

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
11 april 2003	1
Ons kenmerk	Uw kenmerk
HKW/UP 2003/3209	
Onderwerp	
Twaalfde Voortgangsrapportage HSL-Zuid	

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, overeenkomstig de Procedureregeling Grote Projecten, de twaalfde Voortgangsrapportage van de HSL-Zuid aan. Deze rapportage bestrijkt de periode van 1 juli 2002 tot en met 31 december 2002.

Uw kamer is in de verslagperiode separaat en vertrouwelijk geïnformeerd over de aard en omvang van de risico's

Op verzoek van uw Kamer onderzoekt de Algemene Rekenkamer de in de begroting opgenomen risicoreservering voor HSL-Zuid en de Betuweroute. De gesprekken tussen de Algemene Rekenkamer en de betrokkenen binnen mijn departement vinden op dit moment plaats.

In de brief van de Algemene Rekenkamer aan de Tweede Kamer, gedateerd 29 januari 2003, meldt de Algemene Rekenkamer dat zij beogen in week 25 (16-20 juni 2003) over het dienaangaande uitgevoerde onderzoek aan de Tweede kamer te rapporteren. Waar mogelijk zullen, in samenwerking met mijn departement, uiteraard termijnen worden bekort. De door alle betrokkenen gewenste bekorting van de doorlooptijd van dit onderzoek, zal echter niet ten koste mogen gaan van de zorgvuldigheid waarmee een dergelijk onderzoek moet worden uitgevoerd.

Ik wijs er op dat naar verwachting het voor de HSL-Zuid beschikbare budget in de post "Onvoorzien" medio dit jaar volledig zal zijn verplicht.

Vanaf dat moment zal een beroep moeten worden gedaan op de risicoreservering. De Tweede kamer zal daarover, te gelegener tijd, separaat worden geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer

# Hogesnelheidslijn-Zuid

Voortgangsrapport 12

---

## Colofon

**Uitgegeven door:** Leendert Bouter  
Handtekening:

**Informatie:** [Yolanda.Oudt@hslzuid.nl](mailto:Yolanda.Oudt@hslzuid.nl)  
Telefoon: 079- 797 33 49  
Fax: 079- 797 34 44

**Uitgevoerd door:** Yolanda Oudt  
Handtekening:

**Versie:** Definitief

**Datum:** 14 maart 2003

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding en samenvatting</b>	pag.	4
<b>2. Essentialia project</b>	pag.	6
<b>3. De omgeving en het project</b>		
3.1 Veiligheid	pag.	7
3.2 Procedures	pag.	7
3.3 Communicatie	pag.	9
3.4 Voortgang per projectdeel	pag.	11
<b>4. Projectbeheersing</b>		
4.1 Scope	pag.	19
4.2 Planning	pag.	19
4.3 Financiën	pag.	20
4.4 Organisatie	pag.	24
4.5 Kwaliteit	pag.	25
<b>5. Het project en de private sector/ Innovatieve aspecten</b>	pag.	
26		

## Themabijlage

Dagboek Brug Hollandsch Diep	pag.	27
Overzicht brieven en documenten	pag.	31
Afkortingenlijst	pag.	32

# 1 Inleiding en samenvatting

Dit is het twaalfde voortgangsrapport. Het rapport beschrijft de voortgang van de voorbereiding en de aanleg van de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) over de periode 1 juli 2002 tot en met 31 december 2002. 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. In dit voortgangsrapport komen, naast de voortgang, ook de wijzigingen ten opzichte van het vorige voortgangsrapport aan de orde.

## **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). De themabijlage geeft wetenswaardigheden met betrekking tot de bouw van de brug over het Hollandsch Diep weer en heet 'Dagboek brug Hollandsch Diep'. Allereerst staan in hoofdstuk 2 de essentialia van het project beschreven.

## **Samenvatting**

Op het 100 kilometer lange tracé van de HSL-Zuid – tussen Amsterdam en de Belgische grens – is het werk aan de onderbouw volop in uitvoering. De tunnelboormachine heeft de Oude Rijn bereikt en daarmee is een derde van het te boren traject gerealiseerd. Aan het Doorgaand Spoorviaduct in de gemeente Bleiswijk en rond de A12 wordt voortvarend gewerkt; er wordt één dek per week gehaald. In de gemeente Bergschenhoek wordt het geplooid maaiveld verlegd en de verdiepte bak aangelegd. De aanleg van de tunnelbakken bij Prinsenbeek ligt op schema en ook het werk aan de tunnelbak Galder is zeer voorspoedig verlopen.

Belangrijke mijlpalen zijn bereikt, zoals in het Hollandsch Diep waar bruggdelen van de HSL-brug zijn geplaatst, de nieuwe spoorbrug over de Mark is in gebruik genomen en het verkeer rijdt over een deel van de gereconstrueerde A16.

Op het gebied van de natuurcompensatie is vooruitgang geboekt; grond is gekocht en er worden afspraken gemaakt over de inrichting.

Maximale zorg voor het realiseren van de planning blijft geboden. In 2002 zijn op enkele tracédelen maatregelen genomen om verdere vertraging in te perken. Tussen de aanleg van de onderbouw en het ontwerp van de bovenbouw bestond in de eerste helft van 2002 een faseverschil. In de verslagperiode is vooruitgang geboekt op het punt van de raakvlakproblematiek tussen onderbouw en bovenbouw. Door de Directie HSL-Zuid is een zogenaamd 'sponsoroverleg' opgestart. Doel van dit overleg is tot besluitvorming komen op het gebied van raakvlakproblemen. Door de actieve inbreng van de Raden van Bestuur van de diverse aannemerscombinaties wordt zorg gedragen voor een gecommitteerde implementatie van deze besluiten.

In het 11<sup>e</sup> voortgangsrapport is aangegeven dat de contractering van de tunneltechnische installaties en de verlening van de bouwvergunning voor de Kap Barendrecht de grootste bedreiging vormen voor de tijdige oplevering van de HSL-Zuid. Naar huidig inzicht verlopen de contractering en vergunningverlening als gepland. De planning van Barendrecht blijft wel kritiek (voor verdere informatie wordt verwezen naar het 13<sup>e</sup> voortgangsrapport van de Betuweroute).

Als startdatum voor het vervoer op de gehele lijn ('aanvangsdatum') is in het 10<sup>e</sup> en 11<sup>e</sup> voortgangsrapport april 2007 genoemd. Deze datum is eind juli 2002 overeengekomen met de vervoerder. Als startdatum voor het commercieel bedrijf – voor het gedeelte tussen Rotterdam en Antwerpen – is in dezelfde voortgangsrapporten oktober 2006 genoemd. Voor deze partiële ingebruikname heeft de vervoerder eind 2002 een eerste verkennend voorstel gedaan, dat momenteel wordt besproken.

Er heeft zich in deze verslagperiode een scopewijziging voorgedaan, namelijk de wijziging op een eerder gesloten protocol met betrekking tot de Rijksweg A4.

In de verslagperiode hebben de gemeenten Bleiswijk en Zoetermeer geen bouwvergunning verleend voor het Doorgaand Spoorviaduct ten noorden van de A12. De Ministers van Verkeer & Waterstaat (V&W) en VROM hebben daarop de bouwvergunning zelf verleend. Tegen deze vergunning hebben B&W van

Zoetermeer beroep aangetekend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en een voorlopige voorziening aangevraagd, met als doel het schorsen van de bouwvergunning. Op 13 december 2002 diende het verzoek om voorlopige voorziening. De uitspraak wordt begin 2003 verwacht.

De gemeente Bleiswijk heeft afgezien van de mogelijkheid van beroep. De vergunning is onherroepelijk en de aannemerscombinatie is gestart met de werkzaamheden.

Door de provincie Zuid-Holland is geconstateerd dat de toegestane hoeveelheid te onttrekken grondwater aanzienlijk wordt overschreden bij de Tunnel Noordrand Rotterdam en in de Hoeksche Waard Oost (Mookhoek). Het gevolg hiervan is een daling van de grondwaterstand. Om de werkzaamheden toch te kunnen continueren, moeten aanvullende beheersmaatregelen worden uitgevoerd, die de goedkeuring behoeven van de provincie Zuid-Holland.

Eind 2002 heeft de Tweede Kamer geconcludeerd dat er onvoldoende informatie beschikbaar is om een gedegen besluit over tariefrestrictie te kunnen nemen. De Minister heeft toegezegd nogmaals aan de vervoerder te vragen de nodige informatie aan te leveren.

In de verslagperiode is de besteldatum voor het rollend materieel (december 2002) door de vervoerder opgeschoven naar het voorjaar van 2003. De aanbestedingsprocedure is overigens in november 2002 gestart met een zogenaamd request for quotation. Een en ander heeft geen invloed op de planning.

In de vorige verslagperiode is een aanzet gegeven voor een gestructureerde aanpak van het proces van systeemintegratie. In deze verslagperiode is vanuit die aanzet een concreet plan van aanpak ontwikkeld.

In het 11<sup>e</sup> Voortgangsrapport is gemeld dat door de HSL-Zuid een kwaliteitsslag is uitgevoerd over het risicodossier. Het risicodossier is aan de orde gesteld tijdens het Begrotingsonderzoek en in het overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met de Minister eind 2002. Gebleken is dat bij de Tweede Kamerleden veel onduidelijkheden bestaan over het risicodossier van de HSL-Zuid. De Tweede Kamer heeft daarom de Algemene Rekenkamer verzocht een onderzoek uit te voeren naar de risicoreservering, die voor de risico's van de Betuweroute en de HSL-Zuid binnen de begroting van het Infracfonds 2003 is gemaakt (10 december 2002, kamerstuk 28724). Het onderzoek van de Rekenkamer is naar verwachting in juni 2003 gereed.

## 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 Europese 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 railinfrastructuur;
- een contract met vervoerder(s), die zorg dragen voor de exploitatie van vervoer over de HSL;
- zorg dragen 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 (met aanvullingen) voor de Rijkswegen A4 en A16.



## 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.*

### 3.1 Veiligheid

Het is de bedoeling dat de veiligheidseisen – die bij overeenkomst voor High Speed Alliance (HSA) zijn vastgesteld – gelden voor elke potentiële vervoerder over de HSL-Zuid. Deze eisen worden vastgelegd in secundaire en tertiaire regelgeving onder de nieuwe Spoorwegwet. Voorstellen voor genoemde regelgeving zijn in de verslagperiode opgesteld.

#### *Samenwerking met gemeenten en openbare hulpdiensten*

In het 11<sup>e</sup> voortgangsrapport is aangegeven dat met gemeenten en openbare hulpdiensten is afgesproken dat de communicatiestructuur rondom veiligheid wordt aangepast. In de verslagperiode is de dialoog tussen de Directie HSL-Zuid enerzijds en brandweer, medische hulpverleners en politie anderzijds, voortgezet in een nieuw overeengekomen overlegstructuur. Op zowel ambtelijk als politiek niveau zijn de betrokken partijen hierin vertegenwoordigd. De voornaamste gespreksonderwerpen in de verslagperiode waren de brandveiligheid van treinen en de verdere detaillering van opstelplaatsen (voornamelijk bij tunnels) voor hulpverleningsvoertuigen.

#### *Safety Committee*

In de verslagperiode heeft prof. ir. E. Horvat zijn taken als lid van de Safety Committee neergelegd. Tot nieuw lid en voorzitter is ir. J.L.M. Mandos (voormalig burgemeester van de gemeente Borssele) benoemd. De Safety Committee heeft zich in de verslagperiode gebogen over de spoorzone Barendrecht, de veiligheidsaanpak van Infrasppeed en toelatingsvraagstukken betreffende de vervoerder en zijn materieel. De uitvoerige discussies over de constructie van de Kap Barendrecht hebben in deze verslagperiode niet geleid tot voorstellen voor constructieve aanpassingen van de Kap. De Minister van V&W heeft inmiddels ingestemd met de door de Safety Committee voorgestelde evacuatiepadhoogte van 55 centimeter in de boortunnel onder het Groene Hart.

