

Voortgangsrapport 17 Hogesnelheidslijn-Zuid

.....

Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Informatie: www.hslzuid.nl

Datum: september 2005

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	4
1.1 ZEVENTIENDE VOORTGANGSRAPPORT	4
1.2 LEESWIJZER	4
2. DE SCOPE VAN HET PROJECT	5
2.1 INFRASTRUCTUUR	5
2.1.1. <i>Onderbouw</i>	5
2.1.2. <i>Bovenbouw</i>	6
2.2 VEILIGHEID	7
2.3 VERVOER	8
2.4 TESTFASE	11
2.5 OVERDRACHT NAAR PRORAIL	12
3. DE PLANNING VAN HET PROJECT	13
3.1 MIJLPALEN	13
3.2 VOORTGANG EN PLANNINGSRISICO'S PER MIJLPAAL	14
3.2.1. <i>Infrastructuur zuidelijk deel Rotterdam-Belgische grens</i>	14
3.2.2. <i>Infrastructuur noordelijk deel Amsterdam-Rotterdam</i>	15
3.2.3. <i>Start commercieel vervoer</i>	16
4. DE FINANCIËN VAN HET PROJECT	17
4.1 ALGEMEEN	17
4.2 MUTATIES OP HET PROJECTBUDGET	17
4.3 UITGAVEN EN AANGEGANE VERPLICHTINGEN	20
4.4 REALISATIEPROGRAMMA HOGESNELHEIDSLIJN	21
5. DE RISICO'S VAN HET PROJECT	22
5.1 PROGNOSE MEERKOSTEN / RISICORESERVERING	22
5.2 ONTWIKKELING IN DE RISICO-HOOFDGROEPEN	23
5.3 BELANGRIJKSTE BEÏNVLOEDBARE RISICO'S	24
5.3.1. <i>Tijdsrisico's infrastructuur</i>	24
5.3.2. <i>Tijdsrisico's testfase</i>	26
5.3.3. <i>Overige risico's</i>	26
5.3.4. <i>De ontwikkeling van overige, in VGR 16 toegelichte risico's</i>	27
OVERZICHT KAMERSTUKKEN	29
AFKORTINGENLIJST	31

1. Inleiding

1.1 Zeventiende 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 zeventiende Voortgangsrapport (VGR) beschrijft de voortgang van de aanleg van de HSL-Zuid over de periode 1 januari 2005 tot en met 30 juni 2005.

1.2 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 inclusief de rijkswegen A4 en A16. Tevens komen hierin het vervoer, de veiligheid, het testen en de toekomstige rol van ProRail aan de orde.

2.1 Infrastructuur

De realisatie van de railinfrastructuur is in de laatste fase aanbeland. De onderbouw is grotendeels opgeleverd. De bovenbouw is voor 35% gereed en de aanpassingen aan de bestaande railaansluitingen zijn nagenoeg gereed. Na de bouwfase zullen de afzonderlijke systeemdelen door Infrasppeed en High Speed Alliance (HSA) getest worden, waarna het proefbedrijf kan beginnen. Voor het zuidelijke deel (Rotterdam-Breda) is het testen van het *integrale vervoerssysteem* gepland vanaf 1 april 2006 en voor het noordelijke deel (Hoofddorp-Rotterdam) vanaf 1 oktober 2006. Deze geplande mijlpalen staan onder druk (zie hoofdstuk 3: De planning van het project). Toch zal de infrastructuur naar verwachting tijdig gereed zijn, zodat HSA op 1 april 2007 kan starten met het commerciële vervoer.

De westbaan van de A4 zal in augustus 2005 in gebruik kunnen worden genomen. De A16 is vanaf het Hollandsch Diep tot de tunnelbak Prinsenbeek en vanaf Princeville naar het zuiden reeds geruime tijd gereed. Ter hoogte van Prinsenbeek wordt nog gewerkt tot de zomer van 2006.

2.1.1. Onderbouw

Bereikte mijlpalen in verslagperiode

- Knooppunt Princeville is gereed.
- De N446 is opengesteld.
- De brug over het Hollandsch Diep is opgeleverd aan Infrasppeed.
- De kap Barendrecht is opgeleverd aan Infrasppeed.
- Infrasppeed is gestart met haar werkzaamheden in zowel de westbuis als de oostbuis van de boortunnel.

Relevante aspecten van de onderbouw-scope in de verslagperiode

- De brandwerende bekleding in de boortunnel is aangebracht.
- De afbouw van de tunnelgebouwen van de boortunnel loopt 5½ maand achter op de planning (zie paragraaf 2.1.2 en 3.2.2).
- Op viaducten worden veiligheidshekwerken geplaatst.
- Onder de westelijke tunnelbak voor de A16, nabij Prinsenbeek, zijn extra palen aangebracht. Onder de oostelijke tunnelbak worden dit najaar extra palen aangebracht. Deze palen moeten de leeftijdssduur van de tunnelbak garanderen. De 3.400

trekpalen die waren voorzien blijken niet voldoende te zijn. In totaal worden 280 palen voor de totale tunnelbak bijgeplaatst. De aannemer brengt de extra palen aan voor eigen rekening en risico en binnen de vigerende planning.

- De Tweede Kamer is in de afgelopen verslagperiode geïnformeerd over de dynamische belastingen op de geluidsschermen. De dynamische krachten als gevolg van het passeren van treinen zijn groter dan de krachten waarmee de onderbouwaannemers hebben gerekend. Op een aantal locaties zijn problemen voorzien met de fundering voor de geluidsschermen. In het laatste kwartaal van 2004 en begin 2005 hebben de onderbouwaannemers corrigerende maatregelen aan de constructie ontworpen, welke nu worden uitgevoerd. De werkzaamheden zijn voor de start van de testfase afgerond. De totale kosten bedroegen € 8 tot 13 mln. De uiteindelijke kosten van deze maatregelen zullen op basis van een actuele schatting circa € 8 mln gaan bedragen. De juridische positie van de Staat is geanalyseerd. De Staat spant zich maximaal in om de kosten van de maatregelen neer te leggen bij de aannemers, zonodig middels een juridische procedure.
- Op een aantal locaties ten zuiden van het Hollandsch Diep blijkt de zetting van de verlegde A16 groter te zijn dan vooraf aangenomen. Inmiddels treft de aannemer voor eigen rekening risicomaatregelen. De problematiek heeft geen gevolgen voor de planning.

2.1.2. Bovenbouw

De bouw van de spoorlijn met rails en bovenleiding is in volle gang. Infrasppeed is op de volledige lijn actief.

