

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
26 juni 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
SDG/HAVV\711307	22026-248
Onderwerp	
Kamervragen n.a.v. Voortgangsrapportage 18 Hogesnelheidslijn-Zuid	

Geachte voorzitter,

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de schriftelijk gestelde vragen inzake Voortgangsrapportage 18 Hogesnelheidslijn-Zuid (VGR 18).

1. Waaronder zijn de voortgangsrapportages van de HSL-Zuid in 2005 steeds ruim binnen de 3 maanden na de peildatum bij de Kamer ingediend en is dat nu pas bijna een maand na de peildatum gebeurd? Wat is de oorzaak van deze vertraagde aanbidding? Zullen toekomstige voortgangsrapporten weer binnen de termijn van uiterlijk drie maanden na de peildatum aan de Kamer worden aangeboden.
1. Tegelijkertijd met de afronding van de voortgangsrapportage speelde de vraag of per 1 april 2006 wel of géén Certificate of Availability aan Infrasppeed zou worden verleend. Ik heb er voor gekozen om u hierover in de aanbiddingsbrief bij de voortgangsrapportage te informeren. Dit heeft er toe geleid dat de VGR later is aangeboden dan gebruikelijk. Toekomstige voortgangsrapporten zullen binnen de termijn van uiterlijk drie maanden na de peildatum aan de Kamer worden aangeboden.
2. Waaronder leidt een per saldo meevaller van € 14 mln. bij de ontvangsten van derden in 2005, automatisch tot een evenredige ophoging van het uitgavenbudget? Voor welke uitgaven wordt de budgetophoging met € 14 mln. gebruikt?

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Telefax 070 - 351 7895

2. Er is hier geen sprake van een meevaller. Het betreft uitgaven die zijn 'voorgesloten' door het project. Ter compensatie van het project wordt aanvullend budget toegekend voor hetzelfde bedrag. Dit is dus slechts een administratief technische handeling die neutraal is voor de projectuitgaven.
3. Hoe groot is de totale tegenvaller op de begroting van het Infrastructuurfonds vanwege de latere inkomsten van HSA dan verwacht was? Hoe wordt deze ontvangstentegenvaller opgevangen in de begroting? Bestaat de kans dat deze ontvangstentegenvaller gecompenseerd zal moeten worden uit de mogelijke meevaller die op de risicoreservering lijkt te ontstaan (ad. € 29 mln. volgens de aanbiedingsbrief bij de 18e voortgangsrapportage)?
3. In de oorspronkelijke concessieovereenkomst met HSA was als aanvangsdatum vervoer 1 oktober 2006 opgenomen. De aanvangsdatum is kort na het sluiten van de concessieovereenkomst verschoven naar 1 april 2007. HSA zou zich inspannen om per 1 oktober 2006 te starten met het vervoer op het zuidelijk deel. Dit is niet mogelijk gebleken. Derhalve vervallen de geraamde ontvangsten voor 2006. Deze tegenvaller in de ontvangsten zal ik binnen mijn begroting 2007 opvangen.

De meevaller zoals gemeld in de aanbiedingsbrief bij de 18e voortgangsrapportage wordt verwerkt in mijn begroting 2007 en wordt specifiek ingezet binnen het beleidsterrein spoor.

4. Kan een gedetailleerde onderbouwing worden gegeven van de uitgaven die gedaan zullen worden met de € 40 mln. waarvan voorgesteld wordt ze aan de risicoreservering te onttrekken? Wat wordt in dit verband verstaan onder beheerskosten? Wat is de ratio om deze uit de risicoreservering te dekken?
4. Beheerskosten zijn de kosten die de projectorganisatie moet maken om het project te managen. Voor het overgrote deel bestaan deze uit kosten van eigen en ingehuurd medewerkers. Overige kosten zijn uitbestedingen van onderzoek en adviezen, huisvesting, communicatie en IT. Per jaar wordt een gedetailleerde raming gemaakt van de benodigde beheerskosten. Deze zijn afhankelijk van de fase waarin het project zich bevindt. In de piekjaren van de bouwperiode (2002 t/m 2005) werd per jaar tussen de € 70 mln. en € 80 mln. aan beheerskosten uitgegeven. In 2006 is de onderbouworganisatie sterk ingekrompen, aangezien de onderbouw grotendeels is opgeleverd. De realisatie bovenbouw is echter nog volop gaande en vergt daardoor uitgebreide aandacht vanuit de projectorganisatie. Dit geldt eveneens voor de aspecten vervoer, veiligheid en de overdracht naar ProRail.