### 3.2 Procedures

#### *Tracébesluit*

Herstellwijzigingen op het Tracébesluit – die nog in procedure verkeren of nog in procedure worden gebracht – zijn:

##### *Noordelijk Holland*

- Tracébesluit-aanpassing A4-verdiepte kruising Hogesnelheidslijn: voor de verdiepte ligging A4 en de maaiveldligging van de HSL-Zuid bij Hoogmade wordt een nieuw Tracébesluit in procedure gebracht.
- Beroepsprocedures Vereniging van Ondernemingen van Betonmortelfabrikanten in Nederland (VOBN): tegen het verlenen van bouwvergunningen voor de inrichting van het bouwterrein bij Westeinde – ten behoeve van de zuidelijke tunneltoerit – is door de VOBN bezwaar aangetekend en een voorlopige voorziening aangevraagd. De rechtbank heeft de VOBN in het kader van de verzoeken om voorlopige voorziening niet ontvankelijk verklaard. Er zijn nog beroepsprocedures van de VOBN aanhangig bij de Raad van State met betrekking tot aangelegenheden inzake de Wet Milieubeheer en de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren.

##### *HSL-A16*

- De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 24 juli 2002 uitspraak gedaan inzake het Tracébesluit HSL-Zuid (aanvulling III). Hierbij heeft zij het onderdeel betreffende het inkorten van het geluidsscherm ten noorden van de A58 nabij het Liesbos (gemeente Breda) vernietigd. De overige beroepen achtte de Afdeling ongegrond. Voor het vernietigde deel moet daarom een nieuw besluit worden genomen.
- De Raad van State heeft op 11 september 2002 goedkeuring onthouden aan een deel van bestemmingplan HSL-A16, te weten het onderdeel dat betrekking heeft op de zogenaamde Breda-plus-variant. Dit bestemmingsplan kijkt voor de onderliggende wegenstructuur nabij het knooppunt

Princeville af van het in het Tracébesluit HSL-Zuid opgenomen ontwerp. Na overleg met onder meer de gemeente Breda is besloten voor deze variant een nieuw Tracébesluit op te stellen.

- Voor het vernietigde deel van aanvulling III, alsmede de Breda-plus-variant wordt een nieuw Tracébesluit opgesteld. Besloten is om beide in het Ontwerp-Tracébesluit HSL-Zuid, aanvulling V, op te nemen. Het Ontwerp-Tracébesluit is gereed en wordt in januari 2003 ter visie gelegd.
- Op 16 oktober 2002 heeft de Raad van State uitspraak gedaan inzake beroepen tegen het Tracébesluit Hazeldonksestraat. Alle beroepen zijn ongegrond verklaard. Daarmee is het Tracébesluit Hazeldonksestraat onherroepelijk geworden.
- Op 9 december 2002 heeft de Raad van State het verzoek om een voorlopige voorziening – ingediend door de Fietsersbond – inzake de door de gemeente Breda verleende bouwvergunning voor de fiets-en voetgangersbrug de Burgst, verworpen.

### **Vergunningen**

De belangrijkste vergunningaanvragen, die nog in procedure zijn of in procedure worden gebracht, zijn:  
*Zuid Holland Midden*

- Bij besluit van 8 mei 2002 hebben B&W van Zoetermeer de gevraagde bouwvergunning voor het Doorgaand Spoorviaduct deel Noord geweigerd. De Ministers van V&W en VROM hebben daarop de bouwvergunning zelf verleend. Tegen deze vergunning hebben B&W beroep ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State en een voorlopige voorziening aangevraagd, met als doel het schorsen van de bouwvergunning. Op 13 december 2002 diende het verzoek om voorlopige voorziening. De uitspraak wordt begin 2003 verwacht.
- De bouwvergunning voor het oprichten van het zogenaamde Doorgaand Spoorviaduct – deel Noord in de gemeente Bleiswijk – is door B&W van Bleiswijk geweigerd. De Minister van V&W en de Minister van VROM hebben op grond van de Tracéwet een besluit op deze bouwaanvraag genomen. Er is geen beroep tegen de verleende bouwvergunning ingediend. De vergunning is onherroepelijk en de aannemerscombinatie is gestart met de werkzaamheden.

#### *Zuid-Holland Zuid*

- De procedure voor de verlening van de bouwvergunning Barendrecht verloopt goed. Naar huidig inzicht is de inschatting dat begin april 2003 de bouwvergunning verkregen wordt. Dit past in de planning en zal geen vertraging in de bouw opleveren.

### **Grondverwerving**

#### *Ten noorden van het Hollandsch Diep*

Alle Koninklijke Besluiten die betrekking hebben op het HSL-tracé zijn verlopen. Binnen de termijn zijn – om de mogelijkheid om te onteigenen niet te verliezen – alle partijen waarmee niet tijdig minnelijke overeenstemming is bereikt, gedagvaard.

De 13 openstaande particuliere dossiers – met betrekking tot de verwerving van gronden voor de HSL-Zuid – bestaan enerzijds uit onteigeningsdossiers, waarvoor de onteigeningsprocedure grotendeels is doorlopen. Anderzijds gaat het om dossiers waarin reeds overeenstemming is bereikt en waarvan de gemaakte afspraken nog worden geformaliseerd in een huur- of koopovereenkomst. Wat betreft deze dossiers worden geen problemen verwacht.

Met betrekking tot de verwerving van gronden voor de HSL-Zuid, staan nog 15 overheidsdossiers open. Alle overheidsgronden zijn beschikbaar, maar in een aantal gevallen moeten gemaakte afspraken nog geformaliseerd worden in een overeenkomst.

Over te verwerven gronden van de Nederlandse Spoorwegen (waaronder NS Vastgoed) zijn de onderhandelingen eind 2002 opgestart. De gronden van de NS zijn beschikbaar.

#### **A4**

Er staan 15 particuliere dossiers open met betrekking tot verwerving van gronden voor de A4. Zoals het zich momenteel laat aanzien, bevinden zich onder de dossiers geen zaken waarin via het minnelijke traject geen overeenstemming bereikt zal kunnen worden.

#### *Ten zuiden van het Hollandsch Diep*

Voor alle grond – nodig voor het tracé van de HSL-A16 – is ofwel de eigendom gerealiseerd, dan wel overeenstemming bereikt met de verkopende partij voor gebruik. Alleen bij de Hazeldonksestraat – waarvan

het Tracébesluit na de uitspraak van de Raad van State onherroepelijk is geworden (oktober 2002) – moeten nog drie aankopen worden gedaan.

Daarnaast zijn bij de rechtbank te Breda nog 15 onteigeningszaken in behandeling, over de financiële gerechtelijke afwikkeling. De grond is inmiddels in eigendom bij de Staat. In 3 van deze 15 zaken is door de Staat cassatie aangekend bij de Hoge Raad der Nederlanden.

Inmiddels is gestart met de inventarisatie om te komen tot overdracht of verkoop van de overtollige, buiten het tracé gelegen, gronden.

#### **Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4**

Bij het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 (de onafhankelijke instantie voor de behandeling van claims op het gebied van nadeelcompensatie en planschade) is in de verslagperiode het aantal ontvangen verzoeken opgelopen naar circa 350. Verreweg het merendeel daarvan (330 verzoeken) is in behandeling bij één van de regionale schadecommissies. Deze hebben in totaal 315 hoorzittingen gehouden en 137 concept-adviezen 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 101. Op 72 van die verzoeken heeft het bestuur inmiddels beslist, grotendeels conform het advies van de schadecommissies. In een aantal gevallen heeft het bestuur de besluitvorming aangehouden om aanvullend advies in te winnen. Het betreft hier vooral het advies over het aspect tijdelijke hinder.

Het aantal bezwaren dat door betrokkenen tegen een beslissing van het dagelijks bestuur is gemaakt, steeg naar 20. Deze bezwaarschriften worden behandeld door één van de commissies van bezwaar. Er is één bezwaarschikking voor het noordelijk en één voor het zuidelijk deel van de HSL-Zuid. Op 13 van de 20 bezwaarschriften is inmiddels een beslissing op bezwaar genomen, waarbij er 2 gegrond en 11 ongegrond zijn verklaard. Tegen deze laatste beslissingen is in 5 gevallen beroep aangekend. De beroepen zijn bij de Arrondissementsrechtbank te Rotterdam in behandeling.

In 47 gevallen is het verzoek tot schadevergoeding afgewezen. Bij 25 verzoeken tot schadevergoeding heeft betaling van de toegekende vergoeding plaatsgehad. In totaal gaat het om € 370.160,-.

#### **MER evaluatie**

De MER evaluatie HSL-Zuid bevindt zich in de opstartfase. Besloten is om het evaluatietraject in twee delen op te delen: de bouwfase en de gebruiksfase. Voor elk van deze fasen is (voorlopig) aangegeven welke onderwerpen ter evaluatie moeten worden onderzocht. Het Ministerie van VROM is bij de evaluatie betrokken.

### **3.3 Communicatie**

De directe omgeving van de HSL-Zuid wordt nauw betrokken bij de realisatie van de spoorlijn en de reconstructies van de autosnelwegen A4 en A16. Ten behoeve van directe communicatie met uiteenlopende doelgroepen uit de projectomgeving zijn informatiecentra ingericht, worden nieuwe media ingezet en zijn diverse schriftelijke informatiemiddelen beschikbaar.

#### **Algemene informatiemiddelen**

In de verslagperiode is een groot aantal middelen (brochures en dergelijke) geactualiseerd. Aan de digitale middelen is een zogenaamde 'portalsite' toegevoegd. Onder het nieuwe webadres [www.hslzuid.info](http://www.hslzuid.info) kan men nu alle internetsites van de HSL-Zuid vinden. Binnen de audiovisuele middelen is een korte, informatieve film over de Brug over het Hollandsch Diep toegevoegd. De bestaande film over de Groene Hart Tunnel is geactualiseerd met recente beelden van de bouw aldaar.

#### **Informatie over bouwwerkzaamheden**

Het is van belang dat de omgeving van het project volledig en tijdig wordt geïnformeerd over de ontwikkelingen van de bouw. Bij een project met de omvang van de HSL-Zuid gaat de bouw onvermijdelijk gepaard met tijdelijk overlast. Juist in die situaties is het belangrijk omwonenden en instanties bijtijds op de hoogte te stellen. Dit wordt onder meer gedaan door de diverse klankbordgroepen langs het tracé, persberichten in de regionale dagbladen en folders die regionaal worden verspreid.

#### **Actief betrekken omgeving bij aanleg**

Aandacht wordt besteed aan het actief betrekken van de omwonenden bij ontwikkelingen in hun leefomgeving. Hiervoor worden onder andere tracéwandelingen en open dagen georganiseerd. Op 6 oktober 2002 vond een open dag plaats op het bouwterrein van de Groene Hart Tunnel. Normaliter is het openstellen van het terrein niet mogelijk omdat er 7 dagen per week en 24 uur per dag gewerkt wordt.

Omdat de boor 'Aurora' stil lag voor onderhoud, was het mogelijk deze bijzondere dag te organiseren. De belangstelling was groot; binnen één dag was het maximum van 600 kaarten uitverkocht (de opbrengst van de kaartverkoop is bestemd voor een goed doel). Het aquaduct in de Ringvaart werd 9 oktober opengesteld; ook hiervoor was het enthousiasme groot. Enkele honderden bezoekers waren erbij.

#### *Informatiecentra*

Langs het tracé zijn vier informatiecentra gevestigd. Hier kan iedereen – zowel individueel als in groepsverband – terecht voor informatie, rondleidingen of presentaties. Op 1 oktober 2002 is het eerste bezoekersjaar van het informatiecentrum te Leiderdorp afgesloten. Het centrum heeft 30.000 bezoekers mogen verwelkomen.

#### *Deelname aan beurzen en congressen*

Het project HSL-Zuid heeft acte de présence gegeven op diverse conferenties en beurzen. Op Eurailspeed in Madrid was de organisatie met een beursstand vertegenwoordigd en is een presentatie voor het internationale publiek gehouden over het project. PPS contractering was een belangrijk onderwerp. Tevens is een presentatie over deze contracteringsvorm gehouden op de Rail Finance Conference in Londen.

#### *Ontvangst*

Op 13 september heeft de Directie HSL-Zuid de Canadese Minister voor Verkeer (Quebec) ontvangen. De Minister heeft een bezoek gebracht aan het bouwterrein van de Groene Hart Tunnel. Daarnaast is een aantal presentaties gehouden over de bouwwerkzaamheden en PPS contractering.