Raakvlakken onderbouw/bovenbouw

Op het noordelijke deel van het tracé is de start van de werkzaamheden van Infrasppeed in de boortunnel en de tunnelgebouwen vertraagd (in totaal met 5½ maand). De kosten die voor de Staat zijn ontstaan door het te laat ter beschikking stellen van de oostbuis en westbuis van de boortunnel bedragen € 2 tot 4 miljoen. Daarnaast zijn er versnellingsmaatregelen getroffen om de vertraging van 5½ maand maximaal in te lopen (zie paragraaf 3.2.2).

Op het zuidelijk deel van het tracé zijn de bouwactiviteiten van Infrasppeed, op een klein aantal restpunten na, afgerond.

Safety Case Infrasppeed

De Safety Case van Infrasppeed voor de testfase, de zogenoemde Development Period Safety Case, is in juli 2005 ingediend en wordt momenteel beoordeeld door de verantwoordelijke autoriteiten. Een goedgekeurde Safety Case is een voorwaarde voor Infrasppeed om haar testprogramma te mogen uitvoeren. Voor het testen worden momenteel door Infrasppeed hekken langs de baan en op viaducten geplaatst. Infrasppeed is verantwoordelijk voor het verkrijgen van de hiervoor benodigde vergunningen.

2.2 Veiligheid

IVP en Veiligheidsdoelstellingen

In het Integrale Veiligheids Plan (IVP) van de HSL-Zuid zijn de veiligheidsdoelstellingen voor het gehele HSL-Zuid -vervoerssysteem opgenomen. Het gaat hierbij om doelstellingen ten aanzien van individueel risico, groepsrisico, zelfredzaamheid en hulpverlening. Voor zowel het infrastructuurdeel als het vervoerdeel is vastgelegd in welke mate deze onderdelen van het vervoerssysteem dienen bij te dragen aan deze doelstellingen. Daarbij is een verdeling vastgesteld voor verschillende ongevaltypen, zoals brand, botsing en ontsporing. Infrasppeed en HSA hebben de mogelijkheid gekregen om voorstellen in te dienen bij de Staat, die leiden tot een andere onderlinge risico-verdeling. Het totale veiligheidsniveau mag daarbij niet worden aangetast. In de periode tot start van het commercieel vervoer vindt het aantonen van de veiligheidsdoelstellingen uit het IVP plaats met behulp van een Integrale Safety Case (ISC).

Integrale Safety Case (ISC)

De ISC wordt in de periode tot 1 april 2007 periodiek door de projectdirectie HSL-Zuid geactualiseerd. Onlangs is een derde versie van dit document gereedgekomen (het betreft revisie 2B). De Safety Case zal door de Independent Safety Assessor (ISA) worden beoordeeld. De verwachting is dat de beoordeling begin oktober 2005 wordt ontvangen. Een nieuw onderdeel in deze versie 2B, dat mede op verzoek van de ISA is opgesteld, is het Validatie- en Verificatieplan. Daarin zijn alle controleactiviteiten beschreven die binnen de HSL-Zuid verricht worden om aan te tonen dat aan het IVP wordt voldaan.

Borging veiligheid tijdens gebruiksfase

De ISC wordt ontwikkeld tijdens de bouwfase om aan te tonen dat de onderdelen infrastructuur en vervoer op het gebied van veiligheid goed op elkaar aansluiten. Daarmee wordt voldaan aan de eisen, zoals gesteld in het IVP. Vervolgens zal in de exploitatie- en beheerfase (na 1 april 2007) de borging van het veiligheidsniveau conform het regime van de Spoorwegwet plaatsvinden met behulp van de veiligheidszorgsystemen van de beheerder (ProRail) en de vervoerder (HSA). De Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) zal hierop toezicht houden.

Gebruiksvergunningen

Met verschillende gemeenten langs de lijn is het vooroverleg gestart over het aanvragen van de gebruiksvergunningen voor de spoortunnels in het tracé van de HSL-Zuid. Momenteel wordt vastgesteld welke informatie bij de aanvraag moet worden ingediend en welke voorwaarden de gemeenten stellen om de tunnels in gebruik te nemen. ProRail, als toekomstig beheerder van de HSL-infrastructuur en de gebruiksvergunningen, is betrokken bij het proces en neemt deel aan de vervolgesprekken met de Brandweer.

Veiligheidsdossiers

Over het dossier ontsporingseleiding is overeenstemming bereikt met de openbare hulpverleners over een herformulering van de in het

verleden gemaakte afspraken over de hoeveelheid aan te brengen ontsporingsgeleiding. Met de gemeenten worden afspraken gemaakt om de beveiligingsconcepten, respectievelijk bouwvergunningen op dit punt aan te passen.

Met betrekking tot het dossier '15-minuten brandwerendheid' is nog geen overeenstemming bereikt over het risico van een brand in een motorvoertuig. De discussie spitst zich toe op de gevolgen van een dergelijke brand voor de evacuatie van passagiers. In de verslagperiode is over deze kwestie een adviesaanvraag bij de Safety Committee ingediend. Het advies van de Safety Committee wordt eind 2005 verwacht.

ATB ⁺⁺

Voor de HSL-Zuid zijn vijf gevaarpunten geïdentificeerd waarbij een langzaam rijdende trein voorbij een rood sein kan rijden en de HSL in de flank zou kunnen raken of andersom. Aangezien de HSL-Zuid opgenomen wordt in het hoofdspoorwegennet, wordt gebruik gemaakt van de generieke oplossingsrichting van ProRail met het zogenaamde ATB ⁺⁺. Hiervoor vinden er in de tweede helft van 2005 pilots plaats. De oplossing moet worden geïmplementeerd voor de start proefbedrijf van HSA.

Veiligheid op de bouwplaats

In het eerste kwartaal van 2005 zijn er acties ondernomen om de veiligheidscultuur bij de bouwwerkzaamheden op het project verder aan te scherpen. Verhoogde aandacht blijft vereist om te voorkomen dat in de afronding van de werkzaamheden bij de onderbouw en de toename van de werkzaamheden van Infrasppeed (bovenbouw), de aandacht voor veiligheid verslapt.

2.3 Vervoer

Overleg Tweede Kamer

De Tweede Kamer is per brief van 28 februari 2005 over de stand van zaken van het overleg met de Belgische overheid geïnformeerd. Bij brief van 11 maart 2005 (kenmerk: Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 215) is de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het overleg met de Belgische overheid dat plaats had, als gevolg van het verzoek van HSA aan de Minister om bijstand te verlenen. De resultaten van het overleg met België, alsmede de actuele stand van zaken van het project, zijn tijdens het algemeen overleg met de Kamer, in eerste termijn op 13 april 2005 besproken. De in eerste termijn gestelde vragen zijn schriftelijk beantwoord bij brief van 18 april 2005 (kenmerk: Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 221). Het algemeen overleg van 13 april is op 20 april vervolgd.

