk mogelijk vervoersproduct te bieden. Slechts wanneer voldoende passagiers vervoerd worden is het bedrijf in staat de jaarlijkse vergoeding aan de Staat en de kosten voor het materieel en de bedrijfsvoering op te brengen.

Comfort

De vervoerder HSA heeft in haar businessplan aangegeven zich te zullen richten op op drie doelgroepen: de zakelijke reiziger, de forens en de reiziger die de snelle trein gebruikt voor reizen in de vrije tijd. Het principe dat de Vervoerder daarbij hanteert luidt: anders reizen, anders prijzen. In de praktijk gaat dat een onderscheid betekenen tussen economy class en business class, tussen minder luxe en meer luxe. Het businessplan maakt overigens geen deel uit van het contract met de Staat.

Snel, veilig en betrouwbaar

De snelheid van het vervoer en het niveau van veiligheid en betrouwbaarheid van de vervoerswijze maken van de HSL-Zuid een modaliteit met een grote concurrentiekracht. In de spits is reizen via de HSL-Zuid bijvoorbeeld drie keer sneller dan de auto. Ook in punctualiteit en betrouwbaarheid laat de HSL-Zuid de auto en het vliegtuig met gemak achter zich.

Wat veiligheid betreft kan het vervoer per hogesnelheidstrein via de HSL-Zuid zich meten met het hoge veiligheidsniveau van de luchtvaart. Dat wordt onder meer bereikt

door de aparte spoorbaan zonder gelijkvloerse kruisingen waarover geen andere, langzamere treinen rijden. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de modernste, elektronische trein- en spoorbaanbeveiligings-systemen die volgens Europese regels voor dergelijke spoorssystemen voorgeschreven zijn.

Continuering

De duur van de concessieperiode is vijftien jaar, te rekenen vanaf de datum waarop voor het eerst met het uitvoeren van treindiensten voor passagiers begonnen kan worden. Als startdatum voor de gehele lijn ("aanvangsdatum") is april 2007 genoemd. In de 10e Voortgangsrapportage is gemeld dat de startdatum voor het commercieel bedrijf voor het gedeelte tussen Rotterdam en Antwerpen oktober 2006 is. In de komende verslagperiode zullen er gesprekken worden gevoerd over de wijze waarop partiële ingebruikname plaats zal vinden. In het contract is overeengekomen dat wanneer de concessieperiode afloopt HSA nog een jaar treindiensten kan verzorgen indien de Staat nog geen nieuwe concessiehouder heeft gevonden. Dezelfde bepaling geldt in het geval HSA failliet gaat of om een andere reden de bedrijfsvoering staakt. De Staat betaalt het bedrijf in dergelijke gevallen voor de kosten van de dienstverlening. De continuering van het vervoer via de HSL-Zuid is zodoende gegarandeerd.

Reistijden

Op basis van de beschikbare kennis van de infrastructuur en de snelheidskarakteristieken van het treinmaterieel zijn de volgende maximale reistijden gecontracteerd met de vervoerder.

Traject	Maximale reisduur in minuten	Huidige intercity reistijd
Amsterdam CS - Rotterdam CS	38	62
Amsterdam CS - Breda	62	103
Amsterdam Zuid WTC - Rotterdam CS	30	58
Amsterdam Zuid WTC - Breda	54	102

Traject	Maximale reisduur in minuten	Huidige internationale reistijd
Amsterdam CS - Brussel Zuid	93	158/ Thalys 172/ Benelux
Amsterdam CS - Parijs Gare du Nord	183	250/ Thalys

Overzicht brieven en documenten

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

Datum	Onderwerp	Kamerstuknr.
03-01-2002	Brief Minister waarin zij de motie over het stoppen met het gebruik van AVI-slakken bij alle infrastructurele projecten ontraadt	22026 nr 153
03-01-2002	Brief Minister met een aanvulling op het antwoord van 23 november 2001 over de vermeende vervuiling van het grondwater bij de aanleg van de HSL-Zuid	22026 nr 152
04-02-2002	Brief Minister bij aanbieding rapport van de VROM-inspectie inzake de toepassing van AVI-slakken bij de aanleg van de HSL-Zuid	22026 nr 156
27-02-2002	Brief Minister over de inspanningen die de Rijksoverheid heeft gepleegd om milieu-problemen i.v.m. AVI-slakken en afdichtings-constructie te voorkomen	22026 nr 159
11-04-2002	Brief Minister met stand van zaken project HSL/A16	22026 nr 163
11-04-2002	Brief Minister ter aanbieding van tiende voortgangsrapportage HSL-Zuid conform Procedureregeling Grote projecten	22026 nr 164
10-06-2002	Brief aan TK inzake de beantwoording van Kamervragen vanwege VGR 10, vastgelegd in het verslag van een schriftelijk overleg n.a.v. de brief van de Minister van 8 april 2002 over 10e VGR HSL-Zuid	22026 nr 166
27-06-2002	Brief Minister inzake tariefrestructie naar aanleiding van vragen van mevrouw Giskes van D'66	22026, nr 168
28-06-2002	Brief Minister met rapport Accountants-dienst Ministerie van VW inzake het project Hogesnelheidslijn-Zuid	22026 nr 167

Afkortingenlijst

HSL:	Hogesnelheidslijn
VROM:	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
VOBN:	Vereniging van Nederlandse Betonfabrikanten
AVI:	Afval Verwerkings Installatie
GHG:	Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand
PKB:	Planologische Kern Beslissing
HSA:	High Speed Alliance
V&W:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
NIPO:	Nederlands Instituut voor de Publieke Opinie en het Marktonderzoek
NAi:	Nederlands Architectuurinstituut
TBM:	De tunnelboormachine
TRN:	Tunnel Rotterdam Noordrand
TNO:	Nederlandse Organisatie voor toegepast- natuurwetenschappelijk onderzoek
PPS:	Publieke Private Samenwerking
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
IP:	Infra Provider
VGR:	Voortgangsrapportage
VAT:	Vorbereiding Administratie en Toezicht
IBOI:	Index Bruto Overheidsinvesteringen
SVV:	Structuurschema Verkeer en Vervoer
FES:	Fonds Economische Structuurversterking
EKB:	Externe Kwaliteits Borging
TK:	Tweede Kamer

Colofon

Dit is een uitgave van:
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Hogesnelheidslijn-Zuid
Louis Braillelaan 60
Postbus 7340, 2701 AH Zoetermeer

Informatie

Voor aanvraag van exemplaren van deze uitgave
en vragen over de Hogesnelheidslijn-Zuid:
telefoon 0800 - 475 98 43 (gratis)

Aan deze publicatie kunnen geen zelfstandige
rechten worden ontleend.