#### *Imago-onderzoek*

In het najaar van 2002 is per regio bekeken op welke wijze de Directie HSL-Zuid de communicatie met de omgeving wil intensiveren op basis van de uitkomsten van een imago-onderzoek. De uitkomst van dit imago-onderzoek dat gehouden is onder omwonenden, heeft geleid tot een uniformering van regionale communicatieplannen. Daarnaast krijgt de communicatie met lokale bedrijven meer aandacht.

#### *Stichting Atelier HSL*

Het Atelier HSL brengt het culturele aspect van de HSL-Zuid in beeld. Het Atelier HSL heeft in oktober de winnaar van een bijzondere prijsvraag bekend gemaakt. Het thema van de prijsvraag was het ontwerpen van een landschap voor een modelspoorlijn. De jury koos unaniem voor de inzending van de Brusselse kunstenaar Hans op de Beeck.

Het Atelier HSL heeft het Bureau voor de Bouwmeester van de Nederlandse Spoorwegen ingeschakeld om te onderzoeken hoe de reiziger van de HSL-Zuid het voorbij flitsende landschap zal ervaren. Het resultaat is belangrijk voor kunsttoepassingen langs het spoor. Begin januari 2003 zal een internationale ideeënprjsvraag worden uitgeschreven voor een inspirerende ingreep of inrichting van landschappelijke inpassingzones langs het traject. Een en ander heeft geen consequenties voor het budget van de HSL-Zuid.

### 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 zettingsvrije plaat over circa 1.500 meter uitgevoerd. Er is een tweede kist aangeschaft, die begin 2003 ingezet zal worden. De zettingsvrije plaat is tot nu toe uitgevoerd zonder voorzieningen voor bovenleidingmasten. Deze worden in een extra bouwstroom meegenomen.
- In de omgeving van de Haarlemmermeer zijn op één na alle kunstwerken in uitvoering.
- Bij het gedeelte Rijnstreek-Noord is de HSL-baan bijna over de gehele lengte in uitvoering.
- De zuidelijke toerit van het ringvaartquaduct is gereed. Het gesloten gedeelte voor het noordelijke deel van de Ringvaart is zover gereed, dat begin november 2002 water op het dek kon worden gezet en het scheepvaartverkeer van de zuidelijke kant naar de noordelijke kant is gegaan. Ten behoeve van de bouw van het gesloten zuidelijke gedeelte is een bouwkuip gerealiseerd en een waterplateau aangelegd.
- Een merkbare wijziging voor de weggebruikers van Rijksweg A4 is dat de tijdelijke afrit Roelofarendsveen in de oostbaan van de A4 is verplaatst. Hierdoor wordt ruimte gecreëerd voor de bouw van een kunstwerk in de rijksweg.
- Bij de HSL-kruising met de A4 – die verdiept wordt aangelegd – verloopt de realisatie van de oostbak voorspoedig. Voor de realisatie van de oostbak van de kruising (voor het diepe deel) zijn zes bouwkuipen voorzien van onderwaterbeton. Vervolgens is de waterkelder gebouwd, waar nu gemiddeld elke week een vloer wordt gestort. Begin 2003 wordt naar verwachting het eerste dek gestort waarover de HSL zal gaan rijden.

#### **Bosmolen**

In december 2002 is de Bosmolen (nabij het informatiecentrum HSL/A4) verwijderd voor restauratie. Verplaatsing en restauratie is een gezamenlijk project van de Directie HSL-Zuid en de gemeente Leiderdorp. De gemeente neemt de restauratie voor haar rekening. In mei 2003 wordt de molen geplaatst op een nieuwe locatie in de Lagewaardsche Polder.

#### **Boortunnel**

De tunnelboormachine (TBM) Aurora heeft eind 2002 de Oude Rijn bereikt. Daarmee is ongeveer een derde (2.400 meter) van het geboorde deel gerealiseerd. De TBM heeft, zoals in het 11<sup>e</sup> voortgangsrapport is vermeld, half september het boorproces vervolgd en schacht Achthoven gepasseerd. Het boren verloopt voorspoedig; de tunnelboormachine boort 14 tot 15 meter per dag. Het vertrek van de TBM vanuit de schacht Achthoven naar de schacht bij de N11 heeft op 17 september plaatsgevonden. De boortunnel zal naar verwachting begin 2005 worden opgeleverd.

#### **N446 (Dwarswatering - Woubrugge)**

De afgelopen periode is gewerkt aan de aanbesteding van de N446. 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.

#### **Boerderij Boskade**

Een boerderij aan de Boskade in Hoogmade die aanvankelijk gesloopt zou worden, is overgebracht 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 16<sup>e</sup>/17<sup>e</sup> eeuwse boerderij voor het Openluchtmuseum een interessante aanvulling op de collectie. De monumentale boerderij is in augustus 2002 gedemonteerd en is naar het Openluchtmuseum getransporteerd.

#### **Commissie van wijzen Boerderij Boskade**

Een commissie van wijzen zal een bindend advies geven in de juridische kwesties inzake de boerderij aan de Boskade, tussen de voormalig eigenaar en de Staat (V&W). Sinds eind 2002 is de commissie van drie leden compleet. De commissie bestaat uit de heren Moltmaker (Advocaat-Generaal bij de Hoge Raad) en

Van Delden (voorzitter Raad voor de Rechtspraak) en mevrouw Vos-van Gortel (oud lid Raad van State, oud burgemeester van Utrecht). Verwacht wordt dat eind mei 2003 een bindend oordeel wordt gegeven .

#### *Tijdelijke bouwweg Bent*

De tijdelijke bouwweg Bent is in gebruik genomen, evenals het werkterrein voor schacht Bent. Overleg vindt plaats met de omwonenden en de Zuid-Hollandse natuur- en milieuorganisaties over een permanente calamiteitenroute. De Tweede Kamer is in een brief over de bouwweg Bent geïnformeerd door de Minister van V&W.

#### *Natuurcompensatie*

Op het gebied van de compensatie in het kader van het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) is een doorbraak bereikt in de impasse met de Vereniging Agrarisch Natuurbeheer Adegebied. Eind 2002 is een reactie gegeven op de offerte voor agrarisch natuurbeheer. De 3-jarige proef met agrarisch natuurbeheer wordt met een jaar verlengd. Dit bevordert de continuïteit voor de agrarische bedrijfsvoering en biedt gelegenheid tot het zorgvuldig beoordelen van het evaluatierapport dat aan eind van dit jaar verschijnt. In het eerste kwartaal van 2003 wordt besloten in welke mate agrarisch natuurbeheer een bijdrage kan vormen in de natuurcompensatie. Deze beslissing wordt genomen in overleg tussen de Ministeries van V&W, Landbouw, Natuurbeheer en Visserij (LNV) en de provincie Zuid-Holland .

In de Aanpassingsinrichting Adegebied wordt onderzocht of er een aantal hectaren grond beschikbaar kan komen voor natuurcompensatie. Daarnaast onderzoekt de Directie HSL-Zuid de mogelijkheden om een aantal maatregelen (aangepast weidebeheer, aanleg terrastaluds) onderdeel van natuurcompensatie te laten worden. In het gebied van de boortunnel wordt – in samenwerking met de gemeenten – een plan voor de natuurcompensatie opgesteld.

#### *Geluidsmaatregelen*

Nabij de zuidelijke toerit van de boortunnel zijn in de tweede helft van 2002 gevelmaatregelen genomen voor het mitigeren van de overlast van de tijdelijke bouwweg naar schacht Bent.

Voor de geluidsschermen langs de A4 worden met voorrang de benodigde vergunningen aangevraagd. Het streven is om de geluidsschermen te hebben gebouwd ten tijde van de verkeerswissel in de A4, die nog vóór de bouwvak in 2003 plaatsvindt.

Op het gebied van gevelisolatie van particuliere woningen zijn de eerste stappen gezet. Daarnaast wordt met Progis – de uitvoerende projectorganisatie voor gevelisolatie van Schiphol – een afstemmingsoverleg gevoerd. Doel van dat overleg is om de woningen te identificeren die vanwege geluidsoverlast van de HSL-Zuid en Schiphol moeten worden geïsoleerd.

### **Zuid-Holland Midden (vanaf Westeinde tot Rotterdam)**

#### *Rijnwoude en Zoetermeer*

In de gemeenten Rijnwoude en Zoetermeer is de vertraging bij het aanbrengen van de zandlichamen ten behoeve van de zettingsvrije plaat ingelopen, evenals de vertraging op de verdiepte wegbak Nieuwe Hoefweg. Het voorspoedig verloop van de bouw van het viaduct Oostkade is getemperd wegens stormschade en de strenge vorstperiode in december 2002. Deze vertraging kan echter worden ingelopen.

#### *Doorgaand Spoorviaduct*

De bouwvergunning voor het Doorgaand Spoorviaduct (DSV) ten noorden van de Rijksweg A12 in de gemeente Bleiswijk is afgegeven door de Ministers van V&W en VROM en is eind juli 2002 onherroepelijk geworden. De aannemerscombinatie is gestart met de werkzaamheden. De bouwstroom ten behoeve van het viaduct over de A12 ligt op schema. De bouw van de kolommen van het viaduct aan weerszijden van de rijksweg is gereed. Begin november 2002 is gestart met de bovenbouw: het plaatsen van de liggers op de overspanningen ten noorden van de A12. De tijdelijke verlegging van de rijksweg – voor de bouw van de kolommen tussen weg en spoor – start in augustus 2003.

De bouw van het DSV ten zuiden van de A12 verloopt eveneens volgens plan, de bouw van één dek per week wordt gehaald.

Het onderzoek naar de inzet van een derde bouwstroom (inzet van extra menskracht en materieel) is gereed. Om de werkzaamheden aan het DSV in Bleiswijk en Zoetermeer volgens de planning af te kunnen ronden, wordt rond de zomer van 2003 een derde bouwstroom ingezet. De bouw van het DSV in de gemeente Zoetermeer is nog niet gestart.

### *Bergschenhoek*

In de gemeente Bergschenhoek verloopt de bouwstroom voor het onderwaterbeton-gedeelte van de half verdiepte open bak volgens plan. Vanwege de hoge zijdelingse gronddruk die de aangebrachte grondophoging oostelijk van de verdiepte HSL-bak op de constructie uitoefent, is besloten dit zogeheten geplooid maaiveld 15 tot 20 meter oostwaarts te verleggen. Op diverse plaatsen is de aannemer gestart met het daadwerkelijk verleggen van het geplooid maaiveld. Nieuwe vergunningaanvragen voor de kruisende viaducten (die ten gevolge van de verlegging langer moeten worden) zijn aangevraagd. Met de gemeente Bergschenhoek vindt overleg plaats over de consequenties van het verleggen van het maaiveld.

### *Tunnel Rotterdam Noordrand*

In september 2002 is geconstateerd dat de toegestane hoeveelheid te onttrekken grondwater aanzienlijk wordt overschreden, met als gevolg een daling van de grondwaterstand. Door de toezichthouder van de provincie Zuid-Holland is vastgesteld dat niet is voldaan aan de vergunningvoorwaarden. Er is een aantal schademeldingen van bewoners van woningen uit de directe omgeving binnengekomen. De aannemerscombinatie heeft inmiddels onderzoeken, analyses en daaruit voortvloeiende beheersmaatregelen uitgevoerd. Hierdoor is de huidige situatie naar de mening van de aannemerscombinatie stabiel. Om de werkzaamheden te kunnen continueren, moeten nog aanvullende beheersmaatregelen worden uitgevoerd, die goedkeuring nodig hebben van de provincie Zuid-Holland. De bouwstroom onderwaterbeton loopt volgens planning. De weekproductie van één moot van 25 meter wordt gehaald. De productie van diepwanden gaat voorspoedig. Inmiddels worden wekelijks 6 panelen geproduceerd.

### *Kruising Hofpleinlijn*

Over de planning voor de kruising met de Hofpleinlijn wordt momenteel discussie gevoerd. ProRail heeft aangegeven dat de spoorvernieuwing Hofpleinlijn in 2003 niet doorgaat, als gevolg van wijzigingen in het voorgenomen bovenbouw-vernieuwingsplan. De benodigde buitendienststelling (20 dagen) zal door de Directie HSL-Zuid worden georganiseerd. Naar alle waarschijnlijkheid zal de buitendienststelling in september 2003 plaatsvinden.