Onderhandelingen België

De in de loop van 2004 gestarte gesprekken tussen de Minister van V&W en de Belgische federale Minister van Begroting en Overheidsbedrijven over de reistijden in België en het

bedieningsschema voor Den Haag en Breda zijn op 8 maart 2005 afgerond met de ondertekening door de ministers van een aantal gezamenlijke conclusies. Met de Belgische overheid is overeenstemming bereikt over een aanpassing van het bedieningsschema voor Den Haag en Breda; één shuttledienst van Den Haag via Breda naar Antwerpen en Brussel in plaats van de voorziene twee separate shuttlediensten vanuit Den Haag en Breda. Daarnaast is overeenstemming bereikt over de te realiseren reistijden op Belgisch grondgebied en een compensatieregeling voor de periode dat deze reistijden nog niet worden gehaald.

De gesprekken tussen beide ministers zijn gevoerd in aanwezigheid van de vervoerders HSA en NMBS. De vervoerders werken de gezamenlijke conclusies uit en leggen deze vast in hun onderlinge definitieve samenwerkingsovereenkomst, welke ter toetsing aan de Staat zal worden voorgelegd. De door de ministers ondertekende gezamenlijke conclusies zijn opgesteld onder voorbehoud van uitwerking door de vervoerders en onder voorbehoud van instemming van het Nederlandse parlement. HSA en NMBS hebben hun samenwerkingsovereenkomst nog niet afgerond.

Realisatiedatum

In de afgelopen verslagperiode heeft frequent overleg plaatsgevonden over de voortgang van de werken in Nederland en België en is de planning verder uitgewerkt. Geconcludeerd is dat de plannings van de civieltechnische en spoortechnische systemen op schema liggen. De implementatie van ERTMS in België is echter tijdskritiek.

Koppeling beveiligingssystemen

Om dreigend reistijdverlies vanaf 1 april 2007 te voorkomen is in overleg met de Belgische overheid gezamenlijk besloten een zogenaamde Gateway voor de koppeling van de beveiligingssystemen te ontwikkelen. In de verslagperiode zijn voorbereidingen getroffen om opdracht te kunnen verlenen aan het consortium Alstom/Alcatel. Medio juli 2005 is de overeenkomst met het consortium ondertekend. Tevens is een separate overeenkomst tussen de Belgische Infrabeheerder Infrabel en de projectorganisatie HSL-Zuid getekend waarin onder andere afspraken worden gemaakt over de kostenverdeling en de tijdige realisatie. Deze overeenkomst vormt een nadere uitwerking van de afspraken die op 8 maart 2005 door de beide ministers over dit onderwerp zijn gemaakt.

Wijziging concessieovereenkomst

HSA heeft het door haar in april 2004 ingediende voorstel tot wijziging van de concessieovereenkomst naar aanleiding van voorziene langere reistijden in België ingetrokken. Naar aanleiding van de op 8 maart 2005 met België ondertekende gezamenlijke conclusies heeft HSA een nieuw voorstel tot wijziging bij de Staat ingediend. HSA verzoekt wijziging van de concessieovereenkomst op drie onderdelen:

- Opname van de langere reistijden in België;
- Vervanging van de twee separate shuttletreinen vanuit Den Haag en Breda door één shuttletrein van Den Haag via Breda naar Antwerpen en Brussel;

-
- Verlaging van de jaarlijkse gebruiksvergoeding in verband met genoemde wijzigingen.

Het voorstel tot wijziging van de concessieovereenkomst van HSA wordt conform de daarvoor in de overeenkomst opgenomen wijzigingsprocedure afgehandeld. Uitgangspunt van de Staat daarbij is dat de bijstandverlening door de minister inzake de onderhandelingen met België geen grond is tot een verlaging van de jaarlijks door HSA verschuldigde gebruiksvergoeding. Aanpassing van de concessieovereenkomst naar aanleiding van de veranderde reistijden en de shuttle trein Den Haag via Breda naar Antwerpen en Brussel ligt in de rede, maar niet voordat HSA de overeenstemming met de Belgische overheid hierover heeft vastgelegd in haar samenwerkingsovereenkomst met NMBS.

ERTMS

Het hogesnelheidsspoor wordt tussen Amsterdam en Antwerpen uitgerust met de beveiligingsstandaard ERTMS. Bij de implementatie van ERTMS in de infrastructuur en rollend materieel worden zowel de vervoerder als infrabeheerders geconfronteerd met het feit dat de in Europa vigerende ERTMS-versie (versie 2.2.2) niet interoperabel is. In 2004 werd duidelijk dat een nieuwe wel interoperabele ERTMS-versie (versie 3.0.0) niet tijdig beschikbaar zou zijn voor de PBKA-corridor (Parijs – Brussel – Keulen – Amsterdam).

Begin 2004 hebben de landen van de '2007 Corridor group' (Nederland, België, Duitsland, Luxemburg en Frankrijk) daarom het initiatief genomen om interoperabele ERTMS-specificaties te definiëren, zodat in 2007 toch commercieel vervoer op de hogesnelheidslijnen Amsterdam - Parijs en de LGV-Est (Parijs – Baudrecourt) mogelijk zou zijn. Intensief overleg tussen de 2007 Corridor Groep en de ERTMS-leveranciers heeft geresulteerd in het voorstel om beide versies zodanig aan te passen, dat deze compatibel zijn met elkaar. Hiermee wordt interoperabiliteit gewaarborgd.

V250 (shuttle) materieel

HSA heeft een deel van het benodigde V250 materieel (twaalf treinen, waarvan drie treinen door de NMBS zijn besteld) in mei 2004 besteld. Op het resterende deel van de V250 treinen heeft HSA een optie genomen in verband met de discussie met België over de bediening van Den Haag en Breda. Door interventie van de minister (het akkoord met België) is voor HSA zekerheid ontstaan over de te realiseren bediening van Den Haag en Breda. Hierdoor zijn er geen belemmeringen meer voor HSA om het resterende materieel te bestellen.

Inbouw ERTMS V300 Thalys materieel

De tijdige beschikbaarheid van de bestaande Thalys treinen is afhankelijk van de inbouw van ERTMS-boordapparatuur. Deze inbouw vindt plaats in Frankrijk onder verantwoordelijkheid van de SNCF. HSA heeft aangegeven dat bij de huidige planning van de inbouw het Thalys materieel waarschijnlijk niet tijdig ingezet kan worden op de HSL-Zuid. Op verzoek van HSA heeft de minister in 2004 het belang van tijdige aanpassing van de Thalys treinen bij de Franse minister

aan de orde gesteld. Deze interventie heeft een versnelling in de planning tot gevolg gehad tot het huidige tijdstip van december 2007. Dit is

8 maanden later dan de geplande bediening, zoals opgenomen in de concessieovereenkomst met HSA. De bijstandverlening aan HSA richting de Franse overheid op dit onderwerp zal worden geïntensiveerd.

