

Voortgangsrapport 16 Hogesnelheidslijn-Zuid

.....

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Informatie: www.hslzuid.nl

Datum: maart 2005

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	4
1.1 ZESTIENDE VOORTGANGSRAPPORT	4
1.2 PARLEMENTAIR ONDERZOEK	4
1.3 LEESWIJZER.....	4
2. DE SCOPE VAN HET PROJECT	5
2.1 INFRASTRUCTUUR.....	5
2.1.1. <i>Onderbouw</i>	5
2.1.2. <i>Aansluitingen en overige infrastructuur</i>	6
2.1.3. <i>Bovenbouw</i>	7
2.2 VEILIGHEID	7
2.3 VERVOER	8
2.4 VOORBEREIDING INDIENSTSTELLING EN OPLEVERING.....	10
2.5 OVERDRACHT NAAR PRORAIL	10
3. DE PLANNING VAN HET PROJECT	11
3.1 MIJLPALEN.....	11
3.2 VOORTGANG EN PLANNINGSRISICO'S PER MIJLPAAL.....	12
3.2.1. <i>Infrastructuur zuidelijk deel Rotterdam-Belgische grens</i>	12
3.2.2. <i>Infrastructuur noordelijk deel Amsterdam-Rotterdam</i>	13
3.2.3. <i>Inspanningsverplichting start vervoer zuidelijk deel</i>	14
3.2.4. <i>Start commercieel vervoer HSL-Zuid</i>	14
4. DE FINANCIËN VAN HET PROJECT	15
4.1 ALGEMEEN.....	15
4.2 MUTATIES OP HET PROJECTBUDGET	15
4.3 UITGAVEN EN AANGEGANE VERPLICHTINGEN.....	18
4.4 REALISATIEPROGRAMMA HOGESNELHEIDSLIJN.....	19
5. DE RISICO'S VAN HET PROJECT.....	20
5.1 PROGNOSE MEERKOSTEN / RISICORESERVERING	20
5.2 RISICO'S NA DE REALISATIEFASE	21
5.3 ONTWIKKELING IN DE RISICO-HOOFDGROEPEN.....	22
5.4 ONDERSCHIED IN DE MATE VAN BEÏNVLOEDBAARHEID	24
5.5 BELANGRIJKSTE BEÏNVLOEDBARE RISICO'S	26
5.5.1. <i>Tijdsrisico's infrastructuur</i>	26
5.5.2. <i>Tijdsrisico's integrale testfase</i>	28
5.5.3. <i>Overige risico's</i>	28
OVERZICHT KAMERSTUKKEN.....	30
AFKORTINGENLIJST	31

1. Inleiding

1.1 Zestiende Voortgangsrapport

Het project Hogesnelheidslijn-Zuid (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. Dit zestiende Voortgangsrapport (VGR) beschrijft de voortgang van de aanleg van de HSL-Zuid over de periode 1 juli 2004 tot en met 31 december 2004.

1.2 Parlementair onderzoek

Naar aanleiding van de conclusies van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten over de informatievoorziening over Grote Projecten aan de Tweede Kamer zijn, vooruitlopend op de Kamerbehandeling, de opzet en de hoofdstukindeling van het voortgangsrapport aangepast. Minder uitgebreid wordt ingegaan op de voortgang van het project, terwijl de nadruk wordt gelegd op de risico's en de wijze waarop deze beheerst worden.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 behandelt de projectscope, hoofdstuk 3 de planning, hoofdstuk 4 gaat in op de financiën en in hoofdstuk 5 komen de projectrisico's aan de orde.

2. De scope van het project

Dit hoofdstuk behandelt de actuele stand van zaken van de bouw van de HSL-Zuid. Tevens komen hierin het vervoer, de veiligheid, het testen en de toekomstige rol van ProRail aan de orde.

2.1 Infrastructuur

2.1.1. Onderbouw

De civiele onderbouw van de HSL-Zuid is nagenoeg gereed. Het zuidelijke deel is grotendeels opgeleverd en ter beschikking gesteld aan Infrasppeed; het noordelijke deel volgt (grotendeels) in het eerste kwartaal van 2005.

De volgende mijlpalen zijn in de verslagperiode bereikt.

- Het Doorgaand Spoorviaduct over de A12 is gereed.
- De afbouw van het Ringvaartaquaduct is gereed.
- De tunnels Oude Maas en Dordtsche Kil zijn beide gereed.
- Het knooppunt Klaverpolder is in gebruik genomen.

In de terbeschikkingstelling van de onderbouw aan Infrasppeed, treden nog enkele vertragingen op. Deze vertragingen worden onder andere veroorzaakt door het aanbrengen van de brandwerende bekleding in de boortunnel, de afbouw van een aantal tunnelgebouwen, het boren van gaten voor verankeringen en het aanpassen van de randbalken als fundatie voor de geluidsschermen (deze risico's worden nader toegelicht in hoofdstuk 5 risico's). Het tijdig beschikbaar komen van de overkapping bij Barendrecht kan eveneens tijdsdruk worden. In samenwerking met de bovenbouwaannemer Infrasppeed worden maatregelen bepaald om de vertragingen van de onderbouw in de planning van de bovenbouw op te vangen. Ondanks de eerdergenoemde vertragingen in de onderbouw is de aanvangsdatum voor het commercieel vervoer nog steeds haalbaar.

Relevante aspecten ten aanzien van de onderbouw-scope in de verslagperiode:

- De Tweede Kamer is op 8 november 2004 per brief geïnformeerd over de problematiek van de brandwerende bekleding in de Boortunnel. De ingebruikname van de westbuis van de boortunnel door Infrasppeed is gepland op 14 februari 2005; de ingebruikname van de oostbuis is vertraagd. De vertraging wordt veroorzaakt door een onverwachte noodzakelijke revisie van het spuitmateriaal en door de complexe logistiek, veroorzaakt doordat meerdere aannemers gelijktijdig in de tunnel werkzaam zijn. De vertraging heeft

gevolgen voor het moment waarop Infrasppeed zal starten met het aanbrengen van de bovenbouw. Aanvullende maatregelen zullen getroffen moeten worden om vertraging in de werkzaamheden van Infrasppeed te minimaliseren.

- Tijdens de verslagperiode heeft de brug over het Hollandsch Diep in de belangstelling gestaan. In oktober 2004 bleek dat, na een periode van stabilisatie, één van de pijlers onder de brug Hollandsch Diep opnieuw was gaan zetten. Het zettingspatroon is daarna weer genormaliseerd. Deskundigen van de aannemer hebben aangetoond dat er geen extra risico's zijn ten aanzien van de zettingen. De Staat heeft onafhankelijke deskundigen geraadpleegd die de conclusies van de aannemer bevestigen.
- Nabij het in aanbouw zijnde viaduct van de N446 over de A4 zijn eind december bouwmaterialen verloren gegaan bij een (vermoedelijk aangestoken) brand. De brand heeft geen gevolgen voor de planning.
- Het ontwerp voor de definitieve hellingbanen van de fiets-/voetgangersbrug de Burgst nabij station Breda - Prinsenbeek is op 15 december 2004 met de omwonenden afgestemd. Naar verwachting zal de bouw begin 2006 plaatsvinden.
- De nog te plaatsen geluidsschermen langs het tracé worden van verticale strepen voorzien. Dit gebeurt eveneens voor de reeds geplaatste schermen, indien deze risicovol zijn voor vogels.
- Vrijwel alle gronden voor de aanleg van de HSL-Zuid, de A4 en A16 zijn beschikbaar.

Op 4 november 2004 heeft een ernstig ongeval met dodelijke afloop plaatsgevonden nabij Hoogmade. Een graafmachine is van de zettingsvrije plaat afgereden en is vervolgens gekanteld. De machinist is daarbij in zijn cabine beklemd geraakt en ter plaatse overleden. Onderzoek is ingesteld door de Arbeidsinspectie.

2.1.2. Aansluitingen en overige infrastructuur

De aansluitingen van het HSL-spoor op het bestaande spoornet bij Hoofddorp, Rotterdam en Breda verlopen in hoofdlijnen volgens plan. Een knelpunt is de tijdige realisatie van de koppeling van de verschillende beveiligingssystemen (koppeling EBS-ERTMS) van het bestaande spoornet met de HSL-Zuid. Een strakke regievoering is ingesteld om de voortgang op de totstandkoming van deze koppeling te bewaken.

De kruisende en belendende infrastructuur, die gebouwd of aangepast is in verband met de aanleg van de HSL-Zuid en de reconstructie van de Rijkswegen A4 en A16, wordt overgedragen aan de toekomstige beheerders. Wanneer als gevolg van de aanleg van de HSL-Zuid, sprake is van een toename van de kosten van onderhoud, wordt het bedrag van die toename afgekocht op basis van uniforme uitgangspunten.

Het proces verloopt conform planning.