### *Geluidsisolatie*

Voor het treffen van geluidswerende maatregelen bij woningen langs de HSL-Zuid zijn rapporten opgesteld. In het eerste kwartaal van 2003 worden gesprekken met de bewoners gevoerd over de te nemen maatregelen.

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

### *Barendrecht*

De Projectorganisatie Betuweroute realiseert op verzoek van de HSL-Zuid de noodzakelijke infrastructuur bij Barendrecht. Overeengekomen is dat de Directie HSL-Zuid 2/9 deel van de kosten voor haar rekening neemt. De aanbestedingen voor spoor en de tunneltechnische installaties zijn gestart. De Directie HSL-Zuid participeert in de ontwikkeling en heeft daarmee invloed op de voortgang en inhoud. Discussies met de Safety Committee en de brandweer ontwikkelen zich positief. Hiermee is de haalbaarheid van de planning gunstiger geworden. De vergunningverlening door de gemeente Barendrecht is sterk afhankelijk van de voortgang van het overleg met de brandweer (voor verdere informatie wordt verwezen naar het 13<sup>e</sup> voortgangsrapport van de Betuweroute).

### *Develgebied*

In het Develgebied zijn de wegonderdoorgangen Lindeweg en Develweg in aanbouw. Voor de HSL-brug over de Devel is de bouwvergunning medio december 2002 afgegeven. De uitvoering start in april 2003. De problematiek met betrekking tot de welstandseisen is opgelost.

### *Hoeksche Waard*

De zettingsvrije plaat Hoeksche Waard Zuid – tussen de westelijke open toerit Tunnel Dordtsche Kil en de halfverdiepte bak Mookhoek – is nagenoeg gereed. In één bouwkuip van de halfverdiepte bak Mookhoek is vertraging opgetreden. Er is sprake is van een overschrijding van de huidige grondwater-onttrekkingsvergunning. Hierdoor zijn de werkzaamheden op 4 december 2002 opgeschort, totdat toestemming wordt verkregen om grondwater te onttrekken. Vooruitlopend op het verlenen van een nieuwe vergunning is een gedoogbeschikking aangevraagd. De zettingsvrije plaat Hoeksche Waard Noord – tussen de halfverdiepte bak Mookhoek en de wegonderdoorgang Maasdamseweg – is wat het heiwerk betreft gereed. De wegonderdoorgang Maasdamseweg is nagenoeg gereed.

### *Zinktunnels*

De beide toeritten van de tunnel Oude Maas vorderen gestaag. De vloeren in de toerit Oude Maas Noord zijn inmiddels gestort, evenals de vloer van de waterkelder onder het tunnelgebouw. Voor wat betreft de tunnelgebouwen heeft de landelijke welstandscommissie positief geadviseerd. De bouwvergunning bij de gemeente zal nog worden aangevraagd. Voor het doorbreken van de Lindtse Dijk en voor de bouw van het laatste stuk open toerit, is het noodzakelijk dat de verkeersroute wordt omgelegd. In de toerit Oude Maas Zuid is een aantal vloeren en wanden gestort. In het bouwdok is gestart met de afbouw van de tunnelementen.

Door de inzet van een extra tunnelbekisting en vanwege het feit dat de werkzaamheden aan beide tunneltoeritten op schema liggen, zal in augustus 2003 daadwerkelijk kunnen worden gestart met het afzinken van de tunnelementen.

De tunnel Dortsche Kil bestaat uit drie bouwstromen: toerit west, toerit oost en de tunnelementen in het bouwdok Barendrecht.

De oostelijke rijbaan van de A16 is inmiddels omgelegd en het verkeer rijdt er zonder problemen overheen. Door vorst in het weekend van 14 en 15 december 2002 is de geplande omlegging van de westelijke rijbaan dat weekend niet doorgedaan. Dit zal nu, indien het weer het toelaat, medio februari 2003 gebeuren. Dit heeft minimaal twee maanden vertraging op de start van de oostelijke oeverseuf voor de tunnelementen tot gevolg. De gevolgen voor de voortgang zijn echter nihil.

### *Brug Hollandsch Diep*

Op het riviergedeelte is het visuele beeld veranderd doordat de tijdelijke verbindingen – na het inhijzen van de diverse brugonderdelen – definitief zijn gemaakt. Hierdoor is men in staat vrij van klimatologische omstandigheden te lassen, stralen en conserveren. Er is inmiddels gestart met het aanbrengen van het betondek op de eindligger aan de zuidzijde en aansluitend op de reeds geplaatste veldliggers van de brug. Het heiwerk op de aanbruggen is afgerond en er rest nog een gedeelte zettingsvrije plaat op de zuidoever van het Hollandsch Diep. Dit gedeelte in Noord Brabant is voor het eind van 2002 afgerond. De Brug over Hollandsch Diep zal naar verwachting in mei 2003 worden gesloten.

### *Geluidsisolatie*

Alle gesprekken met de omwonenden – in het kader van het geluidsonderzoek en gevelisolatie – zijn in 2002 afgerond. In 2003 zal een aannemer worden gecontracteerd om de geluidswerende voorzieningen te installeren.

### *Natuurcompensatie*

In het Develgebied zal 4,8 hectare natuurgebied en 12,4 hectare recreatiegebied worden gecompenseerd. Dit wordt in samenwerking met de Dienst Landelijk Gebied van het Ministerie van LNV uitgevoerd. Er wordt aangesloten bij de plannen voor het Develbos. Op het Eiland van Dordrecht moet 7,1 hectare natuurgebied worden gecompenseerd. Hierbij worden de mogelijkheden tot compensatie binnen het project 'Ruimte voor de rivier' bekeken.

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

### *Brabant Noord*

- Begin november is het verkeer tussen Zevenbergschenhoek en Zonzeel van de oude A16 omgezet in een systeem waarbij vier rijstroken aan één kant van de weg zijn gesitueerd op de nieuwe westbaan. Hierdoor kon er gestart worden met de sloop van de oude A16 ten behoeve van de aanleg van de HSL-Zuid en de door ProRail uit te voeren werkzaamheden ten behoeve van de fly-over.
- Er is een start gemaakt met de uitvoering van de nieuwe HSL-brug over de Mark. De betonstort ten behoeve van de zettingsvrije plaat is gestart. Na enkele aanloopproblemen wordt momenteel de gewenste doorloopsnelheid van 30 meter per dag gehaald.

### *Brabant Zuid*

- Met de bouwcombinatie is overeenstemming bereikt over de datum van oplevering van de onderbouw van de HSL-Zuid. De nieuwe opleverdatum is vastgesteld op 29 december 2004.
- De bouw van de tunnelbakken Prinsenbeek ligt op schema. De toedeling van de kosten van de gekozen fasering is voorgelegd aan de Raad van Deskundigen. De uitspraak wordt in januari 2003 verwacht.



- In Princeville is de onderdoorgang Leursebaan aan de westzijde gerealiseerd en het verkeer wordt sinds 6 december 2002 door het westelijk deel geleid, terwijl de uitvoering aan de oostzijde wordt voortgezet. Binnenkort wordt hier het verkeer van de A16 overheen gevoerd.
- De uitvoering van de kunstwerken ten zuiden van de Liesboslaan vordert gestaag.
- Het werk aan de tunnelbak Galder is zeer voorspoedig verlopen. Het dek van het noordelijk deel en die van het zuidelijk deel zijn een half jaar eerder dan gepland gereed gekomen.

#### *Ecoduct*

In december 2002 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de provincie Noord-Brabant, de gemeente Breda en de Directie HSL-Zuid. In dit overleg heeft de provincie Noord-Brabant een alternatief gepresenteerd voor het ecoduct nabij Breda. Door de ligging en vorm van het ecoduct was onvoldoende ecologisch rendement te verwachten. Het alternatief bestaat uit een robuuste groene geleidingszone, die een vrijwel aaneengesloten verbindingzone vormt tussen het Mastbosch en Krabbenboschen, langs de Aa of Weerij. Op initiatief van de provincie Noord-Brabant wordt met de betrokken partijen bekeken of over de inhoud en financiering van dit voorstel overeenstemming kan worden bereikt.

#### *AVI-bodemassas*

De gemeente Breda heeft, als handhaver van het Bouwstoffenbesluit, door TNO laten nagaan of ten aanzien van de toegepaste AVI-bodemassas 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-bodemassas te dicht bij de Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG) was gelegen. Over deze lengte is door en op kosten van de bouwcombinatie de AVI-bodemassas afgegraven en hoger (ten opzichte van GHG) aangebracht. Hiermee is dit probleem opgelost.

#### *Thermisch gereinigd zand*

Het onderzoek door de politie naar twee partijen thermisch gereinigd zand (TGZ) heeft geleid tot een onderzoek naar de overige partijen TGZ in de contracten van het Brabantse tracédeel. De uitkomsten laten een classificatie 2 zien, waar het materiaal als categorie 1 in het werk is gebracht (op basis van het Bouwstoffenbesluit vindt een indeling in categorieën plaats).

Aan de gemeente Breda werd gemeld dat er in plaats van categorie 1 zand, categorie 2 zand is gebruikt in Princeville. Door vier deskundige bedrijven is in opdracht van de aannemer een onderzoek uitgevoerd en overlegd aan de gemeente Breda. In dit onderzoek worden maatregelen aanbevolen om te voldoen aan het Bouwstoffenbesluit. De gemeente Breda heeft het voorstel geaccepteerd. De aanbevolen maatregelen zijn inmiddels door en op kosten van de bouwcombinatie genomen. De maatregelen betreffen afdekking door folie en bitumen.

Ook op andere plekken in het tracé in Brabant blijkt in plaats van categorie 1 zand, categorie 2 TGZ te liggen. De gemeenten zijn op de hoogte gesteld. Er wordt overlegd om na te gaan welke maatregelen noodzakelijk zijn om milieuverontreiniging te voorkomen.

#### *'In Slak en As?'*

In oktober 2002 heeft de VROM Inspectie Regio Zuid het rapport 'In Slak en As?' gepubliceerd. De hoofdconclusie van deze VROM Inspectie is dat de risico's voor verontreiniging van de bodem en het grondwater bij de toepassing van AVI-bodemassas onvoldoende zijn afgedekt. Dit wordt voor een deel veroorzaakt door omissies in wet- en regelgeving en milieubeleid én merendeels door de wijze waarop uitvoering wordt gegeven aan de wet- en regelgeving in de praktijk, alsmede het ontbreken van samenhangend overheidstoezicht op alle delen van de keten.

Bij de evaluatie van het Bouwstoffenbesluit is een traject opgenomen voor de verbetering van de handhaving. De aansprakelijkheid zal worden verbreed, zoals in het rapport wordt aanbevolen.

#### *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 140 woningen zijn in onderzoek of in uitvoering. Bij 27 woningen zijn de isolatiemaatregelen inmiddels aangebracht.

#### *Natuurcompensatie*

De totale oppervlakte te realiseren natuurcompensatie bedraagt 60 hectare. Overeenstemming is bereikt over 10 hectare; deze natuurcompensatie wordt buiten het zoekgebied van het Tracébesluit gerealiseerd. Inrichting van deze gebieden vindt te zijner tijd plaats door de Dienst Landelijk Gebied van het Ministerie van LNV.

## **Aansluiting railsystemen op bestaand spoor**

Op een aantal locaties tussen Amsterdam en Breda moet de HSL-Zuid aangesloten worden op het bestaande spoorweginet: bij Hoofddorp, Rotterdam (West / Lombardijen) en Breda (West / de stations Lage Zwaluwe en Prinsenbeek). Hier staat per locatie de voortgang van deze werkzaamheden beschreven.

### *Hoofddorp*

De werkzaamheden bij Hoofddorp liggen op schema. Inmiddels is gestart met de bouw van de fly-overs. Hieraan voorafgaand is een spoor verplaatst om op die manier bouwterrein vrij te maken. Ook is het grondlichaam voor de spoorbaan voltooid.

### *Rotterdam*

De engineeringswerkzaamheden voor de aansluiting van de HSL-Zuid op Rotterdam Centraal Station verlopen volgens planning.

De bouw van de fly-over nabij Rotterdam CS in de richting van Den Haag vordert gestaag. Om de fly-over af te kunnen bouwen, zijn al diverse spoorwerken uitgevoerd. Het volgende werk – het omleggen van het spoor naar Hoek van Holland – bevindt zich in de opstartfase. Door middel van dit werk wordt ruimte gecreëerd voor de bouw van een tweede fly-over.