Naar aanleiding van recente signalen van NS, aandeelhouder van HSA, dat er vertraging dreigt in de beschikbaarheid van het treinmaterieel door het te lang uitblijven van vastgestelde ERTMS specificaties wordt gezamenlijk met HSA een gemeenschappelijke probleemanalyse opgesteld. Over de uitkomsten hiervan wordt de Tweede Kamer separaat geïnformeerd.

Aantal treinen Amsterdam - Parijs

HSA is contractueel verplicht 16 treinen per richting per dag tussen Amsterdam en Parijs te laten rijden. Hiervoor is de medewerking van de Franse vervoerder SNCF noodzakelijk. HSA heeft laten weten dat vooralsnog SNCF niet bereid is zich vast te leggen op het rijden van meer dan 10 treinen per richting per dag. Op basis van de marktontwikkeling ten tijde van de start van de diensten, wil SNCF een besluit nemen over het aantal treinen tussen Amsterdam en Parijs. HSA heeft aangegeven dat de gesprekken met SNCF gaande zijn en wil vooralsnog geen beroep doen op bijstandverlening door de minister.

2.4 Testfase

Per 1 oktober 2005 zal gestart worden met het testen van de infrastructuur op het zuidelijk deel van de HSL-Zuid (Rotterdam-Belgische grens). De testen worden uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van Infrasppeed en de onafhankelijke Notified Body van Infrasppeed. Vanaf juni 2006 gaat HSA testen onder verantwoordelijkheid van de onafhankelijke Notified Body van HSA en de toekomstige beheerder. De Notified Bodies zien toe op de juiste uitvoering van de testen. Met behulp van de testen dient te worden aangetoond dat de verschillende deelsystemen voldoen aan de contractuele en publiekrechtelijke eisen. De rol van de Staat in deze fase is primair het aanspreken van de verschillende partijen, opdat zij tijdig en adequaat opereren.

Belangrijk onderdeel is het testen van de overgang van hogesnelheidsspoor naar het bestaande net, waar de verschillende systemen feilloos en veilig met elkaar moeten samenwerken. Onder verantwoordelijkheid van de Staat zullen een aantal testen en toetsen worden gedaan om het functioneren van het integrale vervoerssysteem vast te stellen.

2.5 Overdracht naar ProRail

Zodra de nieuwe HSL-Zuid infrastructuur is opgenomen in het Besluit aanwijzing 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 gehele HSL-Zuid corridor. Voor het bestaande spoor op de corridor is ProRail al de beheerder. In het verlengde van deze aanwijzing van ProRail als toekomstig beheerder onderkennen de betrokken partijen hierbij de noodzaak van de betrokkenheid van ProRail in de testfase zodat ProRail zich goed kan voorbereiden op haar beheertaak.

3. De planning van het project

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

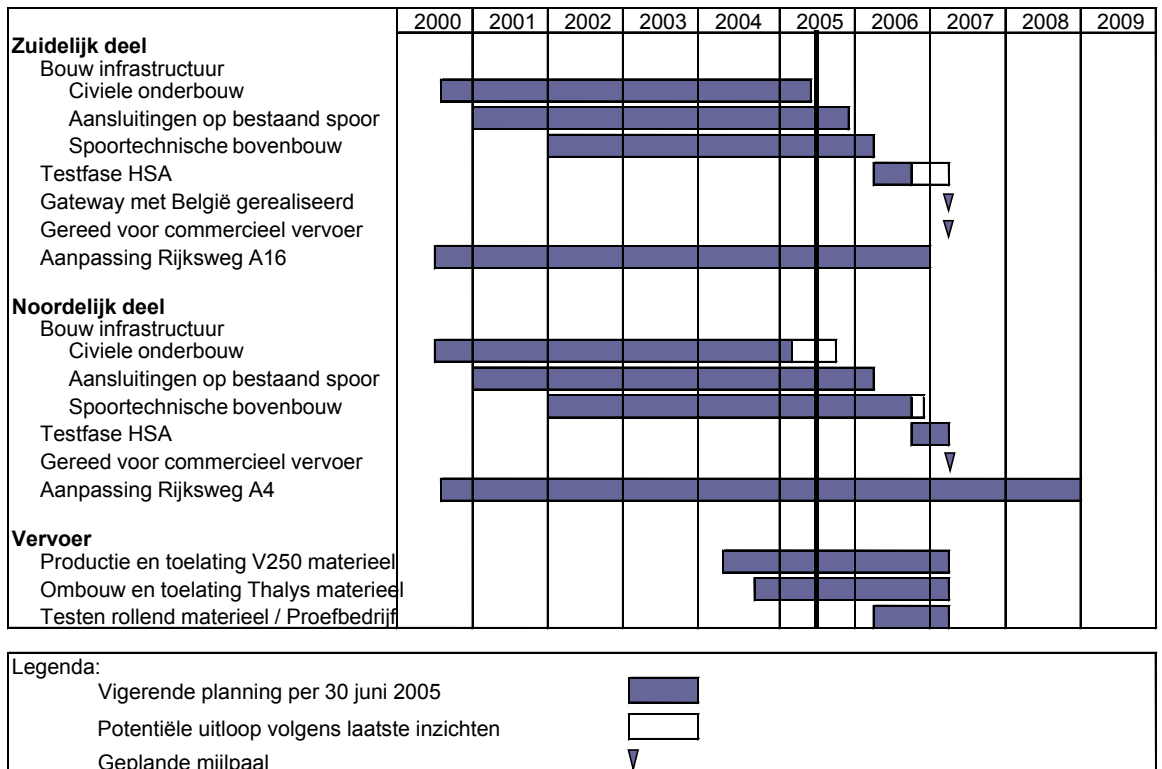
3.1 Mijlpalen

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 april 2007: start commercieel vervoer HSL-Zuid (aanvangsdatum).

Alle inspanningen van de Staat zijn er op gericht 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 mijlpalen voor de realisatie van de infrastructuur staan onder druk. Toch zal de infrastructuur naar verwachting tijdig gereed zijn, zodat HSA op 1 april 2007 kan starten met het commercieel vervoer.

De in VGR 16 gemelde latere start van het commerciële vervoer op het zuidelijk deel van de HSL-Zuid heeft ook gevolgen voor de geraamde vervoersinkomsten voor de Staat. Er wordt nader onderzocht wat voor effecten dat heeft op de begroting.



Figuur 1: vigerende planning.