2.1.3. Bovenbouw

Tussen Rotterdam en de Belgische grens is Infrasppeed op grote schaal gestart met het aanbrengen van de spoorrails en bovenleidingportalen. Ook op het traject Rotterdam - Hoofddorp is inmiddels al op verschillende locaties een start gemaakt. De werkzaamheden van Infrasppeed liggen op schema. Het bouwproces van de bovenbouw is echter in het zuiden niet geheel zonder belemmeringen opgestart. De onderbouw in het Develgebied en de Hoeksche Waard is later opgeleverd dan de geplande startdatum van Infrasppeed. Tevens was de afbouw van de tunnelgebouwen van de tunnels Oude Maas en Dordtsche Kil later voorzien dan waar Infrasppeed volgens het contract op mocht rekenen. Er zijn beheersmaatregelen getroffen om de gevolgen voor de planning te neutraliseren.

In de door de Staat uitgevoerde audits is een aantal verbeterpunten in de processen van Infrasppeed gesignaleerd. Omdat vervolgens de verbeteringen te traag tot stand kwamen is Infrasppeed hierop aangesproken. Inmiddels zijn afspraken gemaakt over een snellere afhandeling van de verbeterpunten en het wegwerken van de ontstane achterstand.

In VGR 15 is aangegeven dat energieleverancier Essent de elektriciteitsaansluiting voor het zuidelijke deel van de HSL-Zuid mogelijk niet op de gewenste datum gereed zou hebben. De actuele stand van zaken is dat Essent de aansluiting alsnog tijdig kan realiseren, ervan uitgaande dat de benodigde vergunningen tijdig worden verkregen.

2.2 Veiligheid

Infrasppeed is verantwoordelijk voor de realisatie en het onderhoud van veilige spoorinfrastructuur. HSA is verantwoordelijk voor veilig vervoer en het veilig gebruik van de infrastructuur. Beide partijen tonen door middel van een eigen Safety Case aan dat zij aan deze verplichting voldoen. Omdat bij de HSL-Zuid nieuwe infrastructuur en een nieuw vervoersproces gelijktijdig worden gerealiseerd, wordt voor de beginsituatie door de Staat een Integrale Safety Case opgesteld. In deze Safety Case wordt gewaarborgd dat aan het Integraal Veiligheidsplan (IVP) wordt voldaan. Dit IVP is gebaseerd op de veiligheidseisen zoals gesteld in het Tracébesluit. Naast 'Independent Safety Assessors' ziet de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) erop toe op dat deze drie Safety Cases (van Infrasppeed, HSA en de Integrale Safety Case) een voldoende veiligheidsniveau waarborgen.

In de afgelopen verslagperiode is Luxcontrol gecontracteerd als Independent Safety Assessor (ISA) van de HSL-Zuid. Luxcontrol heeft inmiddels een toets verricht op de tweede versie van de Integrale Safety Case en een audit uitgevoerd op het veiligheidsmanagement van de projectorganisatie HSL-Zuid. Beide beoordelingen waren positief. De volgende versie van de Integrale Safety Case zal in de zomer van 2005 worden opgeleverd. In deze versie zal een volgende

bijdrage van Infraspeed en de eerste bijdrage van HSA worden toegevoegd.

Op grond van de Woningwet (met name de achterliggende gemeentelijke Bouwverordeningen) en de Beleidsnota Tunnelveiligheid zullen voor de HSL-Zuid gebruiksvergunningen worden aangevraagd voor de tunnels Groene Hart, Oude Maas, Dordtsche Kil, Tunnel Rotterdam Noordrand, de dive onder Lombardijen en de Kap Barendrecht.

Van de vier veiligheidsissues die in VGR 14 en VGR 15 zijn behandeld, zijn inmiddels twee dossiers afgerond:

- Brug Hollandsch Diep: besloten is een droge blusleiding aan te brengen;
- De brandwerendheid discussie (temperaturen waartegen een tunnel in geval van brand bestand moet zijn): uit onderzoek blijkt dat de temperaturen onder de gestelde grens van 1.000 graden Celsius blijven. De HSL-Zuid wordt volgens deze norm gerealiseerd.

Twee dossiers zijn nog in behandeling:

- Ontsporingseleiding: over de aanpak en verdere uitwerking bestaat in grote lijnen overeenstemming met de hulpdiensten. Infraspeed beperkt het aanbrengen van de ontsporingseleiding tot de risicovolle locaties. Dit betreft circa 50% van het door Infraspeed aan te leggen spoor.
- 15-minuten brandwerendheid-eis: het overleg over het minimaal 15 minuten 'binnen een treinstel houden' van een brand heeft nog niet geleid tot overeenstemming. De discussie spitst zich toe op de gevolgen voor evacuatie in geval van brand in een motorrijtuig. In het tweede kwartaal van 2005 zal hierover een besluit genomen moeten worden.

2.3 Vervoer

Overleg Tweede Kamer

De Tweede Kamer is per brief van 1 juni 2004, alsmede met de antwoorden op de Kamervragen van 5 juli 2004 geïnformeerd, dat het overleg met zowel HSA en diens aandeelhouders, als met de Belgische overheid en de NMBS in volle gang is. Op 8 november 2004 is de Kamer schriftelijk geïnformeerd over de verantwoordelijkheden van partijen die betrokken zijn bij het vervoer over de HSL-Zuid. Hierin is ingegaan op de wijze waarop de motie Hofstra (22026, nr. 196) wordt uitgevoerd. Tijdens vertrouwelijk overleg met de Kamer op 17 november en 8 december 2004 is een toelichting gegeven op de stand van zaken van de gesprekken met de Belgische federale overheid en de standpunten van de Minister van Verkeer & Waterstaat (V&W) in deze.

Onderhandelingen België

In de loop van 2004 hebben gesprekken plaatsgevonden tussen de Minister van V&W en de Belgische federale Minister van Begroting en Overheidsbedrijven over de reistijden in België. De inzet van de minister is het alsnog realiseren van de reistijden die zijn overeengekomen in het Verdrag met België van 21 december 1996. Voor de bediening van Breda - Brussel en Den Haag - Brussel, waarvoor met HSA een dienstenpatroon is gecontracteerd, heeft HSA bijstand gevraagd aan de minister, teneinde de medewerking van de NMBS aan deze bediening te verkrijgen. De bediening is onderwerp van gesprek tussen de Nederlandse en Belgische minister. Op verzoek van de ministers hebben HSA en NMBS hiervoor diverse scenario's uitgewerkt.

De gesprekken tussen beide ministers worden voortgezet in aanwezigheid van de vervoerders (HSA en NMBS) en hebben mede betrekking op de bediening van Den Haag – Brussel en Breda – Brussel.

Realisatiedatum

Op 3 november 2004 heeft het Opvolgingscomité vergaderd over de voortgang van de werken aan beide zijden van de grens. Er is gezamenlijk geconstateerd dat 1 april 2007 een reële realisatiedatum is voor de start van het commercieel vervoer over de HSL-Zuid. Het Opvolgingscomité heeft de ministers per brief van 3 december 2004 voorgesteld de realisatiedatum in het verdrag te wijzigen in 1 april 2007 (was 1 juni 2005). De ministers hebben met dit voorstel ingestemd.

Koppeling beveiligingssystemen

Om grensoverschrijdend vervoer mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat de beveiligingssystemen van Nederland en België aan elkaar worden gekoppeld. In de verslagperiode werd duidelijk dat de beoogde koppeling (van de 'Radio Block Centres') voor een tijdige aanvang van het vervoer te laat gerealiseerd zou kunnen worden, doordat de EU-specificaties niet op tijd beschikbaar komen. De ministers hebben geconstateerd dat dit een probleem is waarvoor gezamenlijk een oplossing moet worden gezocht. Inmiddels is het onderzoek naar alternatieve koppelingsmogelijkheden opgestart.

Thalys/V300

Aanpassing van de Thalys-treinen aan het ERTMS-beveiligingssysteem is noodzakelijk om de verbinding Amsterdam - Brussel - Parijs mogelijk te maken. Het is de verantwoordelijkheid van de vervoerders HSA, NMBS en SNCF om tijdig tot overeenstemming hierover te komen. Het betreft onderwerpen als de keuze voor de ERTMS-boordapparatuur (inclusief de koppelingsmodule ten behoeve van de aansluiting op ATB, de zogenaamde STM-ATB¹). De Minister van V&W heeft op verzoek van HSA en gezamenlijk met de Belgische federale minister het belang van tijdige aanpassing van de Thalys-treinen bij haar Franse collega aan de orde gesteld.

¹ STM (specific transmission module) vertaalt signalen van ATB naar de ERTMS boardcomputer in de trein.

Shuttles/V250

Per 1 april 2006 start de leverancier van de treinen van HSA (AnsaldoBreda, Italië) met het testen van het V250 materieel. Volgens informatie van HSA is het V250 materieel vanaf 1 april 2007 beschikbaar voor commercieel vervoer.