### *Breda*

Op het bestaande intercitytraject Dordrecht-Breda is de 'Nieuwe Veerbrug' over de Mark inmiddels gesloopt en vervangen door een vaste brug op een iets andere locatie. Op de plek van de gesloopte brug wordt eveneens een brug gebouwd waarover in de toekomst de HSL-Zuid zal rijden.

De bouw van de fly-over bij Zevenbergsche Hoek is niet op tijd gestart. Er is een nieuwe opleverdatum afgesproken, waarmee het HSL-project geen vertraging op zal lopen. In Breda-West verlopen de bouw van de fly-over bij het NAC-stadion en de onderdoorgangen op de Bierensweg en Westerparklaan geheel op schema.

### *Geluidswerende maatregelen*

Met de gemeente Rotterdam is overleg gaande over de geluidswerende maatregelen in deze gemeente. De voorstellen van de HSL-Zuid worden over het algemeen positief ontvangen. De start van de aanleg staat gepland voor 2004. In Rotterdam is na een informatieavond gestart met het onderzoek naar de noodzaak tot gevelisolatie in het kader van de gekoppelde sanering.

## **Samenwerking met ProRail**

### *Regieovereenkomst*

In juli 2002 is de regieovereenkomst met de taakorganisaties gesloten. Doel van deze overeenkomst is het maken van bindende afspraken over de samenwerking tussen de Staat en de taakorganisaties met betrekking tot het ontwerp en de aanleg van de HSL-Zuid. Op basis van deze overeenkomst is er sprake van een nauwere samenwerking tussen ProRail (bestaande uit Railinfrabeheer, Railed en Railverkeersleiding) en de HSL-Zuid.

## **Infraprovider**

### *Raakvlakken*

In de tweede helft van 2002 is goede voortgang geboekt op het punt van ontwerpraakvlakken tussen de infraprovider en de overige (civiele) contractanten. Door de Directie HSL-Zuid is hiertoe een zogenaamd 'sponsor-overleg' opgestart. Doel van dit sponsoroverleg is om de openstaande raakvlakproblemen tot besluitvorming te brengen en daarbij – door de actieve inbreng van de leden van Raden van Bestuur van diverse aannemingscombinaties – zorg te dragen voor een geïmplementeerde implementatie van deze besluiten.

### *Voortgang ontwerp*

De infraprovider Infrasppeed heeft in het tweede deel van 2002 een belangrijke stap voorwaarts gemaakt in het zogenaamde 'basic design', het ontwerp van alle onderdelen van de bovenbouw scope leidend tot een eerste review van ontwerp en eisen. Eind 2002 is er een discussie met Infrasppeed ontstaan over de vormgeving van de bovenbouw en de daarmee verbonden kosten. Naar een oplossing wordt momenteel gezocht.

### *Planning*

Op het gebied van planning heeft de Directie HSL-Zuid – in overleg met de partijen Infrasppeed, civiele aannemers en externe raakvlakpartijen (waar onder de Belgische partner) – voortgang geboekt om de integrale planning van het project gestalte te geven. Uit de bespreking in het Opvolgingscomité (ambtelijk overlegorgaan tussen Nederland en België) van 28 november 2002 blijkt dat de meest kritische zone in België de realisatie van de grenszone is. De stedenbouwkundige vergunning voor de grenszone is begin november 2002 verleend. De vertraging bij deze vergunningverlening heeft ertoe geleid dat de bouwwerkzaamheden van het Belgisch deel van de HSL met bijna 1 jaar vertraging ten opzichte van de initiële planning zullen worden opgestart. De ingebruikname van de HSL in België verschuift hierdoor van medio 2005 naar voorjaar 2006. In het verdrag tussen Nederland en België is uitgegaan van juni 2005. Tevens is bepaald dat bij vertraging elk van de landen aan de ander een boete is verschuldigd.

#### *Kennisdeling*

Het infraprovider contract is het eerste grote PPS project in Nederland. Om in de toekomst van de opgedane ervaring binnen de HSL-Zuid gebruik te maken, is het belangrijk dat de kennis wordt geborgd. Met het Kenniscentrum PPS van het Ministerie van Financiën is veelvuldig contact over de ontwikkelingen binnen het project. Vanuit diverse ministeries zijn er kenniskringen opgebouwd om na te gaan waar in Nederland de mogelijkheden voor PPS liggen. De Directie HSL-Zuid is bij deze kenniskringen betrokken.

#### **Vervoer**

##### *Tariefrestricte*

De Tweede Kamer is per brief (van 27 augustus 2002) geïnformeerd over de reactie van de Minister van V&W op de motie Feenstra c.s. (kamerstuk 22026, nr. 161). Deze brief heeft de Minister op 29 augustus in een spoeddebat toegelicht. Een belangrijke eis van het Ministerie van V&W is dat de vervoerder HSA een volledig en integraal businessplan overhandigt. Dit maakt een goed oordeel over de voorstellen van de vervoerder mogelijk. Een belangrijke reden voor het voeren van genoemd spoeddebat is de stellingname van de vervoerder (HSA) dat haast geboden is met het bestellen van materieel. Als gekozen wordt voor tariefrestricte zullen meer reizigers gebruik gaan maken van de HSL-Zuid en zal meer of ander materieel besteld moeten worden.

De Minister van V&W heeft de Tweede Kamer bij brief van 2 oktober 2002 laten weten meer informatie van de vervoerder te hebben ontvangen. Maar dit is nog steeds onvoldoende om de voorstellen inhoudelijk te beoordelen. Verder stelt de Minister dat betreffende informatie onvoldoende is om de Tweede Kamer adequaat te informeren over de mogelijke effecten van tariefrestricte.

Op 30 oktober 2002 heeft een vertrouwelijk overleg met de Tweede Kamer plaatsgevonden over de gegevens die HSA heeft aangeleverd. In dit overleg heeft de Minister een uitgebreide toelichting op deze gegevens gegeven. Naar aanleiding van dit overleg verzocht de Tweede Kamer het advies van de Landsadvocaat vertrouwelijk te ontvangen (dit is gebeurd bij brief van 6 november 2002) en de visie van HSA te vernemen. Vanwege het vertrouwelijke karakter van het overleg met de Tweede Kamer, kon de vervoerder (HSA) niet aan dit debat deelnemen.

Nadat HSA de Kamer schriftelijk en mondeling heeft geïnformeerd over haar visie op het dossier vond er op 11 december 2002 een nieuw Algemeen Overleg plaats over de tariefrestricte. De Tweede Kamer en de Minister concluderen dat onvoldoende informatie beschikbaar is om een gedegen besluit over tariefrestricte te nemen. De Minister heeft toegezegd nog een laatste poging te doen om de benodigde informatie te ontvangen. De Tweede Kamer heeft de motie-Duyvendak over een tariefrestricte van circa 125 procent verworpen (kamerstuk 22026, nr. 176).

##### *Gemeenschappelijke vervoerovereenkomst*

Voor het vervoer over de HSL-Zuid heeft de Staat aan HSA een exclusief recht afgegeven voor het gebruik van de lijn voor binnenlands gebruik. Eveneens heeft de Staat internationale paden binnen Nederland aanbesteed. Voor dit internationale vervoer zijn contractuele afspraken gemaakt met zowel HSA als met de Belgische Spoorwegmaatschappij NMBS over de opbrengstverdeling tussen de Belgische vervoerder en de winnaar van de tender. NMBS betwist nu deze afspraken met betrekking tot het internationaal vervoer. De verwachting is dat partijen op korte termijn een bindende adviesprocedure zullen starten. Dit kan effect hebben op de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS en dit kan eventueel weer leiden tot reductie op de gebruiksvergoeding.

### *'Loket'*

De Directie HSL-Zuid en Railned Spoorwegveiligheid (per 1 januari 2003: Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Rail) werken nauw samen waar het gaat om de toelating van de vervoerder en zijn rollend materieel. Deze samenwerking heeft de naam 'het loket' gekregen. Dit loket heeft van de vervoerder een eerste opzet van diens raamwerk voor veiligheidszorg ontvangen. Daarin benoemt de vervoerder alle activiteiten die de komende jaren nodig zijn om tot een veilige bedrijfsvoering te komen. Indien de voorbereiding succesvol verloopt, zal dit uitmonden in het verlenen van een veiligheidsattest.

### *Materieel*

In de verslagperiode is de besteldatum voor het rollend materieel van eind december 2002 door de vervoerder opgeschoven naar het voorjaar van 2003. De aanbestedingsprocedure is overigens in november 2002 gestart met een zogenaamd 'request for quotation'. Een en ander heeft geen invloed op de planning zoals aangegeven in paragraaf 4.2.

Tevens zijn in de verslagperiode tussen de Staat en de vervoerder besprekingen gevoerd over eventuele inzet van bestaand (Thalys) materieel op de HSL-Zuid. Toelating en inzet van dit materieel – waarvoor de basis is gelegd in de Concessieovereenkomst – kan slechts mogelijk zijn als het door de Staat geëiste, strenge veiligheidsniveau wordt bereikt. Op dit punt trekken de Directie HSL-Zuid en IVW (Divisie Rail) nauw met elkaar op. De Safety Committee volgt de ontwikkelingen op de voet en zal in de volgende verslagperiode advies uitbrengen aan de Minister over het veiligheidsniveau van het door HSA voorgestelde bestaande materieel.

### *Systeemintegratie*

In de vorige verslagperiode is een aanzet gegeven voor een gestructureerde aanpak van het proces van systeemintegratie. In deze verslagperiode is vanuit die aanzet een concreet plan van aanpak ontwikkeld. Dat plan van aanpak voorziet in een aantal integratiefasen, waarin telkens specifieke acties worden verricht. Vervolgens zijn besprekingen met België gestart over systeemintegratie. Doel is te komen tot een gezamenlijke aanpak van het gehele proces, waaronder coördinatie van de integratietesten aan beide zijden van de grens. De Directie HSL-Zuid streeft ernaar optimaal gebruik te maken van in het buitenland opgedane ervaringen met integratie van (hogesnelheids)systemen. De instelling van een Adviesraad Systeemintegratie en geregelde werkcontacten met buitenlandse organisaties die hoge snelheidslijnen bouwen, vormen een belangrijke bron van kennis en ervaring. Ervaringen die opgedaan zijn bij de bouw van de Kanaaltunnel, de HSL Keulen-Frankfurt en de nieuwe spoorlijnen in Spanje worden gebruikt voor de aanpak en sturing van de systeemintegratie HSL-Zuid.

## 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.

### 4.1 Scope

Er heeft zich in deze verslagperiode een scopewijziging (verandering van de projectopdracht) voorgedaan, namelijk de wijziging op een reeds eerder gesloten protocol met betrekking tot de Rijksweg A4.

### 4.2 Planning

#### Vervoerder

Als startdatum voor het aanvangen van een commercieel bedrijf voor de gehele lijn ('aanvangsdatum') is in het 10<sup>e</sup> en 11<sup>e</sup> Voortgangsrapport april 2007 genoemd. Als startdatum voor het commercieel bedrijf voor het gedeelte tussen Rotterdam en Antwerpen is in dezelfde voortgangsrapporten oktober 2006 genoemd. Voor deze partiële ingebruikname heeft de vervoerder eind 2002 een eerste verkennend voorstel gedaan, dat momenteel wordt besproken.

De beoogde besteldatum voor het rollend materieel (eind december 2002) is door de vervoerder verschoven naar het voorjaar van 2003. De aanbestedingsprocedure is overigens in november 2002 gestart met een zogenaamd 'request for quotation'.