3.2 Voortgang en planningsrisico's per mijlpaal

Per mijlpaal zijn de voortgang en de belangrijkste planningsrisico's aangegeven. Partijen zijn verantwoordelijk voor het tijdig realiseren van de verplichtingen voortvloeiend uit het contract. De Staat is in een aantal gevallen verantwoordelijk voor de interfaces tussen de verschillende contracten. In die gevallen zal de Staat bij dreigende vertraging op een bepaald contract, maatregelen moeten overwegen om vertraging op een ander contract 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

Voor het zuidelijke deel bestaan er planningsrisico's in de bovenbouw als ook in de testperiode van Infrasppeed, die de datum van 1 april 2006 kunnen bedreigen. De verwachting is dat bij het optreden van de risico's er nog voldoende ruimte in de planning aanwezig is om de overschrijding op te vangen, zodat de aanvangsdatum commercieel vervoer van 1 april 2007 gehaald kan worden.

Risico's

Onderkend zijn de volgende belangrijkste 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	Koppeling van beveiligings- en besturingssystemen bestaand spoor (EBS/ERTMS, VPT/ERTMS) niet tijdig gereed.
	Het niet tijdig gereed zijn van de te nemen maatregelen op de bestaande (baan-)delen en objecten die beïnvloed worden 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.
	Het niet tijdig verkrijgen van de benodigde buitendienststellingen van het bestaande spoor.
	Vertraging door aanbrengen geleidingsconstructie rondom de kolommen van fly-over Den Hoek in Zevenbergschen Hoek.

3.2.2. Infrastructuur noordelijk deel Amsterdam-Rotterdam

Voortgang

In VGR 16 is aangegeven dat de tunnelgebouwen van de boortunnel op tijd gereed moeten zijn voor Infrasppeed om de werkzaamheden ten behoeve van de tunneltechnische installaties tijdig te kunnen starten. De afbouw van de tunnelgebouwen was niet in de (onderbouw)contracten opgenomen en is later alsnog opgedragen aan derden-aannemers. De afbouw van de tunnelgebouwen loopt daardoor 5½ maand achter op de planning. Dit heeft gevolgen voor de bouw- en testfase van Infrasppeed. De mijlpaal van 1 oktober 2006 zal zonder maatregelen niet gehaald kunnen worden. Daarom zijn versnellingsmaatregelen met Infrasppeed overeengekomen, die de vertraging tot 2 maanden kunnen beperken. Deze maatregelen kosten € 6 tot 8 mln. Voor de resterende vertraging van twee maanden bestaan mogelijkheden om deze in de testfase van Infrasppeed in te lopen.

Risico's

Onderkend is het volgende belangrijke risico, dat de planning van de infrastructuur op het noordelijke deel van de HSL-Zuid kan beïnvloeden:

Mijlpaal	Planningsrisico's
1 oktober 2006: infrastructuur tussen Rotterdam en Amsterdam beschikbaar.	Vertraging door niet tijdige afbouw tunnelgebouwen boortunnel.

3.2.3. Start commercieel vervoer

De start van het commercieel vervoer over de HSL-Zuid per 1 april 2007 is afhankelijk van de vorderingen van de vervoerder(s). Tijdens de testfase wordt de werking van het vervoerssysteem beproefd. De interactie tussen infrastructuur, trein en de daaraan gekoppelde procedures bepalen in welke mate het systeem functioneert. Gelet op ervaringen met soortgelijke projecten in het buitenland is het ondanks de contractuele verplichtingen van partijen, niet ondenkbaar dat er in deze fase problemen kunnen optreden. De aanvangsdatum van het commerciële vervoer zou hierdoor bedreigd kunnen worden.

Risico's

Onderkend zijn de volgende belangrijke risico's, die de planning van de start commercieel vervoer over de HSL-Zuid kunnen beïnvloeden:

Mijlpaal	Planningsrisico's
1 april 2007: start commercieel vervoer.	Niet tijdige beschikbaarheid V250 treinen.
	Onvoldoende tijd beschikbaar voor herstelmaatregelen indien de testen niet in één keer goed verlopen.
	Niet tijdige acceptatie van het Veiligheids Management Systeem van ProRail en/of HSA.
	Niet tijdige inbouw van de ERTMS in de Thalys.

4. De financiën van het project

4.1 Algemeen

Dit hoofdstuk gaat in op de ontwikkeling van de projectkosten en -uitgaven in de periode 1 januari 2005 tot en met 30 juni 2005. 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 het eerste halfjaar van 2005 zijn de volgende mutaties verwerkt.

Overheveling uit de risicoreservering

In april 2005 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de overheveling van de derde tranche uit de risicoreservering naar het projectbudget. Hiervoor was € 120 mln aangevraagd, waarvan € 23 mln was bedoeld voor een gedeelte van het indexeringstekort. De Kamer heeft bepaald dat het geld bestemd voor de indexering, niet ten laste van de risicoreservering mag komen. Derhalve is € 97 mln van de risicoreservering overgeheveld naar het budget HSL-Zuid.

Indexering

Ter compensatie van prijsstijgingen wordt het budget verhoogd met € 29,7 mln over de nog te verrichten betalingen per 1 januari 2005. Daarnaast wordt vanuit de begroting van V&W conform de motie Slob (Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22026, nr. 229) een bedrag van € 23 mln toegevoegd ter dekking van het eerder in de risicoreservering aangevraagde indexeringstekort.

Onderhoud

Als gevolg van de wijzigingen van het contract met Infraspeed wordt € 1 mln per jaar op de begroting van V&W gereserveerd ter dekking van de betreffende onderhoudskosten voor 25 jaar. Met Infraspeed is een contract afgesloten voor de realisatie van de bovenbouw en het 25-jarige onderhoud van de infrastructuur. In de investerings- en onderhoudsbegroting van Infraspeed, die ten grondslag heeft gelegen aan de vaststelling van de jaarlijks te betalen beschikbaarheidsvergoeding, is een verhouding tussen de investering en het onderhoud gemaakt. Deze verhouding is bij contractwijzigingen ook van toepassing.

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 IBOI (Index Bruto Overheids Investerings) die door het Centraal Planbureau in het Centraal Economisch Plan wordt gepresenteerd.

Prijsindexpercentages									
1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1,50%	2,75%	2,75%	1,40%	2,50%	4,50%	3,00%	2,75%	1,25%	0,39%

Tabel 1: prijsindexpercentages

Het projectbudget per 30 juni 2005 is weergegeven in tabel 2.