Zoals al eerder is aangekondigd bij de aanvraag van de 3<sup>e</sup> tranche uit de risicoreservering in april 2005, zou het beschikbare budget voor beheerskosten per einde 2005 uitgeput zijn. Zonder financiële dekking voor deze geraamde kosten van 2006 is geen beheersing van het project mogelijk. Daarom zijn aanvullende

middelen uit de risicoreservering nodig. Vanaf VGR 16 zijn de benodigde meerkosten in de risicoparaagraaf in beeld gebracht.

5. Welke typen risico's vallen onder de categorie 'risico's na de realisatiefase'? Is de fase ook in de tijd begrensd? Is er nu al geld gereserveerd in de risicoreservering voor bijvoorbeeld verzakkingen die zich over 5 of 10 jaar pas manifesteren? Worden risico's die samenhangen met (het tijdig beschikbaar zijn van) vervoer ook als risico verdisconteerd? Waarom wordt in de voortgangsrapportage het niet tijdig beschikbaar zijn van het met de vervoerder gecontracteerde materieel niet als risico vermeld?
5. Idealiter dient een bouwperiode afgesloten te worden met een schone lei. Dit betekent dat zich in de exploitatiefase geen risico's meer kunnen voordoen die hun oorsprong hebben in de bouwperiode. Om planningstechnische en financiële redenen is het echter niet altijd verantwoord bepaalde risico's vóór de exploitatiefase uit te sluiten. Het gaat hierbij om risico's met een kleine kans die nog zouden kunnen optreden in de exploitatiefase (bijvoorbeeld trillingshinder). Ook zijn er verplichtingen aangegaan die na de oplevering van de bouw doorlopen (bijvoorbeeld uitvoeren MER-evaluatie). Deze risico's en verplichtingen zullen niet meer door Rijkswaterstaat zelf afgehandeld worden, omdat de infrastructuur na de oplevering in beheer zal komen bij ProRail. De Staat maakt hierover afspraken met ProRail. De risicoreservering is bedoeld ter dekking van risico's met betrekking tot de aanleg van de infrastructuur en de daarvoor te treffen beheersmaatregelen. De vervoersrisico's vallen hier niet onder.

De duur van de fase na de oplevering van de infrastructuur is bij de bepaling van de omvang van de restrisico's niet nauwkeurig begrensd. De restrisico's die zijn geïdentificeerd voor deze fase manifesteren zich, in het geval ze zouden optreden, naar verwachting binnen 10 jaar na oplevering.

6. Op welke wijze heeft de minister bij Infrasppeed aandacht gevraagd voor de vele incidenten in de rapportageperiode? Welke mogelijkheden heeft de minister op dit punt? Zijn er sinds 15 februari verbeteringen opgetreden wat de veiligheid van werken aan de HSL betreft? Is geanalyseerd wat de oorzaak is van de toename van incidenten?
6. Het borgen van de veiligheid tijdens de uitvoering is primair de verantwoordelijkheid van de aannemer i.c. Infrasppeed. Bij de start van de testfase van het zuidelijke deel was er sprake van een toenemend aantal (bijna-) incidenten. Deze toename werd veroorzaakt, doordat Infrasppeed onder hoge tijdsdruk werkzaamheden uitvoerde. De Staat heeft in haar overleg met Infrasppeed aangedrongen op het nemen van adequate maatregelen. De opgetreden incidenten zijn gezamenlijk geëvalueerd. Parallel hieraan heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat haar toezicht op Infrasppeed verscherpt.

Door Infrasppeed is een striktere scheiding aangebracht tussen constructie- en testactiviteiten. Sinds 15 februari 2006 zijn aantoonbare verbeteringen opgetreden.