#### Civiele onderbouw en Infraprovider

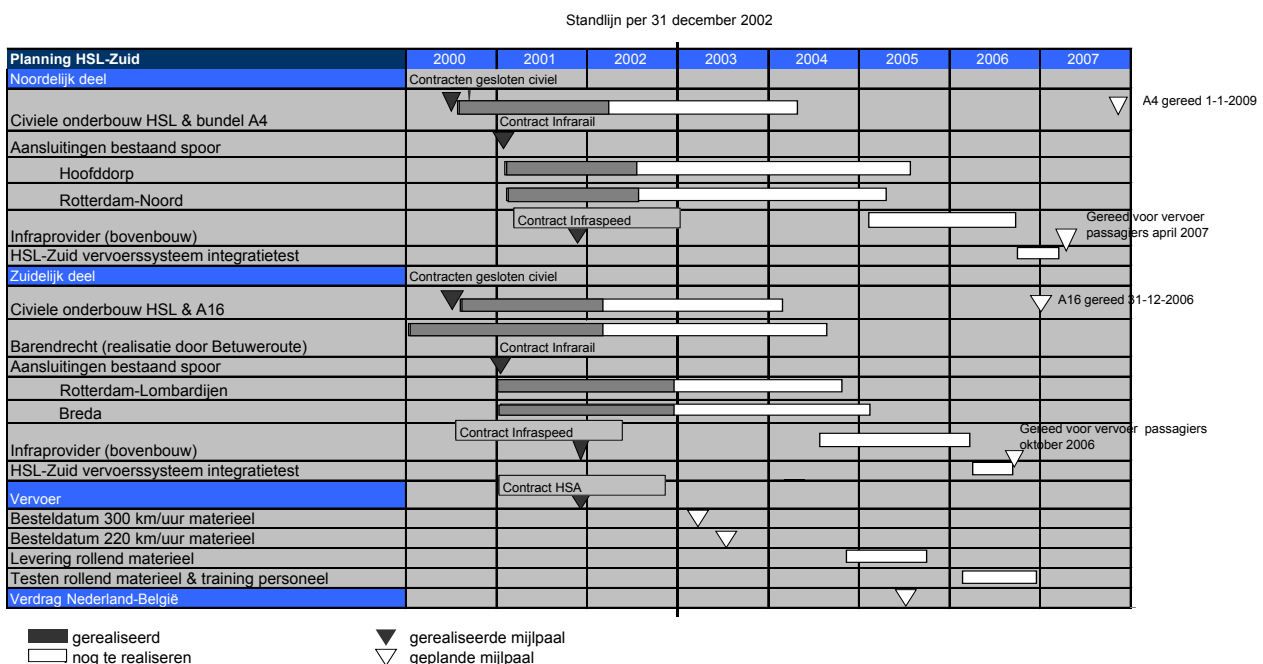
In het 11<sup>e</sup> Voortgangsrapport is gemeld dat met een aantal onderbouwaannemers overeenstemming is bereikt over nieuwe mijlpalen. Met twee aannemerscombinaties van de civiele onderbouw is nog discussie gaande over nieuw overeen te komen mijlpalen. Hierbij speelt de hoogte van de door de Staat te betalen kosten een grote rol.

De infraprovider zal het globale ontwerp van de bovenbouw eind maart 2003 afronden. De geplande doorlooptijd van de uitvoering is ongewijzigd.

#### Risicoanalyse op de integrale planning

In de afgelopen periode is een risicoanalyse uitgevoerd op de integrale planning. Op basis van de contractuele mijlpalen, de actuele voortgang en de geïdentificeerde risico's, is duidelijk dat met aanvullende maatregelen de vigerende 'aanvangsdatum' wordt gehaald.

**Figuur 1: planning HSL-Zuid**



## 4.3 Financiën

### 4.3.1 Projectbudget

In dit hoofdstuk wordt gerapporteerd over de projectkosten voor de periode van 1 juli tot en met 31 december 2002 voor de HSL-Zuid. De werken aan de railwegen (aansluiting Breda) en de rijkswegen (A16 en de bundel A4 ter hoogte van Hoogmade) zijn separaat opgenomen. Op deze manier 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 presenteren, is in dit rapport de bijdrage aan België in het kostenoverzicht opgenomen.

In de verslagperiode zijn de volgende financiële mutaties verwerkt:

- **Overboeking A4: wijzigingen op reeds eerder gesloten protocol**

Bij Najaarsnota 2002 is 12 miljoen euro overgeheveld vanuit het A4-project naar de HSL-Zuid (op artikelonderdeel 03.03.04 Hoofdwegen). Het betreft deels de tussentijdse afrekening van risicoposten met RWS Directie Zuid-Holland. Een ander deel betreft uitbreidingen op het eerder in 2000 gesloten protocol bundel A4 (zie VGR 8). Tot slot wordt financieel invulling gegeven aan de eerdere afspraak betreffende de extra functionaliteit van de A4 in relatie tot de verdiepte ligging bij Hoogmade (zie VGR 9).

- **Compensatie BTW**

Bij Najaarsnota 2002 is 147 miljoen euro toegevoegd aan het HSL-artikel ter compensatie van de BTW-uitgaven over 2002. De werkelijk betaalde BTW over 2002 bedraagt circa 142 miljoen euro. Het verschil wordt verrekend bij Slotwet 2002.

- **Technische mutaties**

Bij Slotwet 2002 wordt 3 miljoen euro tengevolge van een voordelig saldo ontvangsten over het jaar 2002 toegevoegd aan de begroting.

**Tabel 1: projectbudget HSL-Zuid**

Projectbudget HSL-Zuid						
Bedragen in miljoen EURO, exclusief BTW <sup>1</sup>						
	PKB dl. 3 (prijspeil '95)	Wijzigingen (prijspeil '95)		Totaal (prijspeil '95)	Prijnsindex ( '96-'02)	Totaal (prijspeil '02)
		Vorige perioden	Deze periode			
Uitvoeringskosten	3.089	202	3	3.294	551	3.845
Grondverwerving	324	-72		252	26	278
Subtotaal	3.413	130	3	3.546	577	4.123
België		364		364	16	380
Vorbereidingskosten		50		50		50
Totaal art. 03.03.01 HSL-Zuid (PKB dl. 3)	3.413	544	3	3.960	593	4.553
Totaal art. 03.03.04 Hoofdwegen <sup>2</sup>		712	10	722	156	878
Totaal art. 03.03.03 Rail personenvervoer		91		91	19	110
Totaal excl. BTW	3.413	1347	13	4.773	768	5.541
BTW (art. 03.03.01)						340
Totaal projectbudget inclusief BTW						5.881
infraprovider beschikbaarheidsvergoeding <sup>3</sup>						2.938
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief infraprovider en BTW						8.819

<sup>1</sup>: De projectkosten worden hier exclusief 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).

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> De beschikbaarheidsvergoeding die aan de infraprovider wordt betaald, 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.

Vanaf het PKB deel 3 uitgangspunt heeft het projectbudget zich tot en met dit 12<sup>e</sup> Voortgangsrapport als volgt ontwikkeld:

**Tabel 2: mutatie overzicht projectbudget (mln. EURO) exclusief IP**

Mutatie	Bedrag pp'95	Bedrag gecommuniceerd in Tweede Kamer	Bron: VGR-nr
<b>PKB deel 3</b>	<b>3.413</b>	<b>3.413 (pp'95)</b>	<b>1</b>
<b>Korting lange boortunnelvariant</b>	<b>91 -/-</b>	<b>91 -/-</b>	
<i>Gereserveerde begrotingsstand</i>	3.322	3.322	<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
Zettingsvrije plaat	50	55 (pp'99)	7
Lange Boortunnelvariant	83	91 (pp'99)	7
<b>Saldo scopewijzigingen</b>	<b>1.467</b>		
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
<b>Saldo mee- en tegenvallers</b>	<b>370</b>		
Vrijval begroting PPS infraprovider	408 -/-	476 -/- (pp'01)	9
Voordelig saldo ontvangsten	22	24 (pp'99+'00+'01+'02)	7 9 10 12
<b>Saldo technische mutaties</b>	<b>386 -/-</b>		
<b>Subtotaal mutaties</b>	<b>1.360</b>		
<b>Totaal</b>	<b>4.773</b>		

Voor de prijsontwikkeling van het projectbudget zijn de percentages gehanteerd zoals opgenomen in tabel 3. Het zijn de door het Ministerie van Financiën vastgestelde percentages, gebaseerd op de IBOI van het Centraal Economisch Planbureau.

**Tabel 3: prijsindex percentages**

Prijsindex 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 %

#### 4.3.2 Onderzoek Algemene Rekenkamer

In het 11<sup>e</sup> Voortgangsrapport is gemeld dat door de HSL-Zuid een kwaliteitsslag is uitgevoerd over het risicodossier. Het risicodossier is aan de orde gesteld door de Tweede Kamer tijdens de begrotingsonderzoek van V&W op 31 oktober 2002 en in het overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met de Minister op 20 november en 4 december 2002. Hieruit is gebleken dat bij de Tweede Kamerleden veel onduidelijkheden bestaan over het risicodossier van de HSL-Zuid. De Tweede Kamer heeft derhalve de Algemene Rekenkamer verzocht een onderzoek uit te voeren naar de risicoreservering voor de Betuweroute en de HSL-Zuid (10 december 2002, kamerstuk 28724). Het onderzoek van de Rekenkamer zal in juni 2003 worden afgerond.

De risicocategorieën zijn in het 11<sup>e</sup> Voortgangsrapport uiteengezet. Deze zijn in de huidige verslagperiode niet gewijzigd.

De in het 11<sup>e</sup> Voortgangsrapport opgesomde korte termijn acties met het oog op het risicoprofiel zijn uitgevoerd.

- De inspanningen om te komen tot een betere afstemming tussen de uitvoeringsplannen van Infrasppeed (bovenbouw) en de verschillende aannemers voor de onderbouw zijn geïntensiveerd, de problemen geïntariseerd. Oplossingen zijn uitgewerkt met de aannemers van de onderbouw en bovenbouw.
- De mogelijke versoberingen zijn geïntariseerd. De te realiseren besparingen zijn relatief beperkt, aangezien de uitvoering in volle gang is en nagenoeg alle onderdelen van de HSL-Zuid zijn gecontracteerd. De mogelijke besparingen kunnen slechts onder specifieke voorwaarden worden gerealiseerd en bijna alle opties in dit stadium van het project zullen op weerstand stuiten bij omgevingspartijen.  
Het feit dat de mogelijke versoberingen zijn geïntariseerd neemt niet weg dat, mochten zich in de toekomst mogelijkheden tot versoberingen voordoen, deze alle aandacht zullen krijgen.
- De waarschijnlijkheidsanalyse op de planning is uitgevoerd (zie toelichting in paragraaf 4.2).

#### 4.3.3 Uitputting post onvoorzien

In het projectbudget is een post onvoorzien opgenomen ten behoeve van de uitvoering van het project ter grootte van 471 miljoen euro (prijspeil 2002). Van dit bedrag is op 31 december 2002 228 miljoen euro uitgegeven in de vorm van aangegane verplichtingen.

Daarnaast is ter afdekking van de risico's van de Betuweroute en de HSL-Zuid in de begroting voor 2003 een risicoreservering opgenomen van 985 miljoen euro. Hierover is in de 11<sup>e</sup> Voortgangsrapportage kwalitatief gerapporteerd. Het risicodossier is door de Tweede Kamer aan de orde gesteld (zie paragraaf 4.3.2).



De verwachting is dat de post voor 'uitvoeringsonvoorzien' tegen de zomer van 2003 volledig verplicht zal zijn. Dit mede om de optredende risico's beheersbaar te houden. Dit is in overeenstemming met de vorig jaar tijdens de AO's over de risicoreservering uitgesproken verwachting. Reeds in 2003 zal een gedeelte van de risicoreservering beschikbaar moeten komen in de vorm van ruimte om verplichtingen te kunnen aangaan. Om de gesignaleerde risico's goed te beheersen is immers tijdige inzet van beheersmaatregelen en de bijbehorende financiële middelen noodzakelijk. De Tweede Kamer zal over de aanspraak van de risicoreserve te gelegener tijd separaat worden geïnformeerd. Tevens geldt dat in het kader van het Voorafgaand Toezicht op de begroting van het Infrafonds 2003 is afgesproken dat alle verplichtingen ten laste van deze risicoreservering de goedkeuring behoeven van het Ministerie van Financiën.

#### 4.3.4 Uitgaven en aangegane verplichtingen

##### *Uitgaven*

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 31 december 2002 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van 3.501 miljoen euro betaald (60 procent van het projectbudget exclusief infraprovider). Het bedrag is als volgt opgebouwd:

**Tabel 4: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 31 december 2002 (bedragen in miljoen EURO, inclusief 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 <sup>1</sup>
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	2.103,7	673,0	2.776,7	2.292,4	30,8	453,5
Grondverwerving	291,9	2,9	294,8	294,8		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	2.825,3	675,9	3.501,2	3.016,9	30,8	453,5

<sup>1</sup> De doorbelasting van grondverwervingskosten voor de A4 tot en met 2002 en overige A4-gerelateerde kosten tot en met 2001 naar artikelonderdeel 03.03.04 Hoofdwegen vindt in 2003 plaats.