	Wijzigingen pp'95			Totaal (pp'95)	Prijs-index ('96-'05)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp '05)
	PKB dl 3	Vorige	Deze				
	(pp'95)	perioden	periode				
Uitvoeringskosten	3.089	475	77	3.641	832		4.473
Grondverwerving	324	-72		252	26		278
Subtotaal	3.413	403	77	3.893	858		4.751
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 03.03.01 HSL-Zuid	3.413	817	77	4.307	874	-129	5.052
Totaal 03.03.04 Hoofdwegen ²		748		748	129	120	997
Totaal 03.03.03 Rail personen		91		91	15	9	115
Totaal excl. BTW	3.413	1.656	77	5.146	1.018	0	6.164
BTW art. 03.03.01							635
Totaal projectbudget inclusief BTW							6.799
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³							3.049
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW							9.848

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

1. De projectkosten worden in deze tabel exclusief BTW weergegeven. Jaarlijks wordt, 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.
3. Inclusief € 25 mln voor contractwijzigingen op het Infrasppeed contract aangaande onderhoud.

Tabel 3 geeft de ontwikkeling weer van het projectbudget tot en met dit 17^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		
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
<i>Saldo scopewijzigingen</i>	1.406			
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
3 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Saldo mee- en tegenvallers	677			
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	1.733			
Totaal	5.146			

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

4.3 Uitgaven en aangegane verplichtingen

Uitgaven

In tabel 4 zijn de uitgaven opgenomen. Tot en met 30 juni 2005 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 6.204 mln betaald (91% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

Tabel 4: Uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 30 juni 2005						
(Bedragen in mln. €, incl. BTW)						
	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	5.199,5	270,0	5.469,5	4.418,6	109,0	941,9
Grondverwerving	304,5		304,5	304,5		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	5.933,7	270,0	6.203,7	5.152,8	109,0	941,9

Tabel 4: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB 1 (1991) t/m 30 juni 2005

Verplichtingen

In tabel 5 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 30 juni 2005 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 6.549 mln verplicht (96% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

Tabel 5: Aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 30 juni 2005						
(Bedragen in mln. €, incl. BTW)						
	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal ¹⁾	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	5.694,0	117,0	5.811,0	4.760,1	109,0	941,9
Grondverwerving	307,9		307,9	307,9		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	6.431,6	117,0	6.548,6	5.497,7	109,0	941,9

¹⁾ Dit bedrag is inclusief 715,2 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 30 juni 2005

4.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Bedragen in mln. €	Totaal	t/m 2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	later
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	5.687	4.910	435	301	38	2			
- reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.604	2.375	31	158	38	2			
- FES regulier	1.711	1.764	47	-101					
- Privaat	936	513	251	172					
- EU-ontvangsten	176	163	6	7					
- Ontvangsten derden	50	45	5						
- Risicoreservering	210	50	95	65					
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.03)	115	104	9	2					
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.04)	997	919	68	9	1				
Totaal IF 17.03	6.799	5.933	512	312	39	2			
Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF 13.04)	3.024			44	129	115	116	117	2.503
Onderhoud wijzigingen Infraprovider (IF 13.02)	25			1	1	1	1	1	20
Concept ontwerpbegroting 2006	9.848	5.933	512	357	169	118	117	118	2.523

Tabel 6: realisatieprogramma HSL-Zuid

Ontvangsten

Onderstaande tabel geeft aan welke bedragen inmiddels door de HSL-Zuid zijn ontvangen.

Ten opzichte van de vorige Voortgangsrapportage is € 3,8 mln aan ontvangsten van derden gerealiseerd. In deze verslagperiode is € 11,1 mln aan EU-subsidies ontvangen.

Tabel 7: Ontvangsten HSL-Zuid t/m 30 juni 2005

(Bedragen in mln. €, incl. BTW)

	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	69,6	3,8	73,4
EU-subsidie	165,5	11,1	176,6
Totaal	235,1	14,9	250,0

Tabel 7: Ontvangsten HSL-Zuid t/m 30 juni 2005.

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 en op de mate van beïnvloedbaarheid. 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 € 90 mln plus € 23 mln (specifiek voor de 'vogelproblematiek') overgeheveld naar het projectbudget. In april 2005 is de Tweede Kamer akkoord gegaan met een volgende overheveling van € 97 mln.

De budgetoverhevelingen van in totaal € 384 mln. maken deel uit van het projectbudget (exclusief IP-reeks) van € 6.799 mln.

Verplichtingen voortvloeiend uit de door de Tweede Kamer overgehevelde bedragen van de risicoreservering worden uitsluitend aangegaan na Voorafgaand Toezicht door het ministerie van Financiën.

Besteding van overgehevelde bedragen risicoreservering

Tot en met 30 juni 2005 zijn voor het overgehevelde bedrag uit de risicoreservering voor € 275 mln verplichtingen aangegaan.

Prognose claim op de risicoreservering

De totaal verwachte meerkosten boven het projectbudget van € 6.799 mln (exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider), die gedekt moeten worden uit de risicoreservering bedragen aan het eind van de verslagperiode € 100 mln (50%-waarde). De verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 45 mln en minus € 39 mln.

Bedragen in € mln.	VGR 17	VGR 16	Mutatie
Prognose meerkosten	€ 561	€ 589	-/- € 28
Dekking uit begroting V&W:			
- index	-/- € 52	€ 0	-/- € 52
- onderhoud	-/- € 25	€ 0	-/- € 25
Prognose claim Risicoreservering	€ 484	€ 589	-/- € 105
Overhevelingen uit Risicoreservering	-/- € 384	-/- € 287	-/- € 97
Claim op Risicoreservering 50% waarde	€ 100	€ 302	-/- € 202
Claim op Risicoreservering 90% waarde	€ 145	€ 356	-/- € 211

Tabel 8: Totaaloverzicht van claim op risicoreservering

De daling van de resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering van € 202 mln wordt grotendeels veroorzaakt door een extra overheveling uit de risicoreservering en dekking uit de begroting van V&W voor indexeringskosten en voor onderhoudskosten verband houdende met wijzigingen op het Infrasppeed contract, alsmede de indexeringsbijdrage van het Ministerie van Financiën (zie tabel 8).

Daarnaast heeft nog een autonome daling van € 28 mln plaatsgevonden doordat er extra EU-ontvangsten van € 17 mln (waarvan de beschikking is afgegeven) ten opzichte van de in de begroting opgenomen € 176 mln worden verwacht. Tot slot is het risicoprofiel met € 11 mln gedaald in deze verslagperiode. Dit wordt met name veroorzaakt doordat beheersmaatregelen voor de planning zijn genomen (zie paragraaf 5.2).

5.2 Ontwikkeling in de risico-hoofdgroepen

In de onderstaande tabel wordt de ontwikkeling van de hoofdgroepen 'Planningsrisico's', 'Raakvlakrisico's', 'Tegenvallers contracten', 'Beheerskosten' en 'Risico's na realisatiefase' weergegeven. De 'prognose Risicoreservering' betreft het totaal van reeds getroffen en nog te treffen maatregelen.

	VGR 17	VGR 16	Mutatie
Planningsrisico's	€ 122 mln	€ 150 mln	-/- € 28 mln
Raakvlakrisico's	€ 137 mln	€ 176 mln	-/- € 39 mln
Tegenvallers contracten	€ 128 mln	€ 178 mln	-/- € 50 mln
Beheerskosten	€ 70 mln	€ 63 mln	+ € 7 mln
Risico's na realisatiefase	€ 27 mln	€ 22 mln	+ € 5 mln
Totaal	€ 484 mln	€ 589 mln	-/- € 105 mln

Tabel 9: prognose Risicoreservering inclusief reeds verrichte overhevelingen

De hoofdgroep Planningsrisico's is voornamelijk afgenomen doordat het risico van de vertraging van de oplevering van de Kap Barendrecht niet is opgetreden. Daarnaast zijn voor de resterende problemen bij de boortunnel maatregelen overeengekomen die goedkoper zullen uitvallen dan de eerder in het risicoprofiel opgenomen gevolgschade.

De daling in de hoofdgroep Raakvlakrisico's wordt enerzijds veroorzaakt doordat er additionele dekking van € 25 mln binnen de begroting van V&W wordt ingepast voor de onderhoudscomponent, in verband met contractwijzigingen op het Infrasppeed contract. Anderzijds is de inschatting van de benodigde maatregelen voor de EMC-problematiek neerwaarts bijgesteld als gevolg van voortschrijdend inzicht.

De daling van de hoofdgroep 'Tegenvallers contracten' wordt grotendeels veroorzaakt doordat er additionele dekking binnen de begroting is geregeld voor het indexeringstekort.

Bij de hoofdgroep Beheerskosten wordt rekening gehouden met extra werkzaamheden aan het einde van het project, met name op het terrein van opleveren en overdragen.

De stijging van de hoofdgroep 'Risico's na realisatiefase' wordt veroorzaakt door nieuwe inzichten over de verwachte vergoedingen die het Schadeschap nog zal moeten uitkeren.

5.3 Belangrijkste beïnvloedbare risico's

Van het resterende aan de risicoreservering te onttrekken bedrag van € 100 mln wordt circa 31% aangemerkt als 'nog te beïnvloeden risico's'. De overige circa 69% heeft betrekking op 'niet meer beïnvloedbare risico's' en 'af te rekenen posten'.

5.3.1 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 bedieningssystemen dienen hiervoor tijdig ter beschikking te worden gesteld aan Infrasppeed. Indien de planning uitloopt 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 kunnen circa € 22 mln per maand bedragen 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 overeengekomen.

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

Afbouw tunnelgebouwen boortunnel

De actuele vertraging bij de werkzaamheden aan de tunnelgebouwen van de boortunnel bedraagt 5½ maand. Vertragingen groter dan 2 maanden zijn naar verwachting een bedreiging voor de datum start commercieel vervoer per 1 april 2007 (zie paragraaf 3.2.2). Voor de resterende vertraging van twee maanden bestaan mogelijkheden om deze in de testfase van Infrasppeed in te lopen.

Koppeling van beveiligings- en besturingssystemen bestaand spoor op systemen HSL-Zuid (EBS/ERTMS, VPT/ERTMS)

De ontwikkeling van de beveiligings- (EBS/ERTMS) en de besturings- (VPT+/ERTMS) interfaces (koppeling tussen bestaand en nieuw systeem) liggen op het kritieke pad. Een tijdige koppeling is nodig voor de testfase van Infrasppeed en de daarna uit te voeren testen met het V250- en V300-materieel.

Beïnvloeding 25 kV op bestaand rollend materieel en bestaande railinfrastructuur

Ter voorkoming van ongewenste effecten van 25 kV op bestaand materieel, op bestaande baangedeelten en objecten, worden maatregelen getroffen en diverse (kortsluit)testen gedaan. Omdat deze maatregelen in treinvrije perioden (TVP's) gerealiseerd moeten worden, zijn inspanningen nodig om de benodigde TVP's te kunnen verkrijgen. Het beeld is nu dat de ombouw van de bestaande railinfrastructuur en testen niet volledig voor 1 december 2005 (contractuele datum met Infrasppeed) gereed zullen zijn door capaciteitsgebrek bij de aannemers en het niet verkrijgen van buitendienststellingen. Naar oplossingen wordt gezocht.

Aansluiting op de NMBS-planning

De HSL-Zuid infrastructuur kan in Nederland naar verwachting eerder getest worden dan in België (de NMBS-testfase waarin de snelheid in stappen wordt opgevoerd van 160 naar 300 km/uur is gepland van 15 april 2006 tot 15 juni 2006). Infrasppeed dient echter al vóór die datum testen uit te voeren tot en met het grensbaanvak. Door het later realiseren van de aansluiting zullen later dan voorzien extra testen moeten worden uitgevoerd.

Fly-over Den Hoek

De kolommen van de fly-over Den Hoek staan dicht bij het HSL spoor en er bevindt zich een wisselcomplex voor de fly-over. De Independent Safety Assessor (ISA) van Infrasppeed heeft dit als onveilig

aangemerkt. In het huidige ontwerp van de onderbouw zijn geen voorzieningen tegen botsen opgenomen voor de kolommen van de fly-over. In overleg met de ISA van Infrasppeed is besloten dat er extra voorzieningen nodig zijn, namelijk: aanrijdblokken voor de eerste kolom aan de kant van de wissel en verzwaring van de bestaande kolommen.

De bouw hiervan heeft mogelijk impact op de HSL-planning, vooral omdat dit naast het in dienst zijnde spoor moet plaatsvinden.

5.3.2. Tijdsrisico's testfase

In de 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 testperiode.

Mogelijke problemen tijdens de testperiode

De HSL-Zuid kan pas in gebruik worden genomen nadat de verschillende deelsystemen in samenhang met elkaar zijn getest en vrijgegeven. Dit is een complex proces waarin veel partijen met verschillende verantwoordelijkheden participeren. Ervaringen met hogesnelheidslijnen in het buitenland laten zien dat er ondanks alle inspanningen, in deze fase altijd (onverwachte) problemen kunnen optreden. Tijdens de testfase kunnen problemen aan het licht komen die worden veroorzaakt door de complexe interactie van de (deel)systemen van HSA, Infrasppeed, ProRail en/of HSL-Zuid. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan problemen met het functioneren van ERTMS, de dynamische interactie tussen rollend materieel en infrastructuur (wiel, rail en/of pantograaf en de bovenleiding), EMC-problematiek, drukgolfproblematiek en geluidsemissie. Op basis van (theoretische) beschouwingen vooraf en ervaringen in het buitenland, kan onvoldoende zekerheid worden verkregen of deze problemen zich uiteindelijk wel of niet zullen manifesteren in de praktijk.

De aanvangsdatum van het commerciële vervoer kan in een dergelijk geval bedreigd worden. Een risicoanalyse wordt uitgevoerd, waarbij de testinformatie van partijen bij elkaar wordt gebracht om inzicht te krijgen in relaties en afhankelijkheden.

5.3.3. Overige risico's

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

Inrichten beheerorganisatie

De beheerorganisatie ProRail dient voorbereid te worden op de toekomstige overdracht van het project. De kosten van het voorbereiden en inrichten van de beheerorganisatie door ProRail zal door de Staat betaald worden. Er is door ProRail een

subsidieaanvraag ingediend die in behandeling is bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Ontsporingseleiding

Er bestaat overeenstemming met de hulpdiensten over de door Infrabeed voorgestelde aanpak. Infrabeed beperkt het aanbrengen van de ontsporingsgeleiding tot ruim 50% van het door Infrabeed aan te leggen spoor. Er bestaat een kans dat de bevoegde gezagen (vergunningverleners), ondanks de thans bestaande overeenstemming, niet akkoord gaan met de voorgestelde ontsporingsgeleiding.

Veiligheidshekwerken

Op viaducten boven Rijkswegen hebben ‘stenengooiers’ de veiligheid op de Rijksweg ernstig in gevaar gebracht. Deze gebeurtenissen kunnen ook optreden bij kruisende infrastructuur boven het HSL-spoor, de A4, de A16 en andere infrastructuur. Infrabeed dient haar ontwerp zodanig te maken dat voldaan wordt aan de eisen met betrekking tot veiligheid. Hiertoe worden veiligheidshekwerken geplaatst boven de HSL-baan. Er zullen ook maatregelen genomen moeten worden om de veiligheid op de A4 en A16 te verzekeren. Deze maatregelen moeten geïmplementeerd zijn voordat het testrijden begint.

5.3.4. De ontwikkeling van overige, in VGR 16 toegelichte risico’s

Tijdige beschikbaarheid projectdeel Barendrecht

De projectorganisatie Betuweroute heeft het projectdeel Barendrecht zonder extra maatregelen op tijd gerealiseerd voor de HSL-Zuid. De zettingsvrije plaat van 1 kilometer lengte (Kijfhoek) is met vertraging opgeleverd. De vertraging heeft geen gevolgen voor de totale planning.

Inboren van ankers in de tunnel Rotterdam Noordrand

Met de contractpartijen is onderzocht op welke wijze de planning gehaald kon worden. Het onderzoek is uitgevoerd en er zijn maatregelen getroffen zonder financiële consequenties voor de Staat.

Aanbrengen brandwerende bekleding in de boortunnel

De brandwerende bekleding is aangebracht. Mede daardoor is op het noordelijke deel van het tracé de start van de werkzaamheden van Infrabeed in de boortunnel vertraagd. De oostbuis en westbuis van de boortunnel zijn te laat ter beschikking gesteld aan Infrabeed. De vertragingkosten worden ingeschat op € 2 tot 4 miljoen.

Oversteekplaatsen voor hulpdiensten

De vier probleemlocaties zijn onderzocht; mogelijk kan er één vervallen. Het ontwerp voor de oversteekplaatsen wordt momenteel uitgewerkt en de kostenraming opgesteld.

Veiligheid Lombardijen

Onderzocht is of dit risico reëel is. Thans blijkt uit herberekening dat de botskansen aanzienlijk zijn verkleind. Uit inventarisatie blijkt verder dat er nog vier andere gevaarpunten zijn. De oplossing hiervan wordt meegenomen in het ATB ⁺⁺ programma (zie paragraaf 2.2).

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
24 februari 2005	Brief minister over onttrekking van een bedrag voor 2005 aan de risicoreservering.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 213
28 februari 2005	Brief minister inzake de stand van zaken van de gesprekken met haar Belgische federale collega over het vervoer over de HSL-Zuid.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 214
11 maart 2005	Brief minister over de resultaten van het overleg met België.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 215
21 maart 2005	Brief minister bij de aanbieding van de zestiende Voortgangsrapportage van de HSL-Zuid, over de periode 1 juli 2004 tot en met 31 december 2004.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 216
6 april 2005	Antwoorden op Kamervragen van het lid Van Velzen (SP) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over ondeugdelijke verankering van de geluidsschermen van de HSL.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, Aanslag 1292
11 april 2005	Antwoorden op kamervragen aan de regering naar aanleiding van de brief van 24 februari 2005 inzake de onttrekking risicoreservering HSL-Zuid.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 217
11 april 2005	Rapport van de Departementale Auditdienst inzake het project Hogesnelheidslijn-Zuid.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 218
12 april 2005	Brief minister met reactie op artikelen 'Geluidsscherm HSL gevaarlijk' (Volkskrant) en 'Ook nieuwe ankers HSL-schermen te zwak' (Cobouw).	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 219
12 april 2005	Antwoorden op kamervragen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over haar brief van 11 maart 2005 inzake de resultaten van het overleg over de samenwerking tussen België en Nederland en exploitatie van de Hogesnelheidslijn Brussel-Amsterdam.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 220
12 april 2005	Antwoorden op aanvullende kamervragen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de antwoorden op de	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 222

	vragen van het lid Van Velzen inzake geluidsschermen van de HSL-Zuid.	
18 april 2005	Brief minister met antwoorden op de door de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat gestelde vragen in eerste termijn van het algemeen overleg van 13 april 2005 over HSL-Zuid.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 221
25 april 2005	Brief minister over de afspraken tussen de minister en haar Belgische collega inzake de HSL-Zuid.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 223
18 mei 2005	Brief minister over het aantal HSL treinen naar Parijs.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, 22 026, nr. 232
7 juni 2005	Antwoorden op kamervragen lid van de Staaij (SFG) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over grote seksborden langs de A4.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, Aanhangsel 3885
23 juni 2005	Antwoorden op kamervragen van het lid Van der Staaij (SGP) aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over de een mogelijke overstroming van de Hoeksche Waard bij een lek in de HSL-tunnel.	Tweede Kamer, vergaderjaar 2004-2005, Aanhangsel 1884

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.
ISA:	Independant Safety Assessor
ISC:	Integrale Safety Case.
IVP:	Integrale Veiligheids Plan
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat.
kV:	kilo Volt.
LGV:	Ligne de Grande Vitesse
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.
NS:	Nederlandse Spoorwegen.
PKB:	Planologische Kern Beslissing.
PPS:	Publiek Private Samenwerking.
SNCF:	Société Nationale des Chemins de fer Français.
TVP:	Treinvrije periode
VGR:	Voortgangsrapport.
VPT:	Vervoer Per Trein.