7. Welke consequenties heeft de Staat verbonden aan het uitstel dat aan Infrasppeed is verleend om alsnog per 30 juli a.s. aan de contractuele verplichtingen te voldoen? Betekent dit een meevaller voor de Staat in verband met een ontvangen boete of het later moeten betalen van de beschikbaarheidsvergoeding aan Infrasppeed?
7. Voor nader toelichting op deze vraag verwijs ik naar de vertrouwelijke brief aan de Tweede Kamer met kenmerk HAVV\707816 gedateerd 1 juni 2006 inzake het niet verlenen van CoA-zuid aan Infrasppeed per 1 april 2006.
8. Wat is de hoogte van de kostenpost die inzet is van het dispuut tussen Staat en Infrasppeed over de upgrade van ERTMS?
8. Om grensoverschrijdend vervoer tussen Amsterdam en Parijs mogelijk te maken hebben Nederland, België en Frankrijk zich medio 2005 verplicht om ERTMS-versie 2.3.0-Corridor te implementeren. Hiervoor is onder andere een wijziging nodig op het Infrasppeed contract. Infrasppeed heeft eind 2005 voor deze wijziging een kostenindicatie gegeven van tientallen miljoenen euro's en een indicatie van de doorlooptijd. Beide zijn door de Staat als onacceptabel beoordeeld. Na 1 april 2006 zijn de gesprekken met Infrasppeed heropend. De gesprekken verlopen constructief.
9. Wat zijn de oorzaken van de vertraging aan de afbouw van de tunnelgebouwen Groene Harttunnel? In hoeverre zijn de oorzaken hiervan bij de Staat gelegen? Wat is de reden dat Infrasppeed hiervoor een vergoeding ontvangt? Hoe waarschijnlijk is het dat er ook een vergoeding betaald moet worden om de resterende vertraging in te lopen? Hoe hoog is deze vergoeding en wat wordt dan precies vergoed? Wordt in de onderhandelingen met Infrasppeed door de minister een relatie gelegd tussen enerzijds het dispuut over ERTMS-upgrading en de te betalen vergoedingen voor vertraging en anderzijds het feit dat Infrasppeed niet aan zijn contractuele verplichtingen kan voldoen tijdig de bewijsvoering te leveren om een CoA te verkrijgen?
9. Het Boortunnelcontract is in december 1999 gesloten. Tot de scope behoorde de realisatie van de tunneltechnische installaties. In 2000 is besloten de tunneltechnische installaties voor de gehele spoorlijn over te hevelen naar het bovenbouwcontract. Bij het reeds gesloten contract van de Boortunnel betekende dit een contractwijziging (minderwerk). Daarbij is de afbouw van de tunnelgebouwen niet goed overgedragen. Infrasppeed mocht ervan uitgaan dat de tunnelgebouwen, waarin een groot deel van de tunneltechnische installaties worden geplaatst, in afgebouwde status opgeleverd zouden worden. Dit bleek niet het geval. De onderbouwaannemer was slechts verplicht om de ruwbouw van de tunnel-

gebouwen te realiseren. In een laat stadium moest derhalve alsnog de afbouw van de tunnelgebouwen worden opgedragen aan derden. In combinatie met het aanbrengen van brandwerende bekleding, leidde dit tot een startvertraging voor Infrasppeed van circa 5½ maand. In geval van een niet aan Infrasppeed te verwijten vertraging op de oplevermijlpaal van Infrasppeed (i.c. 1 oktober 2006), dient de Staat een vergoeding te betalen voor de operationele kosten van de Infrasppeedorganisatie. Infrasppeed claimde daar ca. € 2 mln per week voor. Infrasppeed kon echter voor een voor de Staat gunstiger bedrag (€ 6,1 mln.) de vertraging met 3½ maand inlopen. De resterende vertraging op mijlpaal 1 oktober 2006 is hierdoor 2 maanden.

Er is géén relatie gelegd met ERTMS en CoA voor het zuidelijke deel, omdat deze dossiers qua aard en inhoud los staan van de situatie op het noordelijke deel.

10. Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot de gereedheid van het deel van het HSL-traject tussen Rotterdam en de Belgische grens?
10. De onderbouw is op het traject tussen Rotterdam en de Belgische grens gereed. Enkele restwerkzaamheden aan de onderbouw lopen nog door, maar hebben geen invloed op de beschikbaarheid van het spoor voor onder andere het testprogramma van HSA. Daarnaast zal in de loop van 2006 en begin 2007 nog een aantal wijzigingen voor ERTMS en de koppelingen van de beveiligings-systemen op de Belgische grens en overgangen met het bestaande spoor moeten plaatsvinden.
11. Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot het tijdig gereedkomen van het deel van het HSL-traject tussen Rotterdam en Amsterdam? Wat zijn de kosten per maand vertraging voor de Staat als de mijlpaal van 1 oktober 2006 onverhoopt niet wordt gehaald?
11. Per brief van 21 juni 2006 met kenmerk HAVV\711032 heb ik u geïnformeerd over de problemen bij Rijpwetering en de consequenties hiervan voor oplevering van het noordelijke deel van de HSL-Zuid. Indien de mijlpaal van 1 oktober 2006 – buiten schuld van Infrasppeed – niet wordt gehaald, zullen de operationele kosten van de Infrasppeedorganisatie na deze datum moeten worden vergoed. De precieze hoogte van deze kosten is onderwerp van onderhandeling.
12. Kan geconcludeerd worden dat er thans twee startdata zijn voor vervoer namelijk een datum dat er gereden kán worden (1 april 2007) en een datum dat er gereden gaat worden (1 juli 2007). Welke vergoeding ontvangt de Staat indien HSA niet op 1 april 2007 maar op 1 juli 2007 start met het feitelijke commerciële reizigersvervoer? Gaat HSA wel vanaf 1 april 2007 betalen voor de vervoersconcessie?
12. Zoals ik u bij brief van 29 november 2005 (DGP/SPO/u.05.03056) en tijdens het overleg met uw Kamer op 1 en 8 december 2005 heb laten weten, zal HSA per

1 juli 2007 starten met het commercieel vervoer over de HSL-Zuid. Daarbij zal tijdelijk gebruik gemaakt worden van alternatief materieel, aangezien de door HSA bestelde hogesnelheidstreinen dan nog niet beschikbaar zijn.

1 april 2007 is de contractueel met vervoerder HSA overeengekomen aanvangsdatum. Vanaf deze datum moet HSA op grond van het contract met de Staat starten met het commercieel vervoer over de HSL-Zuid en moet HSA gaan betalen voor het recht om van de HSL-Zuid gebruik te maken. Hoewel er per 1 april dus nog geen reizigersvervoer zal plaatsvinden, zal ik HSA houden aan haar contractuele verplichting om per 1 april 2007 de concessievergoeding te betalen. Voor de maanden april tot en met juni gaat het daarbij in totaal om een bedrag van ongeveer € 17 mln.

13. Wat kunnen mogelijke oorzaken zijn voor de niet tijdige acceptatie door IVW van het Veiligheids Management Systeem van HSA en/of ProRail? In hoeverre heeft de minister, dan wel IVW het al dan niet optreden van dit risico in eigen hand?
13. De Veiligheids Management Systemen van HSA en ProRail moeten voldoen aan de eisen, zoals gesteld in de Spoorwegwet en de onderliggende besluiten en regelingen. Indien niet aan deze eisen wordt voldaan kan IVW besluiten om een Veiligheids Management Systeem niet te accepteren. HSA en ProRail zijn zelf verantwoordelijk voor de tijdige beschikbaarheid van een door IVW geaccepteerd veiligheidsmanagementsysteem.
14. Wordt met de Thalys tot 2008 over bestaand spoor gereden? Kan, samenvattend, gesteld worden dat voor de nieuw aangelegde HSL-lijn geldt dat deze per 1 april 2007 operationeel zal zijn, per 1 juli 2007 bereden zal worden met leasetreinen, per 1 januari 2008 bereden zal worden met treinen die 300 km/uur kunnen en per 1 maart 2008 bereden zal worden met de bestelde V-250 treinen? Is bekend hoeveel treinen op deze tijdstippen daadwerkelijk beschikbaar zijn? Hoe wordt omgegaan met het feit dat er 16 treinen per dag naar Parijs gecontracteerd zijn, terwijl de SNCF zich voorlopig niet wil vastleggen op meer dan 10 treinen per dag?
14. Ja, de Thalys zal blijven rijden over het conventionele spoor totdat voldoende treinstellen zijn omgebouwd. Volgens de planning van vervoerder HSA zal dit bij de start van de dienstregeling 2008 (december 2007) het geval zijn.