##### *Aangegane verplichtingen*

**Tabel 5: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 31 december 2002 (bedragen in miljoen EURO, inclusief BTW)**

	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal <sup>2</sup>	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen Vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen <sup>1</sup>
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	4.555,6	291,4	4.847,0	4.362,7	30,8	453,5
Grondverwerving	306,3	- 1,5	304,8	304,8		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	5.291,6	289,9	5.581,5	5.097,2	30,8	453,5

<sup>1</sup> De doorbelasting van grondverwervingskosten voor de A4 tot en met 2002 en overige A4-gerelateerde kosten tot en met 2001 naar artikelonderdeel 03.03.04 Hoofdwegen vindt in 2003 plaats.

<sup>2</sup> Dit bedrag is inclusief 653,9 miljoen 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 opheffing van het projectbudget.

#### 4.3.5 Dekking

Tabel 6: Realisatieprogramma artikel IF 03.03 Hogesnelheidslijn.

Project <i>Omschrijving</i>	Kosten in Miljoen Euro							
	Totaal	T/m 2001	2002	2003	2004	2005	2006	Later****
Hogesnelheidslijn Zuid (art.ond.03-03-01)*								
- <i>Reguliere SVV- middelen. (incl. FES-BOR)</i>	3.155	1.136	423	138	307	114	21	1.016
- <i>FES- regulier**</i>	1.679	828	505	611	-187	35	-133	
- <i>Privaat</i>	2.812				509	245	186	1.872
- <i>EU-Ontvangsten</i>	176	100	24	12	17	16	7	
- <i>Ontvangsten derden</i>	5					5		
<b>Totaal</b>	<b>7.827</b>	<b>2.064</b>	<b>952</b>	<b>761</b>	<b>646</b>	<b>415</b>	<b>101</b>	<b>2.888</b>
Hogesnelheidslijn Zuid: rail personenvervoer (art.ond.03-03-03)	110	11	20	12	25	23	19	2
Hogesnelheidslijn Zuid: Hoofdwegen (art.ond.03-03-04)	878	242	212	13	102	70	68	171
<b>Begroting (=art.IF 03.03) ***</b>	<b>8.819</b>	<b>2.317</b>	<b>1.184</b>	<b>786 *****</b>	<b>773</b>	<b>508</b>	<b>188</b>	<b>3.061</b>

\* Inclusief betalingen aan de infraprovider (€ 2,9 miljard) en uitgaven voor personeel en materieel.

\*\* De voorfinanciering van een deel (€ 925 miljoen) van de private bijdrage leidt na 2003, wanneer de private bijdrage wordt gerealiseerd, tot een negatieve bijdrage uit het FES.

\*\*\* De uitgaven per artikelonderdeel kunnen afwijken van de verantwoordingsrapportage over 2001. Begin 2002 zijn de kosten administratief toegedeeld aan de betreffende artikelonderdelen.

\*\*\*\* De private bijdrage wordt voorgefinancierd vanuit het FES.

\*\*\*\*\* Cijfer overeenkomstig de Rijksbegroting 2003, met dien verstande dat in afwachting van definitieve besluitvorming bij VJN of MN de meeruitgaven in 2002 ten laste van het in de Rijksbegroting opgenomen bedrag voor 2003 zijn gebracht.

Het project HSL-Zuid behoort tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals aangegeven in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996. Door de Europese Unie is tot en met 31 december 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 miljoen euro gereserveerd voor de HSL-Zuid. In de Rijksbegroting is hiervan reeds 176 miljoen 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.

#### 4.4 Organisatie

##### *Integriteit*

Het onderwerp integriteit staat binnen HSL-Zuid hoog op de agenda. Een plan van aanpak integriteit is opgesteld. Hierin staan de acties die door de Directie HSL-Zuid zijn ondernomen en welke acties nog zullen worden ondernomen. Het personeel heeft een integriteitspel gespeeld. Eveneens is een gedragscode opgesteld ten behoeve van het HSL-personeel.

De integriteitsbeginselen worden gedragen door het personeel, rekening houdend met de door de organisatie opgestelde gedragscode. Op de diverse locaties zijn 'vertrouwenspersonen' integriteit aangesteld.



#### **4.5 Kwaliteit**

Op basis van uitkomsten van de in de eerste helft van 2002 gehouden audits, zijn maatregelen genomen om zorg te dragen voor een adequaat financieel beheer. Op basis van gehouden vervolgaudits in de verslagperiode is gebleken dat deze maatregelen effectief zijn geweest.

In 2002 zijn keurmerkaudits uitgevoerd bij de Directie HSL-Zuid. Doel van deze keurmerkaudits is na te gaan of het Kwaliteit Management Systeem en de toepassing daarvan bij de verschillende projectbureaus in voldoende mate is afgestemd op de actuele projectomstandigheden en de HSL-brede kaders. De keurmerkaudits waren in de verslagperiode in belangrijke mate gericht op externe kwaliteitsborging. Van de geauditeerde organisatie-onderdelen behaalden er vier direct een keurmerk en vier nadat een her-audit had plaatsgevonden. Met andere woorden: in het vierde kwartaal van 2002 hadden alle onderzochte onderdelen een keurmerk. In 2003 zal de tweede serie keurmerkaudits plaatsvinden waarbij onder meer wordt gekeken in welke mate verbeterpunten uit de eerste serie daadwerkelijk zijn opgepakt.

## 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. Dit houdt in 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 HSA 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. Het vereist namelijk meer begeleiding en coördinatie door de opdrachtgever en meer aandacht voor de aannemer dan oorspronkelijk was gepland. 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 V&W gehanteerd.

## **Hogesnelheidslijn-Zuid Themabijlage Dagboek Brug Hollandsch Diep**

### **De werkweek van Bibian Scheepstra, regiovoorlichter Tact en geduld**

#### Maandag

Mijn week begint met een werkoverleg met medewerkers die direct betrokken zijn bij de omgeving. Ik krijg in dit overleg alles te horen wat er speelt. Altijd handig voor als omwonenden mij bellen met klachten. Zoals die keer dat een mevrouw uit de Hoeksche Waard last had van bouwlampen die in haar slaapkamer schenen. Daarmee kon ik toen direct aan de slag en een week later was er een oplossing gevonden. Mijn streven is om elke klacht binnen 48 uur af te handelen, maar dat lukt helaas niet altijd. Later op de dag volgt een telefoonronde langs de projectleiders uit mijn regio Zuid-Holland Zuid om uit te vissen of er nog interessante nieuwtjes te melden zijn voor de nieuwe editie van het HSL-Zuid Bericht. Dat blijkt inderdaad het geval. Er gebeurt hier veel – neem alleen al de twee tunnels en de brug! – en het aardige is dat de werkzaamheden steeds beter zichtbaar worden voor het publiek.

#### Dinsdag

Het is straks feest op 27 mei (2003), wanneer de laatste veldligger (het deel tussen de pijlers) van de brug wordt geplaatst. Voor het evenement worden vierhonderd mensen uitgenodigd, onder wie de Minister van Verkeer en Waterstaat. Dit vergt wel de nodige voorbereiding. De genodigden worden met een boot dichtbij de laatste veldligger gebracht. Terug op de wal wacht de bezoekers en ook de HSL-Zuid medewerkers een feestelijke afsluiting. Bij de organisatie van het evenement ben ik betrokken, dus een hoop werk aan de winkel.

#### Woensdag

Vorbereidingen voor de grote HSL-Zuid foto-expositie. Van mijn vele collega's komt slechts een enkeling in de publiciteit. Ook al die andere relatief anonieme medewerkers die zich elke dag inzetten voor de HSL-Zuid verdienen aandacht. Vandaar dat een aantal medewerkers op de foto gaat voor de expositie. Vijf van hen zullen bovendien levensgroot worden afgebeeld. 's Middags leid ik vanuit het informatiecentrum Zwijndrecht een middelbare school uit Den Haag rond langs de bouwlocaties. Heel leuk om te doen, want de interesse van de leerlingen is groot.

#### Donderdag

Over het bouwproces van de zettingsvrije plaat wordt een film gemaakt. Het is dan ook een bijzonder bouwproces, dat hoge eisen stelt aan de stabiliteit en de stijfheid, als de treinen straks met 300 kilometer door de polder razen. HSL-Zuid huisfilmer heeft altijd haast, want het aantal momenten dat het licht perfect is voor opnames, is beperkt. Verder moet aan de mensen die in de film optreden worden verteld wat van hen wordt verwacht. De middag is voor een bezoek aan een bouwlocatie met de zogenaamde klankgroep, die wordt gevormd door de direct omwonenden. We informeren deze mensen over wat hen te wachten staat.

#### Vrijdag

Tsja, niet al het werk van een regiovoorlichter is even leuk. Onder de 'mindere' klussen valt het samenstellen van de nieuwsbrief voor de medewerkers. Niet dat de nieuwsbrief niet wordt gewaardeerd, integendeel zelfs. Om de stukjes van de medewerkers zelf op tijd binnen te krijgen, vereist tact en geduld... Tussen de bedrijven door wordt nog een persbericht verzonden over een wegomleiding. Dan zit mijn week erop.

### **De werkweek van Niels Scholten, projectingenieur Een rondje bouw**

#### Maandag

Maandagochtend: projectteamoverleg. De agenda's worden op elkaar afgestemd, de laatste ontwikkelingen doorgenomen. Ik ben belast met het 'raakvlak infraprovider', dat de rails op de onderbouw legt. Dat vereist de nodige coördinatie. Zo wil Infraspeed bovenmasten voor de leidingen plaatsen. Met de aannemer van de brug, Drechtsche Steden, moet dat tijdig worden overlegd. Zodat hij precies weet waar de ankers voor de

masten geplaatst moeten worden. Na het ochtendoverleg volgt een meeting over de hekwerken aan weerszijden van de brug. Gekozen wordt voor hekken, die eenvoudig kunnen worden omgebouwd tot windschermen. Zo voorkom je dat later de treinen wegens windoverlast moeten worden stilgelegd.

Dinsdag

Opnieuw begint de dag met een overleg, ditmaal met de HSL-collega's die werken bij Projectbureau HSL-A16. Dit cluster sluit aan op de werkzaamheden van Zuid Holland Zuid. Wij maken gebruik van hun bouwweg voor zwaar transport. Maar wie betaalt wat? De HSL-Zuid is natuurlijk een mega-project, maar in de praktijk werken we allemaal als kleine, zelfstandige bedrijfjes aan de verschillende onderdelen. Dat betekent ook dat we verantwoordelijk zijn voor ons eigen budget. Mijn middag is gereserveerd voor een rondleiding met studenten van de Hogeschool Midden-Brabant. De boortunnel en de brug zijn de hoogtepunten van de HSL-Zuid. Het is wonderlijk dat de brug ondanks zijn lengte van in totaal bijna twee kilometer toch zo slank en elegant oogt. Bovendien is het de eerste brug van een dergelijk formaat die is gemaakt van beton en staal. En – zeer opmerkelijk – in de constructie is rekening gehouden met het feit dat staal onder invloed van de temperatuur kan uitzetten of juist krimpen. De brug heeft een speling van 35 centimeter en zo ook de rails. Die bewegen mee.

Woensdag

Het is weer tijd voor wat ik 'een rondje bouw' noem. Hier een praatje, daar een overleg en dat alles om een goed beeld te krijgen van de vordering van de werkzaamheden. Na het rondje volgt een overleg van de werkgroep Externe Kwaliteitswaarborging. Centraal zijn de kwaliteitsrichtlijnen vastgelegd waaraan het werk moet voldoen. Vervolgens bekijken wij hoe deze richtlijnen kunnen worden toegepast binnen ons projectbureau.

Donderdag

Wat gisteren in het overleg met de werkgroep is vastgelegd, wordt vandaag met de aannemer besproken. Wij kijken of er wordt gewerkt volgens de afspraken die we met de aannemer hebben gemaakt. Dat doen we door middel van zogenaamde audits. We houden interviews, controleren milieuvergunningen. Kortom: we toetsen het werk aan de HSL-Zuid richtlijnen en aan de wet- en regelgeving. Van de punten waarop de aannemer tekort schiet wordt een aantekening gemaakt. Gelukkig is dat steeds minder het geval. We zien dat naarmate de werkzaamheden vorderen, de aannemer het proces steeds beter beheerst.

Vrijdag

Ik werk vandaag op het kantoor van DHV, het ingenieursbureau dat me vier dagen per week uitleent aan de HSL-Zuid. Het werk aan de brug zelf gaat overigens ook vandaag gewoon door.

## **De werkweek van Nico Oskam, projectingenieur**

### **De werkplunje aan!**

Maandag

Ik vertrek vroeg uit Goes om na 84 kilometer rond 06.30 uur de bouwkeet op de Moerdijk te bereiken. Koffiezetten voor iedereen die nog komt. Het ochtend kopje koffie is het moment om de stand van zaken door te nemen met de uitvoerder betonwerk, staalwerk en wapeningsstaal. Later op de dag hebben we projectteamoverleg. We verdelen de taken, kijken terug op de afgelopen week en kijken vooruit naar de zaken die deze week op de agenda staan. Ook bespreken we de knelpunten en zoeken we naar oplossingen. Daarna: de werkplunje aan. Op stap langs het hele project om overal vinger aan de pols te houden. Onderweg korte babbeltjes met bouwvakkers en uitvoerders. Kunnen tevreden zijn. Geen bijzonderheden. Na een boterhammetje aan het bureau op weg naar Staal Trio Moerdijk, in Krimpen aan den IJssel. Een bezoek is nodig om de audits op de levering van de twee laatste hamerstukken voor te bereiden. Vroeg beginnen betekent ook vroeg naar huis. Rond 15.15 uur ga ik weer terug naar Goes.

Dinsdag

Na de ochtendkoffie aan de slag om de vragen voor de audits van de hamerstukken op papier te zetten. Dit is een intensieve klus die behoorlijk wat tijd in beslag neemt. In de middag overleg met mensen van NS over de stremmingen op het industriespoor Moerdijk/Zevenbergen. Wij bouwen een viaduct over dit spoor. Samen met veiligheidsmensen van NS bepaald wanneer er stremmingen zijn en wanneer inzet veiligheidsmensen nodig is.

Woensdag

De audit bij Staal Trio Moerdijk plus een producttoets. Bij de producttoets controleren we of het materiaal voldoet aan de eisen zoals die omschreven zijn in de contracten. We vinden een tekortkoming bij een las.

Die heeft een te grote randinkarteling en voldoet daarom niet aan de norm. Begin van Projectingenieursoverleg in Zwijndrecht. Alle ingenieurs van Zuid-Holland Zuid zijn aanwezig. We bespreken de resultaten van de audits en controleren de voortgang van de projecten, zodat straks alles gelijktijdig kan worden opgeleverd. Verder bespreken we de problemen die worden ondervonden bij de kwaliteitscontroles en de audits en proberen oplossingen te vinden.

Donderdag

Inspectiewandeling over de bestaande spoorbrug. Ik kijk naar de in aanbouw zijnde brug of alles aanwezig is om de laatste hamerstukken te kunnen plaatsen. Praat op de betonnen aanbrug op de Noordzijde met de uitvoerder om de stand van zaken door te nemen. Geen noemenswaardige bijzonderheden of problemen. Maatvoeringsoverleg met het baanteam in 's-Gravendeel. Zo zorgen we ervoor dat straks alles daadwerkelijk op elkaar past. In de middag ben ik terug in de bouwkeet. Nieuwe bouwtekeningen doornemen en zorgvuldig archiveren.

Vrijdag

Na het overleg bij de aannemer de kopieën opgevraagd van de tekeningen bodembescherming. Ik heb niet voldoende ervaring om de uitvoering van bijvoorbeeld zinkstukken goed te kunnen beoordelen. Doe dit daarom samen met een collega van de Bouwdienst. Samen constateren we geen onregelmatigheden. Loop nog snel even een rondje werk. In bouwkeet Barendrecht geven NS en Prorail de verplichte herhalingscursus Spoorwegveiligheid. Zonder deze cursus is het niet toegestaan langs het spoor te lopen. Aan het einde van de middag: naar huis. Jammer, ik kom in de file terecht maar... het weekend kan beginnen!

## **De werkweek van Gerard van der Linden, projectingenieur Veel heen-en-weer varen**

Maandag

De wekker gaat in Zuilichem. Ontbijten en dan in de auto. Na vijftig kilometer, om 07.30 uur, kom ik aan bij de keet Moerdijk, ons onderkomen bij de brug over het Hollandsch Diep. Na het eerste kopje koffie van die dag, volgt projectteamoverleg. Met de drie collega's bekijken we de stand van zaken en leggen de taakverdeling voor deze week vast. 's Middags planningsoverleg, waarbij de plannings van de aannemerscombinatie onder de loep worden genomen. We zitten met alle deelprojecten van Zuid-Holland Zuid om de tafel en signaleren de knelpunten. Dat valt mee deze keer. Het is een belangrijk overleg voor de aannemerscombinatie. De plannings zijn immers gekoppeld aan de betalingen.

Dinsdag

Tijd voor het vaste werkoverleg. Samen met de aannemer bespreken we alle zaken rondom de 'scheepvaartbebording' van de brug. Ik verzorg de verslaggeving van het werkoverleg en stel de actiepunten op. De middag wordt gebruikt om het verslag te schrijven en opvolging te geven aan de actiepunten. Wat eten om daarna op weg te gaan naar Projectbureau HSL-A16. Daar is vanavond een klankbordavond voor de omwonenden georganiseerd. Als vertegenwoordiger van het deelproject dat verantwoordelijk is voor de bouw van de brug, geef ik een presentatie, laat foto's zien en beantwoord vragen. Na de afsluitende evaluatie naar huis.

Woensdag

Eén van de actiepunten van het werkoverleg is om met Rijkswaterstaat tot overeenstemming te komen over de beboeiing, de radarreflectie en de verlichting van de brug. Samen met de projectleider bespreken we deze zaken nader op het kantoor van Rijkswaterstaat in Dordrecht. Terug in de keet, na de lunch, aan de slag om de aanstaande audits voor te bereiden. Een middag schrijf- en denkwerk dus.

Donderdag

Overleg met de afdeling communicatie. Het gaat om de interne én de externe communicatie. Kunnen we nog mijlpalen melden? Zijn er klachten binnengekomen? Overleg verloopt soepel, de plaatsing van laatste twee hamerstukken vormt wat mij betreft een absolute mijlpaal. De werkboot van Rijkswaterstaat meert af om mij en een projectleider van de aannemerscombinatie op te halen. We gaan boeien op verschillende plaatsen uitzetten om te bepalen op welke manier het beste radarbeeld ontstaat. Veel heen-en-weer varen, boei erin, boei eruit. Voor je het weet, is het middag. We blijven op het water, want in de namiddag wordt de verlichting van de brug onder de loep genomen. Een secuur klusje, de verlichting mag de scheepvaart niet hinderen evenals de omwonenden. Ook de natuur mag niet worden verstoord door de verlichting terwijl de



architect bepaalde wensen heeft om 'zijn' brug zo mooi mogelijk uit te lichten. Het is zoeken naar de gulden middenweg. Het is ver na vijven voor we weer vaste wal onder voeten krijgen.

Vrijdag

Aannemersoverleg in de keet te Moerdijk, noemen het ook wel het 'afwijkingsoverleg'. De aannemer licht toe welke afwijkingen er zijn en vertelt waarom. Aan ons de taak de afwijkingen te toetsen, goed- of af te keuren om later eventueel het budget bij te stellen. Een groep eerstejaarsstudenten van de TU Delft arriveert. Zij worden door mij rondgeleid. Wij laten zien waar wij in de praktijk mee bezig zijn. We gaan na een wandeling het water op met alle studenten om ook vanaf het water de brug te kunnen bekijken. Nog net geen oh's en ah's. Als afsluiting van de excursie een hapje en een drankje in de keet. Het weekend wacht.

## 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:

<b>Datum</b>	<b>Onderwerp</b>	<b>Kamerstuknummer</b>
05-07-2002	Brief Minister over de aanleg van de bouw- weg Bent ter ontsluiting van het bouwverkeer	2001-2002, 22026 nr. 169, Tweede Kamer
27-08-2002	Brief Minister over zijn standpunt inzake de uitvoering van de motie Feenstra c.s. (kamerstuk 22026, nr. 161)	2001-2002, 22026 nr. 170, Tweede Kamer
27-08-2002	Brief Minister met een aanvulling op zijn laatste brief inzake tariefre restrictie (kamerstuk 22026, nr. 170)	2001-2002, 22026 nr. 171, Tweede Kamer
02-10-2002	Brief Minister inzake stand van zaken overleg met HSA over tariefre restrictie voor het vervoer op de HSL-Zuid	2002-2003, 22026 nr. 173, Tweede Kamer
03-10-2002	Brief Minister met reactie op het voorstel van de Tweede Kamer voor een herziene versie van de Procedureregeling Grote Projecten (kamerstuk 28247, nr. 1)	2002-2003, 28247 nr. 2, Tweede Kamer
11-10-2002	Brief Minister ter aanbieding van de elfde Voortgangsrapportage van de HSL-Zuid (periode 1 januari-30 juni 2002)	2002-2003, 22026 nr. 174, Tweede Kamer
15-10-2002	Brief Minister over de gevolgde aanbestedingsprocedure voor het vervoer over de HSL-Zuid	2002-2003, 22026 nr. 175, Tweede Kamer
05-11-2002	Vaststelling begroting van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2003: Brief Minister over een reservering van 985 miljoen euro voor de uitvoering van spoor- projecten en de (ingecalculeerde) risico's van die uit- voering	2002-2003, 28600 A nr. 14, Tweede Kamer
29-11-2002	Brief Minister over de risicoreservering van 985 miljoen euro	2002-2003, 22589 nr. 201, Tweede Kamer
06-12-2002	Brief Minister met antwoorden op aantal vragen gesteld in tweede termijn in Commissie van VW over Voortgangsrapportages Betuweroute en HSL-Zuid	2002-2003, 22589 nr. 202, Tweede Kamer
10-12-2002	Brief over een onderzoek door de Algemene Rekenkamer naar de risico-reservering voor de Betuweroute en de de HSL-Zuid (brief van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat)	2002-2003, 28724 nr.1, Tweede Kamer
20-12-2002	Risico-reservering voor de Betuweroute en de HSL-Zuid (brief van de Algemene Rekenkamer)	2002-2003, 28724 nr.2, Tweede Kamer
23-12-2002	Brief Staatssecretaris VROM over mogelijke vermindering van de grondwaterkwaliteit door het gebruik van Bentoniet AVI-bodemas	2002-2003, 22026 nr.177, Tweede Kamer

## Afkortingenlijst

<b>AVI:</b>	Afval Verwerkings Installatie
<b>B&amp;W:</b>	College voor Burgemeester & Wethouders
<b>DSV:</b>	Doorgaand Spoor Viaduct
<b>EKB:</b>	Externe Kwaliteits Borging
<b>EMC:</b>	Elektromagnetische compatibiliteit
<b>FES:</b>	Fonds Economische Structuurversterking
<b>GHG:</b>	Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand
<b>HSA:</b>	High Speed Alliance
<b>HSL:</b>	Hogesnelheidslijn
<b>IBOI:</b>	Index Bruto Overheidsinvesteringen
<b>IVW:</b>	Inspectie Verkeer en Waterstaat
<b>LNV:</b>	Ministerie van Landbouw, Natuur en Visserij
<b>MER:</b>	Milieu Effect Rapportage
<b>NMBS:</b>	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
<b>NS:</b>	Nederlandse Spoorwegen
<b>PKB:</b>	Planologische Kern Beslissing
<b>PPS:</b>	Publiek Private Samenwerking
<b>SGR :</b>	Structuurschema Groene Ruimte
<b>TBM:</b>	Tunnelboormachine
<b>TGZ:</b>	Thermisch Gereinigd Zand
<b>TK:</b>	Tweede Kamer
<b>TNO:</b>	Nederlandse Organisatie voor toegepast- natuurwetenschappelijk onderzoek
<b>VGR:</b>	Voortgangsrapportage
<b>VOBN:</b>	Vereniging van Ondernemingen van Betonmortel fabrikanten
<b>VROM:</b>	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
<b>V&amp;W:</b>	Ministerie van Verkeer en Waterstaat