2.4 Voorbereiding indienststelling en oplevering

Het HSL-Zuid vervoerssysteem kan in gebruik worden genomen nadat de verschillende deelsystemen zijn getest en vrijgegeven. Dit is een complex proces waarin veel partijen met verschillende verantwoordelijkheden participeren. De testen worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van Infrasppeed en HSA. De notified bodies² zien toe op de juiste uitvoering van de testen inzake interoperabiliteit. Met behulp van deze testen dient te worden aangetoond dat de verschillende deelsystemen voldoen aan de contractuele eisen en aan de Europese en Nederlandse publiekrechtelijke eisen. De rol van de Staat is het aanspreken van de verschillende partijen, opdat zij tijdig en adequaat opereren en het zonedig zelf (laten) uitvoeren van integratie testen. De Staat is in ieder geval zelf verantwoordelijk voor het testen van de operationele procedures, zoals bijvoorbeeld bij calamiteiten in tunnels.

2.5 Overdracht naar ProRail

Op 21 december 2004 heeft de Tweede Kamer ingestemd met het verlenen van de beheerconcessie voor de hoofdlijninfrastructuur aan ProRail, lopende van 1 januari 2005 tot 1 januari 2015. Zodra de HSL-Zuid is opgenomen in het KB Hoofdspoorwegen is ProRail (onder de termen van de beheerconcessie en de Spoorwegwet) beheerder van de HSL-Zuid. Dit wil zeggen dat ProRail verantwoording verschuldigd zal zijn aan de minister over de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van alle infrastructuur op de HSL-Zuid corridor (en daarbuiten), zowel voor instandhouding als voor veiligheid en het milieu- en juridisch beheer. Tevens is ProRail dan verantwoordelijk voor de capaciteitsverdeling en de verkeersleiding op de HSL-Zuid.

Naar verwachting wordt medio 2005 een besluit genomen over de wijze waarop de relatie tussen de Minister van V&W, ProRail en Infrasppeed in de toekomst zal worden vormgegeven.

² Europese en nationale wetgeving bepalen dat het commercieel vervoer over de HSL-Zuid pas mag starten nadat alle onderdelen zijn gecertificeerd. De certificering geschiedt door zogenaamde notified bodies. Dit zijn onafhankelijke instellingen die door een lidstaat zijn aangewezen en bij de Europese Commissie zijn aangemeld.

3. De planning van het project

Dit hoofdstuk behandelt de projectplanning ten aanzien van de hoofdmijlpalen. Vervolgens wordt ingegaan op de risico's die het behalen van deze mijlpalen kunnen beïnvloeden.

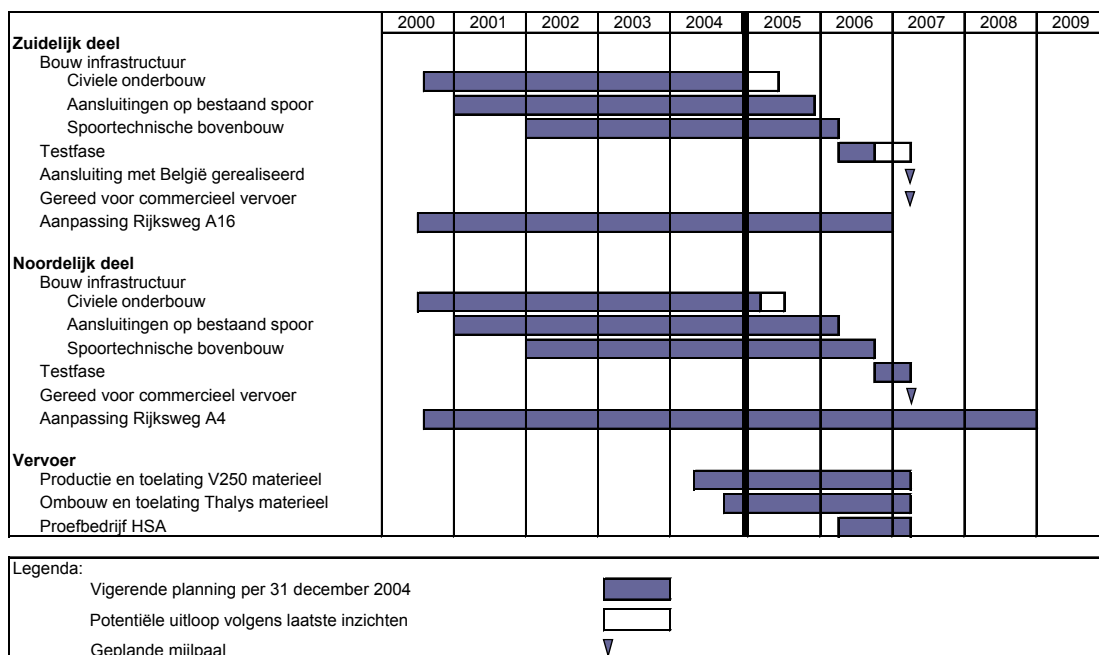
3.1 Mijlpalen

De hoofdmijlpalen hangen samen met de data die contractueel met Infrasppeed en HSA zijn overeengekomen.

1. 1 april 2006: infrastructuur tussen Rotterdam en de Belgische grens beschikbaar.
2. 1 oktober 2006: infrastructuur tussen Rotterdam en Amsterdam beschikbaar.
3. 1 oktober 2006: inspanningsverplichting HSA om vervroegd te starten met exploitatie op het zuidelijke deel.
4. 1 april 2007: start commercieel vervoer HSL-Zuid (aanvangsdatum).

De Staat ziet erop toe dat deze mijlpalen worden gehaald. Dit betekent dat er, waar mogelijk, maatregelen worden getroffen indien vertragingen dreigen op te treden, die het behalen van deze mijlpalen beïnvloeden. De verwachting is dat zowel de realisatie van de infrastructuur als de start van het commercieel vervoer per 1 april 2007 gehaald wordt. Een eerdere ingebruikname van de lijn op het zuidelijke deel per 1 oktober 2006 wordt echter niet meer haalbaar geacht.

De vigerende planning is weergegeven in onderstaand figuur³.



Figuur 1: vigerende planning.

3.2 Voortgang en planningsrisico's per mijlpaal

Per mijlpaal is de voortgang aangegeven en zijn de belangrijkste planningsrisico's aangegeven. De contractpartijen zijn zelfstandig verantwoordelijk voor het tijdig realiseren van de mijlpalen. De Staat is echter in de meeste gevallen verantwoordelijk voor de interfaces tussen de verschillende projectdelen. Hierdoor zal de Staat, bij dreigende vertraging op een bepaald deel, maatregelen moeten initiëren om vertraging op een opvolgend deel te voorkomen of terug te dringen.

De in dit hoofdstuk aangegeven belangrijkste risico's hebben uitsluitend betrekking op de planning. In hoofdstuk 5 worden de meest relevante risico's en maatregelen nader beschreven.

3.2.1 Infrastructuur zuidelijk deel Rotterdam-Belgische grens

Voortgang

³ Ten opzichte van VGR 15 wijkt figuur 1 op een aantal aspecten af:

- De indeling naar het zuidelijke deel (Rotterdam – België) en het noordelijke deel (Rotterdam – Hoofddorp) is omgedraaid, omdat het zuidelijke deel voorop ligt in de planning.
- Voorheen gaven de balken en mijlpalen aan wat gerealiseerd was en wat nog moest worden gerealiseerd. In dit figuur wordt weergegeven wat de vigerende planning is en welke potentiële uitloop bestaat ten aanzien van de mijlpalen.
- De 'aansluitingen op bestaand spoor' werden voorheen met name weergegeven voor het civieltechnische werk. In dit figuur wordt dit integraal, dus inclusief het spoortechnische- en installatiewerk weergegeven.

De civiele onderbouw op het zuidelijke deel van de HSL-Zuid is voor circa 90% gereed. De tunnelgebouwen van de tunnels Oude Maas en Dordtsche Kil en de overkapping te Barendrecht moeten nog worden afgebouwd. De werkzaamheden voor de aansluitingen van de HSL-Zuid op bestaand spoor nabij Rotterdam Lombardijen, Zevenbergschen Hoek en Breda West liggen op schema. Het aanbrengen van de bovenbouw door Infrasppeed is in volle gang en verloopt grotendeels conform planning. Nog gestart moet worden met de bovenbouwwerkzaamheden in de tunnels Oude Maas en Dordtsche Kil en de ballastbaan Galder – Belgische grens.

De overige activiteiten zijn:

- Voor de testfase is inmiddels een integraal testplan ontwikkeld;
- Operationele scenario's voor de test- en exploitatiefase worden ontwikkeld;
- De Integrale Safety Case (versie 2A) is gereed voor beoordeling door IVW;
- Software wordt ontwikkeld voor de koppeling van bestaande treinbeveiliging- en bedieningssysteem (EBS en VPT) met het nieuwe systeem (ERTMS);
- Aanpassingen aan de bestaande infrastructuur en het bestaande materieel in verband met beïnvloeding door 25kV (EMC) vinden plaats.

Risico's

Onderkend zijn de volgende risico's, die de planning van de infrastructuur op het zuidelijke deel van de HSL-Zuid kunnen beïnvloeden:

Mijlpaal	Planningsrisico's
1 april 2006: infrastructuur tussen Rotterdam en de Belgische grens beschikbaar.	Projectdeel Barendrecht niet tijdig beschikbaar.
	Vertraging door aanpassen funderingen van geluidsschermen wegens dynamische belastingen.
	Vertraging door niet tijdige afbouw tunnelgebouwen Oude Maas en Dordtsche Kil.
	Koppeling ERTMS – beveiliging- en bedieningssysteem bestaand spoor (EBS) niet tijdig gereed.
	Vertraging in de testperiode door niet tijdige ombouw van bestaand rollend materieel vanwege beïnvloeding door 25 kV (EMC).
	Vertraging testen 160 km/u – 330 km/u op de grens als gevolg van het niet synchroon lopen van de planningen van Nederland en België.
	Vertraging koppeling beveiligingssysteem Nederland – België (Gateway).

3.2.2. Infrastructuur noordelijk deel Amsterdam-Rotterdam

Voortgang

De civiele onderbouw op het noordelijke deel van de HSL-Zuid is voor circa 90% gereed. De werkzaamheden aan de brandwerende bekleding in de Boortunnel, de tunnelgebouwen en het inboren van ankers voor bovenleidingen, moeten nog worden afgerond. De werkzaamheden aan de aansluitingen op bestaand spoor nabij Hoofddorp en Rotterdam West zullen tot in het eerste kwartaal van

2006 doorlopen. Het aanbrengen van de bovenbouw door Infrasppeed is op verschillende plaatsen opgestart. Nog gestart moet worden met de bovenbouwwerkzaamheden in de Boortunnel en het deel tussen Rotterdam en de Boortunnel.

De overige activiteiten zijn identiek aan die genoemd onder paragraaf 3.2.1.

Risico's

Onderkend zijn de volgende risico's, die de planning van de infrastructuur op het noordelijke deel van de HSL-Zuid kunnen beïnvloeden:

Mijlpaal	Planningsrisico's
1 oktober 2006: Infrastructuur tussen Rotterdam en Amsterdam beschikbaar.	Vertraging door aanpassen funderingen van geluidsschermen wegens dynamische belastingen.
	Vertraging door niet tijdige afbouw tunnelgebouwen Boortunnel.
	Vertraging door uitlopen aanbrengen brandwerende bekleding Boortunnel.
	Koppeling ERTMS – beveiliging- en bedieningssysteem bestaand spoor niet tijdig gereed.
	Vertraging in testperiode door niet tijdige ombouw van bestaand rollend materieel vanwege beïnvloeding door 25 kV (EMC).

3.2.3. Inspanningsverplichting start vervoer zuidelijk deel

HSA heeft de inspanningsverplichting om het vervoer over het zuidelijke deel van de HSL-Zuid zo vroeg mogelijk aan te vangen. Gepland is dat vanaf 1 oktober 2006 de infrastructuur hiervoor beschikbaar komt. De grensoverschrijdende testen van de infrastructuur zullen naar verwachting in de zomer van 2006 afgerond zijn. Voor zover nu bekend zal HSA niet in staat zijn deze inspanningsverplichting na te komen, onder andere door het niet eerder dan in december 2006 openen van de tunnel in Antwerpen en het niet tijdig beschikbaar hebben van treinmaterieel. HSA koerst nu aan op de start van het commerciële vervoer op de contractueel overeengekomen datum van 1 april 2007.

3.2.4. Start commercieel vervoer HSL-Zuid

De start van het commercieel vervoer over de HSL-Zuid per 1 april 2007 is afhankelijk van de vorderingen van de vervoerder(s). Ten aanzien van de ombouw van het Thalys-materieel (installatie van ERTMS) is door HSA hulp gevraagd. Daartoe heeft de minister (tezamen met de Belgische minister) geïntervenieerd in de richting van SNCF. Dit heeft tot het resultaat geleid dat de potentiële vertraging is teruggedrongen. Desondanks blijft de ombouw van het Thalys-materieel tijdskritiek.

4. De financiën van het project

Dit hoofdstuk behandelt de financiën van het project. Ingegaan wordt op het projectbudget en de mutaties hierop, op de aangegeven verplichtingen en de uitgaven en op de financiering van het project inclusief de ontvangen en te ontvangen EU-subsidies.

4.1 Algemeen

Dit hoofdstuk gaat in op de ontwikkeling van de projectkosten en -uitgaven in de periode 1 juli 2004 tot en met 31 december 2004. De aanpassingen aan het spoorwegnet bij Breda en aan de rijkswegen A4 en A16 zijn separaat opgenomen. Hierdoor wordt de aansluiting met de PKB deel 3, de begroting en de jaarrekening behouden.

PKB deel 3 (1996) geeft aan dat met de aanleg van de HSL-Zuid een investeringsbedrag is gemoeid van € 3,413 miljard (exclusief BTW, prijspeil 1995), exclusief de bijdrage aan België. Voor een compleet beeld is de bijdrage aan België in het kostenoverzicht opgenomen.

4.2 Mutaties op het projectbudget

In de verslagperiode zijn de volgende mutaties verwerkt:

Compensatie BTW

Ter compensatie van de BTW-uitgaven over 2004 wordt € 125 mln toegevoegd aan het HSL-artikel.

Technische mutaties

Ten gevolge van een voordelig saldo ontvangsten over het jaar 2004 van € 16,3 mln wordt dit bedrag toegevoegd aan de begroting. De beschikbaarheidsvergoeding aan Infrasppeed zal dalen met € 7 mln tot € 3.017 mln, als gevolg van aanpassing van de indexering tot en met 2004.

Een en ander zal moeten worden verwerkt in de begroting voor 2006.

Voor de prijsontwikkeling van het projectbudget zijn de percentages gehanteerd zoals opgenomen in tabel 1. Het zijn de door het ministerie van Financiën vastgestelde percentages, gebaseerd op de door het Centraal Economisch Planbureau berekende IBOI (Indexering Bruto Overheids Investerings).

Prijnsindexpercentages								
1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1,50 %	2,75 %	2,75 %	1,40 %	2,50 %	4,50 %	3,00 %	2,75 %	1,25 %

Tabel 1: prijsindexpercentages

Het projectbudget per ultimo 2004 is weergegeven in de volgende tabel.

	Wijzigingen pp'95			Totaal (pp'95)	Prijs- index ('96-'04)	Totaal (pp '04)
	PKB dl 3 (pp'95)	Vorige perioden	Deze periode			
Uitvoeringskosten	3.089	462	13	3.564	705	4.269
Grondverwerving	324	-72		252	26	278
<i>Subtotaal</i>	<i>3.413</i>	<i>390</i>	<i>13</i>	<i>3.816</i>	<i>731</i>	<i>4.547</i>
België		364		364	16	380
Vorbereidingskosten		50		50		50
Totaal 03.03.01 HSL-Zuid	3.413	804	13	4.230	747	4.977
Totaal 03.03.04 Hoofdwegen ²		748		748	177	925
Totaal 03.03.03 Rail personen		91		91	22	113
Totaal excl. BTW	3.413	1.643	13	5.069	946	6.015
BTW art. 03.03.01						635
Totaal projectbudget inclusief BTW						6.650
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³						3.024
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW						9.674

Tabel 2: projectbudget HSL-Zuid (bedragen in miljoen €) exclusief BTW.¹

1. De projectkosten worden in deze tabel exclusief BTW weergegeven. Bij de Najaarsnota wordt jaarlijks, op basis van een afspraak met het ministerie van Financiën, de betaalde BTW op railprojecten gecompenseerd (zie regel BTW).
2. De bedragen van artikelonderdeel 03.03.04 Hoofdwegen zijn in afwijking tot de railprojecten inclusief BTW. Het ministerie van Financiën zal hier geen BTW-compensatie verstrekken.
3. De beschikbaarheidsvergoeding die aan de Infraprovider wordt betaald betreft een vergoeding voor de beschikbaarheid van de hogesnelheidsinfrastructuur voor een periode van 25 jaar, startend in 2006. Hiermee worden onder andere de investerings- en onderhoudskosten van de Infraprovider gedekt. De totale reeks beschikbaarheidsvergoedingen sluit na aanpassing van de indexcijfers tot en met 2004 op € 3.017 mln. In de tabel is echter het momenteel in de Rijksbegroting beschikbare budget opgenomen.

Tabel 3 geeft de ontwikkeling weer van het projectbudget tot en met dit 16^e voortgangsrapport.

Mutatie	Bedrag pp'95	Gecommuniceerd in Tweede Kamer		Bron: VGR- nr
		Bedrag	Prijspeil	
PKB deel 3	3.413	3.413	1995	1
Korting lange Groene Harttunnel-variant	-/- 91	-/-91		
Gereserveerde begrotingsstand	3.322	3.322		
Bijdrage aan België	364	380	1997	3
Kosten voor PKB deel 3	50	50	1995	7
Overdracht A16	537	598	2000	7
Verbeterde Vorkvariant R'dam-West	55	61	2000	8
Overdracht A4-bundel	175	195	2000	8 + 9
Wijziging A4-bundel (wijzigingsprotocol)	10	12	2002	12
Aansluiting Breda	91	101	2000	7
Verdiepte Ligging Hoogmade	19	21	2000	9 +11
Bergschenhoek	10	12	2001	9 +11
Mopmolen	0	0	2001	9
Tenderkosten Infraprovider en Vervoer	34	36	1999	7
Communicatie	-/- 10	-/- 10	1999	6
ICT-taakstelling	-/- 0	-/- 0	2001	9
Zettingsvrijeplaat	50	55	1999	7
Lange Groene Harttunnel-variant	83	91	1999	7
Meer/Hazeldonk	2	2	2003	13
Wijzigingsprotocol A4-bundel	27	34	2004	15
Saldo scopewijzigingen	1.496			
Aanbestedingsresultaat civiele onderbouw	251	272	1999	7
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)	17	18	1999	7
Aanbestedingsresultaat Groene Harttunnel	-/- 23	-/- 25	1999	7
Lagere realisatiestand uitgaven t/m 2000	-/- 2	-/- 2		9
'Oude' spanning raming en budget	81	91	2000	11
Regieovk. taakorganisaties/versterking organisatie	21	25	2001	11
Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer	25	29	2001	11
1 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m vogelproblematiek	18	23	2004	15
Saldo mee- en tegenvallers	600			
Vrijval begroting PPS Infraprovider	-/- 408	-/- 476	2001	9
Saldo ontvangsten	59	70	'99/'00 '01/'02 '03/'04	7/9 10/121 4/16
Saldo technische mutaties	-/- 349			
Subtotaal mutaties	1.656			
Totaal	5.069			

Tabel 3: mutatieoverzicht projectbudget (bedragen in miljoen €) exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider.

4.3 Uitgaven en aangegane verplichtingen

Uitgaven

In tabel 4 zijn de bruto uitgaven opgenomen. Tot en met 31 december 2004 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 5.934 mln betaald (91% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

Uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 31 december 2004 (Bedragen in mln €, incl. BTW)						
	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9	0,0	49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	4.666,8	532,7	5.199,5	4.176,1	104,3	919,1
Grondverwerving	303,7	0,8	304,5	304,5		
België	379,8	0,0	379,8	379,8		
Totaal	5.400,2	533,5	5.933,7	4.910,3	104,3	919,1

Tabel 4. uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB 1 (1991) t/m 31 december 2004

Verplichtingen

In tabel 5 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 31 december 2004 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 6.432 mln verplicht (99% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

Aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 31 december 2004 (Bedragen in mln €, incl. BTW)						
	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal ¹⁾	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9	0,0	49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	5.416,3	277,7	5.694,0	4.670,6	104,3	919,1
Grondverwerving	306,6	1,3	307,9	307,9		
België	379,8	0,0	379,8	379,8		
Totaal	6.152,6	279,0	6.431,6	5.408,2	104,3	919,1

¹⁾ Dit bedrag is inclusief 701,2 miljoen euro aan BTW verplichtingen. Het bedrag aan te betalen BTW wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, jaarlijks gecompenseerd door middel van een ophoging van het projectbudget.

Tabel 5. aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB 1 (1991) t/m 31 december 2004

4.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Omschrijving	Totaal I	T/m 2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	Later
HSL-Zuid (art.ond. 03.03.01)									
o Reguliere SVV- middelen (incl. FES-BOR)	2.651	1.974	401	158	-46	51	94	19	
o FES- regulier	1.686	1.952	-188	36	-114				
o Privaat ³	936		513	251	172				
o EU-Ontvangsten	176	136	27	6	7				
o Ontvangsten derden	50	29	16	5					
o IP	3.024				76	129	115	116	2.588
o risicoreservering	113		50	35	28				
Totaal 03.03.01	8.636	4.091	819	491	123	180	209	135	2.588
HSL-Zuid: (art.ond. 03.03.03) Railpersonenvervoer	113	70	34	3	6				
HSL-Zuid: (art.ond. 03.03.04) Hoofdwegen	925	734	185	6					
Begroting (=art.IF 03.03)¹	9.674	4.895	1.038	500	129	180	209	135	2.588

Tabel 6: realisatieprogramma artikel IF 03.03 Hogesnelheidslijn

¹⁾ De cijfers zijn overeenkomstig de tabel in de Rijksbegroting 2005, met dien verstande, dat vooruitlopend op definitieve besluitvorming bij voorjaarsnota of miljoenennota 2004 € 125 mln extra BTW en € 16 mln extra ontvangsten zijn toegevoegd. De meeruitgaven in 2004 zijn ten laste van het in de Rijksbegroting opgenomen bedrag voor 2005 gebracht. Daarbij moet worden opgemerkt dat de reeksen voor 2005 – 2010 vooralsnog indicatief zijn.

Subsidies

In de Rijksbegroting is rekening gehouden met het verkrijgen van € 176 mln EU-subsidie voor het gehele project HSL-Zuid. De verwachting is dat dit circa € 22 mln meer zal worden, hetgeen een meevaller voor het project zou betekenen. De betreffende middelen van € 198 mln zijn reeds in de EU-begroting opgenomen en vastgesteld. Tot en met 2004 is € 165,5 mln ontvangen.

5. De risico's van het project

Dit hoofdstuk behandelt de risico's van het project. De risico's worden uitgedrukt in geld. Ingegaan wordt op de prognose van de meerkosten, die gedekt moeten worden uit de risicoreservering, op de mutaties in de hoofdgroepen, op de mate van beïnvloedbaarheid en een toelichting wordt gegeven op de belangrijkste beïnvloedbare risico's van het project.

5.1 Prognose meerkosten / risicoreservering

Reeds overgehevelde bedragen uit de risicoreservering

Ter dekking van meerkosten boven het projectbudget heeft de Tweede Kamer in juni 2003 ingestemd met de overheveling van € 174 mln van de risicoreservering naar het projectbudget. In juli 2004 is vervolgens € 90 mln + € 23 mln (specifiek voor de 'vogelproblematiek') overgeheveld naar het projectbudget. Deze overhevelingen van in totaal € 287 mln maken onderdeel uit van het vigerende projectbudget van € 6.650 mln. Dit is ongewijzigd ten opzichte van VGR 15.

Verplichtingen voortvloeiend uit de door de Tweede Kamer overgehevelde bedragen van de risicoreservering worden uitsluitend aangegaan na Voorafgaand Toezicht door het ministerie van Financiën. Tot en met 31 december 2004 heeft het Voorafgaand Toezicht ingestemd met € 350 mln verplichtingenkrediet.

Besteding van overgehevelde bedragen risicoreservering

Tot en met 31 december 2004 is van het overgehevelde bedrag uit de risicoreservering voor € 242 mln verplichtingen aangegaan, waardoor per 1 januari 2005 nog een bestedingsruimte resteert van € 45 mln. De verwachting is dat de maatregelen aan geluidsschermen voor de 'vogelproblematiek' goedkoper zullen uitvallen dan de overgehevelde € 23 mln. Het budgetoverschot dat hierdoor ontstaat zal terugvloeien naar de risicoreservering.

Ter dekking van de benodigde maatregelen voor 2005 is een bedrag van € 120 mln noodzakelijk. Hiertoe is separaat een verzoek bij de Tweede Kamer ingediend (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22026, nr. 213).

Prognose meerkosten / claim op de risicoreservering

De totaal verwachte meerkosten boven het projectbudget van € 6.650 mln (exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider) bedragen aan het eind van de verslagperiode € 302 mln. De verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 54 mln en min € 53 mln. Ter vergelijking: dit was in VGR 15 € 275 mln met een

onzekerheid van plus € 84 mln en min € 74 mln. De stijging van de verwachte meerkosten wordt vooral veroorzaakt door het opnemen van de 'risico's na de realisatiefase' voor een bedrag van € 22 mln. Het afnemen van de onzekerheid wordt veroorzaakt doordat met name over de planning meer informatie beschikbaar is gekomen. Hierdoor neemt de 'spreiding' in het risicoprofiel af.

Totaaloverzicht van claim op de risicoreservering:

Prognose van de meerkosten	€ 567 mln
Prognose van de risico's na de realisatiefase	€ 22 mln
Totale prognose meerkosten	€ 589 mln
Hiervan reeds overgeheveld naar het projectbudget	€ 287 mln -/-
Nog over te hevelen naar het projectbudget	€ 302 mln

In de prognose van de meerkosten van € 567 mln is reeds rekening gehouden met de voordeliger uitvallende maatregelen voor de vogelproblematiek. Het 'terug-overhevelen' van het budgetoverschot op deze post heeft derhalve geen effect op de prognose. Het betreft slechts een verschuiving van 'vrijgegeven middelen' naar 'nog niet vrijgegeven middelen'.

5.2 Risico's na de realisatiefase

Als het project per 1 april 2007 wordt opgeleverd is de realisatiefase van het project gereed. De uitvoeringsorganisatie zal ontmanteld worden en de exploitatiefase van het project zal dan aanvangen. De opdracht voor de realisatiefase is om een werkend vervoerssysteem te leveren conform de eisen van het PKB en Tracébesluit. Bij oplevering van het vervoerssysteem moet aangetoond worden dat aan deze eisen is voldaan.

Tijdens de realisatiefase is een aantal risico's onderkend waarvoor tijdens de realisatiefase geen beheersmaatregelen zijn getroffen. De afweging om wel of niet beheersmaatregelen te treffen wordt bepaald door:

a. Wegen de kosten van de maatregel op tegen de verwachte gevolgen van het risico?

De verwachte gevolgen van het optreden van een risico worden bepaald door de kans van optreden vermenigvuldigd met de financiële gevolgen. Indien de kosten van de beheersmaatregel om het risico te minimaliseren hoger zijn dan de verwachte gevolgen wordt meestal niet overgegaan tot het nemen van een beheersmaatregel. Hierdoor blijft er een zogenaamd restrisico bestaan voor de exploitatiefase. Als echter de kans van optreden klein is en de gevolgen bijzonder groot zijn, wordt alsnog overwogen of het nemen van maatregelen gerechtvaardigd is. Ook als de kosten van de maatregel nagenoeg overeenkomen met de verwachte gevolgen van het risico wordt kritisch beoordeeld of het nemen van de maatregel gerechtvaardigd is.

b. Is het nemen van de beheersmaatregel in te passen in de planning?

Als het nemen van de beheersmaatregel tot gevolg heeft dat de aanvangsdatum van het commercieel vervoer niet meer gehaald kan worden ontstaat er een andere situatie. Immers, de gevolgen van het overschrijden van de planning zijn bijzonder groot (€ 22 mln per maand). Afhankelijk van de kans van optreden van het risico en de daaraan verbonden financiële consequenties is het dan beter om het risico te nemen.

Voor deze risico's kent de HSL-Zuid op dit moment twee situaties:

1. In de realisatiefase zijn beheersmaatregelen getroffen, maar door de aard van deze maatregelen worden ook nog kosten gemaakt in de exploitatiefase.

Dit betreft bijvoorbeeld een aangegane verplichting voor monitoring van mogelijke horizontale verplaatsingen bij ophogingen. Deze monitoring is gestart in de realisatiefase en loopt door in de exploitatiefase.

2. Conform de eerder genoemde afwegingen is niet overgegaan tot het nemen van beheersmaatregelen. Voor de exploitatieperiode blijven restrisico's bestaan die alsnog kunnen optreden.

Dit betreft bijvoorbeeld de situatie waarbij in de exploitatiefase blijkt dat de norm voor trillingshinder op enkele locaties wordt overschreden. Gezien de kleine kans op optreden van dit risico wordt afgezien van kostbare maatregelen in de realisatiefase. Daarnaast is het niet mogelijk de maatregelen in te passen binnen de planning. Pas in de exploitatieperiode wordt bekend of het risico ook daadwerkelijk optreedt.

De op dit moment verwachte kosten van bovengenoemde situaties, bestaande uit de resultante van de kans vermenigvuldigt met het gevolg zijn in de afgelopen periode gekwantificeerd en bedragen € 22,3 mln. Deze kosten zijn thans opgenomen in het risicoprofiel.

5.3 Ontwikkeling in de risico-hoofdgroepen

In deze paragraaf wordt ingegaan op de ontwikkelingen van de vier hoofdgroepen 'Planning', 'Raakvlakrisico's', 'Tegenvallers contracten' en 'Beheerskosten'. De prognose meerkosten is gecategoriseerd naar deze vier hoofdgroepen. Hieraan is in deze voortgangsrapportage de hoofdgroep 'Risico's na realisatiefase' toegevoegd. De belangrijkste ontwikkelingen ten opzichte van het vorige voortgangsrapport worden toegelicht.

De 'prognose meerkosten' betreft hier het totaal van reeds getroffen en nog te treffen maatregelen.

Totaal overzicht VGR 16:

Planningsrisico's	€ 150 mln
Raakvlakrisico's	€ 176 mln
Tegenvallers contracten	€ 178 mln
Beheerskosten	€ 63 mln
Risico's na realisatiefase	€ 22 mln
Totaal	€ 589 mln

Planningsrisico's (€ 150 mln, was in VGR 15 € 149 mln).

De ontwikkeling in deze hoofdgroep is stabiel. Werkzaamheden liggen op het kritieke pad, waardoor het risico aanwezig is dat mijlpalen niet gehaald worden. Zoals ook in eerdere voortgangsrapporten is gemeld brengt dat aanzienlijke gevolgen met zich mee. Voor een aantal startvertragingen op de bovenbouw in het zuidelijke deel, waarbij de Staat verantwoordelijkheid draagt, zijn in de verslagperiode vergoedingen overeengekomen ter compensatie van opgelopen schade en voor te nemen inloopmaatregelen.

Raakvlakrisico's (€ 176 mln, was in VGR 15 € 171 mln).

De Staat is verantwoordelijk voor de interfaces tussen onder- en bovenbouw. Tijdsvertragingen of afwijkingen van hetgeen Infrasppeed op basis van het contract mag verwachten komen voor rekening van de Staat. Deze hoofdgroep is licht gestegen ten opzichte van de vorige verslagperiode. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat bij de oplevering en overdacht van de onderbouw naar de bovenbouw onvolkomenheden zijn geconstateerd, waarvoor corrigerende maatregelen dienden te worden getroffen.

Tegenvallers contracten (€ 178 mln, was in VGR 15 € 164 mln).

Deze hoofdgroep is met € 14 mln gestegen. Dit wordt veroorzaakt door de vergoedingen voor prijsinflatie. Deze vergoedingen worden op grond van de contracten aan de onderbouwaannemers betaald. De vergoedingen zijn echter hoger dan de IBOI waarmee het projectbudget gecompenseerd wordt. Daarnaast dient over het in kosten gestegen rijkswegendeel in het project BTW betaald te worden uit het projectbudget. Hier is de compensatieregeling, zoals die voor de railinfrastructuur geldt, niet van toepassing. Verder blijkt door voortschrijdend inzicht meer budget benodigd te zijn voor het Schadeschap. De ontwikkeling in het aantal verzoeken voor nadeelcompensatie en de honorering daarvan geven aanleiding om de raming op dit onderdeel bij te stellen. Tot slot is sprake van een aantal meevallende posten van verschillende aard, die voornamelijk betrekking hebben op andere contracten dan de Design & Construct contracten.

Beheerskosten (€ 63 mln, was in VGR 15 € 78 mln).

Om de in het verschiep liggende stijging van de beheerskosten, zoals gemeld in VGR 15, terug te dringen zijn maatregelen getroffen. Dit komt tot uitdrukking in de daling met € 15 mln voor deze hoofdgroep.

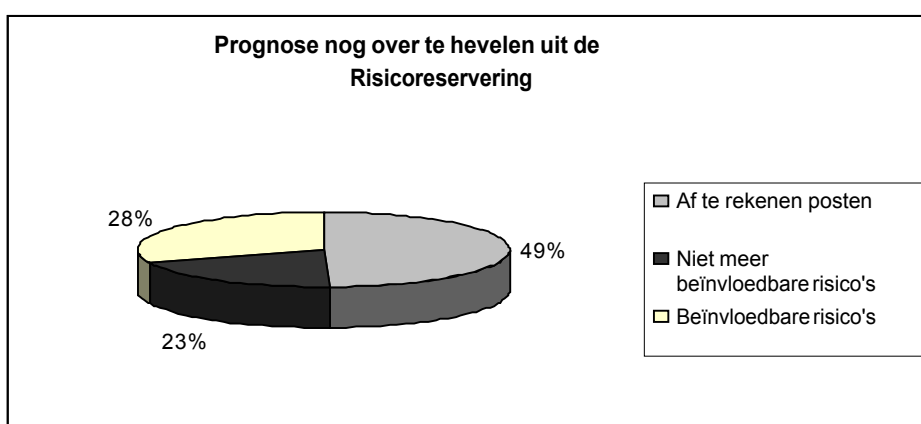
Risico's na realisatiefase (€ 22 mln, was niet opgenomen in VGR 15)

Deze hoofdgroep is toegelicht in paragraaf 5.2

5.4 Onderscheid in de mate van beïnvloedbaarheid

Zoals in paragraaf 5.1 aangegeven bedraagt de prognose van de nog benodigde middelen uit de risicoreservering € 302 mln. Slechts op circa € 85 mln van deze meerkosten kan de Staat nog daadwerkelijk invloed uitoefenen. Een onderscheid wordt gemaakt tussen:

1. Af te rekenen posten (circa 49%)	€ 149 mln
2. Niet meer beïnvloedbare risico's met onzekere gevolgen (circa 23%)	€ 68 mln
3. Beïnvloedbare risico's (circa 28%)	€ 85 mln
Totaal	€ 302 mln



Figuur 2: prognose meerkosten HSL-Zuid

Hieronder worden deze drie categorieën nader toegelicht.

1. Af te rekenen posten

Dit zijn geraamde kosten voor maatregelen die niet meer vermijdbaar zijn. Het is niet de vraag meer óf de Staat hiervoor moet gaan betalen. De vraag is hoeveel de Staat hiervoor moet betalen. Hieraan ligt een aantal oorzaken ten grondslag:

- a. Het faseverschil tussen de onderbouw en de bovenbouw: in het bovenbouwcontract met Infrasppeed heeft de Staat zich verplicht om de onderbouw volgens bepaalde specificaties op te leveren. De door de Staat gestelde contractuele eisen aan de onderbouw voldoen hier niet in alle gevallen aan, waardoor herstelmaatregelen onvermijdelijk zijn.
- b. De Staat heeft zich gecommitteerd om de onderbouw volgens een afgesproken tijdsplanning aan Infrasppeed op te leveren. In een aantal gevallen bleek het voor de Staat onmogelijk deze verplichting na te komen, waardoor betreffende vertragingen financieel gecompenseerd moeten worden. De schade kan niet toegerekend worden aan de onderbouwaannemers. Daarvoor

-
- ontbreken de juridische mogelijkheden in de contracten of is de vertraging in de onderbouw reeds in een eerder stadium door de Staat veroorzaakt (bijvoorbeeld door vertraagde grondverwerving).
- c. Door het faseverschil tussen onder- en bovenbouw en de ontwerp vrijheid van onder- en bovenbouwaannemers is de Staat verantwoordelijk voor de beheersing van de raakvlakken. In een aantal situaties heeft de Staat maatregelen moeten treffen om de raakvlakken goed op elkaar aan te laten sluiten.
 - d. Sommige verplichtingen dienen door de Staat zelf te worden ingevuld. Een aantal van deze verplichtingen is echter niet of in onvoldoende mate gebudgetteerd. Een voorbeeld hiervan is de aansluiting van de tractievoeding op het landelijk energienet.
 - e. Ook is sprake van meerkosten die voortvloeien uit eerder aangegane verplichtingen. Een voorbeeld hiervan is de verzekeringspremie die afgerekend moet worden en die afhankelijk is van de definitieve hoogte van de contractsommen en de looptijd van de contracten. Aanpassingen in de contracten of verträgen in de uitvoering leiden in dit geval automatisch tot een verhoogde verzekeringspremie.

De aanpak is erop gericht om, door scherp met contractpartijen over de prijs te onderhandelen, de financiële schade zoveel mogelijk te beperken.

2. Niet meer beïnvloedbare risico's met onzekere gevolgen

Dit betreft risico's waarvan het gevolg nog niet zeker is. Voor deze risico's kunnen echter geen preventieve beheersmaatregelen genomen worden. De kans dat deze risico's optreden varieert van onzeker tot vrijwel zeker. Dit geldt ook voor de financiële gevolgen van deze risico's. Het betreft onder meer:

- a. Claims van opdrachtnemers en contractuele disputen die reeds geëscaleerd zijn naar de Raad van Arbitrage. De bepaling van de uitkomst van deze zaken ligt buiten de beïnvloedingsmogelijkheden van de projectorganisatie.
- b. De hoogte van uit te keren schades in het kader van de planschade en nadeelcompensatie. Wettelijk is de Staat verplicht om schadeverzoeken in behandeling te nemen en daarover een objectief oordeel te vellen. Voor deze taken is het Schadeschap ingesteld. Het aantal verzoeken en de hoogte van de uitkeringen is niet vooraf te voorspellen.
- c. Bij de resterende nog op te leveren en over te dragen delen van de onderbouw naar de bovenbouw is de kans aanwezig dat restpunten zichtbaar worden, die opgelost moeten worden voor rekening van de Staat.

3. Beïnvloedbare risico's

Dit zijn de risico's die wel beïnvloedbaar zijn door de Staat. Deze risico's kunnen worden beperkt door het nemen van mitigerende beheersmaatregelen of bewust worden geaccepteerd. In de volgende paragraaf wordt verder ingegaan op deze categorie risico's.

5.5 Belangrijkste beïnvloedbare risico's

Hieronder volgt een toelichting op de belangrijkste risico's die nog beïnvloed kunnen worden.

5.5.1 Tijdsrisico's infrastructuur

De infrastructuur dient in het zuidelijke deel per 1 april 2006 gereed te zijn en voor het noordelijke deel per 1 oktober 2006. De onderbouw, de aansluitingen op bestaand spoor en de daarbij behorende beveiligings- en bedieningsinterfaces dienen hiervoor tijdig ter beschikking te worden gesteld aan de bovenbouw (Infraspeed), om te voorkomen dat de werkzaamheden van de bovenbouw uitlopen. Bij uitlopen van de planning wordt niet alleen het project later opgeleverd, maar zijn er ook financiële consequenties indien de Staat de veroorzaker van de vertraging is.

De financiële consequenties bedragen circa € 22 mln per maand en bestaan uit:

- Schadevergoedingen aan Infrasppeed en HSA door opgelopen vertragingen;
- Het conform het contract met Infrasppeed moeten betalen van de beschikbaarheidsvergoeding vanaf de overeengekomen realisatiedatum (1 april 2006 zuidelijk deel en 1 oktober 2006 noordelijk deel), indien de Staat de vertraging veroorzaakt;
- Het derven van vervoersopbrengsten;
- Het conform het Verdrag betalen van een beperkte boete aan België indien de infrastructuur aan Nederlandse zijde later wordt opgeleverd dan contractueel overeengekomen.

De belangrijkste tijdsrisico's die de infrastructuur-mijlpalen bedreigen zijn:

Afbouw van de tunnelgebouwen.

De tunnelgebouwen moeten op tijd gereed zijn voor Infrasppeed om de installatiewerkzaamheden ten behoeve van de tunneltechnische installaties tijdig te kunnen starten. De afbouw van de tunnelgebouwen was echter niet in de contracten opgenomen. Deze werkzaamheden, die kritiek zijn voor de planning, zijn inmiddels alsnog opgedragen aan 'derden'-aannemers.

Tijdige beschikbaarheid projectdeel Barendrecht.

In Barendrecht worden de sporen van HSL-Zuid en de Betuweroute gebundeld in de 'overkapping Barendrecht'. Ook wordt door de Projectorganisatie Betuweroute één kilometer zettingvrije plaat gerealiseerd voor de HSL-Zuid. De infrastructuur voor de HSL-Zuid dreigt echter niet tijdig te kunnen worden opgeleverd aan Infrasppeed. De tijdige oplevering van de tunneltechnische installaties staat eveneens onder druk. Deze oplevering is van belang voor de systeemtesten die door Infrasppeed worden uitgevoerd. Met de Projectorganisatie Betuweroute worden versnellingsmaatregelen afgesproken om deze vertraging te mitigeren.

Inboren van ankers in de tunnel Rotterdam Noordrand.

In raakvlakafstemmingen tussen de onderbouw en de bovenbouw is besloten om de bevestigingspunten voor de bovenleidingen achteraf in te boren. De contractering van deze werkzaamheden is voor de tunnel Rotterdam Noordrand vertraagd. Dat heeft veroorzaakt dat deze werkzaamheden op het kritieke pad zijn gekomen. Met de contractpartijen wordt onderzocht op welke wijze ingelopen kan worden op de planning.

Aanbrengen brandwerende bekleding in de Boortunnel

Vanwege hechtingsproblemen van de brandwerende laag in de Boortunnel is besloten een alternatieve brandwerende bekleding aan te brengen. De uitvoering van de werkzaamheden vergt meer tijd waardoor de start van de bovenbouwactiviteiten wordt vertraagd. De oplevering van de oostbuis aan Infrasppeed is vertraagd doordat onverwacht herstelmaatregelen aan de spuitrobots moesten plaatsvinden en doordat de logistieke coördinatie tussen de verschillende aannemers in de tunnel meer moeilijkheden oplevert dan werd verwacht. De Boortunnel is het meest logistiek-intensieve onderdeel van de spoorlijn. Met name het in acht nemen van de veiligheidseisen tijdens de uitvoering en de aan- en afvoermogelijkheden van materiaal maken het proces complex. Aanvullende maatregelen zullen getroffen moeten worden om vertraging in de werkzaamheden van Infrasppeed te minimaliseren.

Dynamische belasting geluidsschermen.

De ontwerpeisen die voor funderingen van de geluidsschermen zijn toegepast, blijken op basis van ervaringen in Duitsland te licht zijn. De drukgolven die passerende treinen veroorzaken, kunnen tot gevolg hebben dat de randbalken en randelementen aan viaducten, waarop de geluidsschermen worden bevestigd, op den duur scheuren gaan vertonen. Op dit moment speelt een verantwoordelijkheids-discussie met de aannemers over dit onderwerp. De planning laat het echter niet toe dat op de uitkomst van deze discussie wordt gewacht. Corrigerende maatregelen zullen getroffen moeten worden om de planning te halen en de daarmee gemoeide kosten zullen, waar mogelijk, op de aannemers worden verhaald.

Beïnvloeding 25 kV op bestaand rollend materieel.

Het gebruik van 25 kV op de nieuwe HSL heeft negatieve gevolgen voor het bestaande (NS) treinmaterieel door de elektromagnetische invloed. Dit probleem doet zich voor waar het HSL-spoor parallel loopt met het bestaande spoor. Tijdige aanpassing is noodzakelijk om uitstel te voorkomen van de testprogramma's die voorafgaan aan de oplevering van het vervoerssysteem.

Koppeling beveiligingssysteem HSL-Zuid op systemen bestaand spoor.

Het nieuwe, in Europees verband toe te passen beveiligingssysteem (ERTMS) van de HSL-Zuid dient gekoppeld te worden met het beveiligingssysteem van het bestaande spoor (EBS) en de bedieningssystemen van het bestaande spoor (VPT). Deze koppeling ligt op het kritieke pad. Voor de uitvoering van de werkzaamheden is het project afhankelijk van Siemens en ProRail. Capaciteitsproblemen bij deze partijen brengen een tijdige realisatie in gevaar. Met beide partijen wordt overlegd om alsnog een tijdige realisatie mogelijk te maken.

5.5.2. Tijdsrisico's integrale testfase

In de integrale testfase vinden de testen plaats van het totale vervoerssysteem, bestaande uit infrastructuur, treinen en operationele procedures. De contractpartijen Infrasppeed en HSA zijn ieder verantwoordelijk voor de eigen (deel)testen. De Staat ziet toe op de samenhang van de deelsystemen en zal, indien noodzakelijk, zelf testen laten uitvoeren. De onderstaande risico's zijn van invloed op de beschikbare integrale testperiode.

Bezwaar op de Integrale Safety Case

De Staat voert de regie over de totstandkoming van de Integrale Safety Case (ISC). Het risico bestaat dat IVW of ProRail in een laat stadium bezwaren heeft, waardoor het vervoerssysteem niet in gebruik genomen kan worden. De ISC komt tot stand door bijdragen van verschillende partijen. Infrasppeed en HSA dienen ieder een eigen goedgekeurde Safety Case te overleggen. Om risico's te beperken is een Safety Interface Group in het leven geroepen, waarin alle partijen vertegenwoordigd zijn. Het doel hiervan is de verschillende bijdragen op elkaar af te stemmen.

Vertragingen tijdens de integrale testfase

Gedurende het testen kunnen technische, procedurele en andere problemen zichtbaar worden. Door de korte beschikbare tijdsperiode tot aan de start van de commerciële exploitatie kunnen eventuele noodzakelijke correcties kritiek in de tijd worden. Om zoveel mogelijk verrassingen tijdens de testfase uit te sluiten is een testplan ontwikkeld.

5.5.3. Overige risico's

Hieronder worden de belangrijkste beïnvloedbare risico's beschreven die niet kritisch voor de tijdsplanning zijn, maar wel financieel nadelige gevolgen voor de Staat kunnen hebben.

Kosten integrale testen

Het risico bestaat dat onvoldoende middelen gereserveerd zijn voor de uitvoering van het testprogramma van de Staat, alsmede voor het uitvoeren van correcties. Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van de testen die de contractpartijen (Infrasppeed, HSA) dienen uit te voeren en door het toepassen van simulatietesten. De uitwerking van het testprogramma zal meer zicht geven op de noodzakelijke kosten van het integrale testprogramma.

Ontsporingseleiding

In grote lijnen bestaat thans overeenstemming met de hulpdiensten over de door Infrasppeed voorgestelde aanpak. Infrasppeed beperkt het aanbrengen van de ontsporingseleiding tot de risicovolle locaties, hetgeen circa 50% van het door Infrasppeed aan te leggen spoor betreft. Het risico blijft aanwezig dat de bevoegde gezagen (vergunningverleners), ondanks de overeenstemming, niet akkoord gaan met de hoeveelheid ontsporingseleiding die wordt aangebracht. Aanvullende eisen van deze instanties kunnen bovencontractueel zijn, waardoor de financiële gevolgen voor rekening van de Staat komen. De projectorganisatie tracht in goed overleg met de hulpdiensten de hoeveelheid ontsporingmaatregelen te bepalen en vervolgens in de bouwvergunningen te laten opnemen.

Oversteekplaatsen voor hulpdiensten

Uit een quick scan is gebleken dat onvoldoende rekening is gehouden met oversteekplaatsen voor hulpdiensten. Dit heeft tot gevolg dat alsnog aanvullende voorzieningen getroffen moeten worden in het spoor en de geluidsschermen. Mogelijke probleemlocaties zullen worden onderzocht en in overleg met de hulpdiensten zal bepaald worden welke maatregelen noodzakelijk zijn.

Veiligheid Lombardijen

Nabij Lombardijen maakt de Betuweroute een bocht in zuidelijke richting. Een ontsporing in de bocht zou een botsing in de flank van een passerende HSL-trein kunnen veroorzaken. Onderzocht wordt of dit risico reëel is en indien dat het geval is, welke maatregelen nodig zijn ter voorkoming hiervan.

Overzicht kamerstukken

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

Datum	Onderwerp	Kamerstuknummer
5 juli 2004	Antwoorden op kamervragen over vervoersaspecten en voorbereiding commercieel vervoer over de Hogesnelheidsinfrastructuur.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, 22 026, nr. 203.
3 september 2004	Antwoorden op kamervragen van het lid Van Velzen (SP) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over de vogelsterfte bij de HSL-Zuid.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, Aanhangsel 4689
14 september 2004	Antwoorden op kamervragen van het lid Van Hijum (CDA) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over het mogelijk niet op tijd gereed komen van stations voor de HSL.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2003-2004, Aanhangsel 4875
7 oktober 2004	Brief minister bij de aanbidding van de vijftiende Voortgangsrapportage van de HSL-Zuid, over de periode 1 januari 2004 tot en met 30 juni 2004.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 207.
8 november 2004	Brief minister met toegezegde nadere toelichting op aansluiting tussen de cijfers over de risico-omvang (14 ^e en 15 ^e voortgangsrapportage HSL-Zuid).	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 208.
8 november 2004	Brief minister met toegezegde nadere uiteenzetting over de meerkosten Groene Harttunnel en reactie Tv-uitzending Zembra 21 oktober 2004.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 209.
11 november 2004	Brief minister bij toezending rapport inzake internationale toepassing ontsporingsgeleiding en stand van zaken onderdeel ontsporingsgeleiding van Safety Case van Infrasppeed.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 211.
11 november 2004	Antwoorden op kamervragen van het Lid Gerkens (SP) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over de verzakking van de spoorbrug over het Hollandsch Diep.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, Aanhangsel 767

Afkortingenlijst

ATB:	Automatisch Treinbeïnvloedingssysteem.
EBS:	Elektronisches Betriebssystem SIMIS.
ERTMS:	European Railway Traffic Management System.
EMC:	Elektromagnetische compatibiliteit.
HSA:	High Speed Alliance.
HSL-Zuid:	Hogesnelheidslijn-Zuid.
IBOI:	Index Bruto Overheidsinvesteringen.
ISC:	Integrale Safety Case.
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat.
KB:	Koninklijk Besluit.
kV:	kilo Volt.
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.
NS:	Nederlandse Spoorwegen.
PKB:	Planologische Kern Beslissing.
PPS:	Publiek Private Samenwerking.
STM:	Specific Transmission Module.
SNCF:	Société Nationale des Chemins de fer Français.
VGR:	Voortgangsrapport.
VPT:	Vervoer Per Trein.
V&W:	Verkeer en Waterstaat.