De HSL-Zuid infrastructuur zal vóór 1 april 2007 operationeel zijn. Het exacte moment hangt af van de ontwikkelingen bij Rijkswatering waarover ik u recent heb geïnformeerd. HSA heeft aangegeven dat vanaf 1 juli 2007 daadwerkelijk gestart zal worden met het commercieel vervoer over de HSL-Zuid. Bij de start van de dienstregeling 2008 (december 2007) zullen de omgebouwde Thalys treinen (V300) over de HSL-Zuid gaan rijden. Vanaf maart 2008 zullen de eerste V250 treinen gaan rijden. Binnen twee jaar na 1 april 2007 zal HSA het volledige dienstenpatroon uit het contract moeten uitvoeren.

De genoemde data waarop de verschillende treinen gaan rijden zijn gebaseerd op de planning van HSA. Alle inzet is erop gericht om te zorgen dat de tijdelijk in te zetten treinen per 1 juli 2007 beschikbaar zijn en het commercieel vervoer over de HSL-Zuid kan starten. Echter zoals ik u tijdens het overleg met uw Kamer op 1 december 2005 liet weten, heeft HSA geen zekerheid dat de in Italië bestelde hogesnelheidstreinen conform de huidige planning beschikbaar zullen komen, noch dat de ombouw van de Thalys treinen in Frankrijk geen vertraging oploopt. Juist vanwege het ontbreken van zekerheid heb ik bij HSA aangedrongen op de inzet van tijdelijke treinen, zodat de reiziger per juli 2007 verzekerd is van een substantiële reistijdverbetering.

Ten aanzien van het aantal treinen dat naar Parijs gaat rijden is de stand van zaken dat HSA nog in gesprek is met de Franse vervoerder SNCF. HSA heeft mij niet gemeld dat er door SNCF definitief aan niet meer dan 10 treinen per richting per dag wordt meegewerkt. HSA heeft mij verzocht geen bijstand op dit onderwerp te verlenen, omdat dit de gesprekken met de SNCF zou kunnen verstoren.

15. Wat is de verklaring voor het feit dat aanvankelijk vier keer zoveel budget uit de risicoreservering is onttrokken (i.c. € 23 mln.) voor geluidsschermen dan er nu daadwerkelijk nodig blijkt (i.c. € 6 mln.)? Is er bezuinigd op het aantal schermen dat aangepast is? Waar was destijds de raming van € 23 mln. op gebaseerd?
15. Er is niet bezuinigd op het aantal schermen dat aangepast moest worden. Van de geïdentificeerde schermen is 90% direct aangepast en is 10% gemonitord. Op basis van de monitoringsresultaten is daarna alsnog 5% aangepast. Voor de overige 5% zijn geen maatregelen nodig gebleken. De raming ten tijde van de aanvraag in de Kamer varieerde tussen de € 11 en € 23 mln., inclusief een voorziening voor het alsnog moeten nemen van maatregelen voor de gemonitordde schermen. Door de spoedeisendheid van de ontstane situatie was de raming gebaseerd op schattingen, waardoor de grote bandbreedte verklaard wordt. Bij de feitelijke uitvoering zijn kostenbesparingen gerealiseerd door slimmere en goedkopere uitvoeringsmethoden en scherpere prijzen door concurrentie. Tot slot zijn voor een deel van de gemonitordde schermen geen maatregelen noodzakelijk gebleken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs