



Voortgangsrapport 19 Hogesnelheidslijn-Zuid



Colofon

Uitgegeven door: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Informatie: www.hslzuid.nl

Datum: september 2006



1. INLEIDING.....	4
1.1 NEGENTIENDE VOORTGANGSRAPPORT.....	4
1.2 LEESWIJZER	4
1.3 INFORMATIE AAN DE TWEDE KAMER IN VERSLAGPERIODE.....	4
2. DE SCOPE VAN HET PROJECT	5
2.1 INFRASTRUCTUUR	5
2.1.1. Algemeen	5
2.1.2. Onderbouw	6
2.1.3. Bovenbouw.....	7
2.2 VEILIGHEID.....	8
2.3 VERVOER.....	9
2.4 OVERDRACHT NAAR PRORAIL	11
2.5 OVERDRACHT NAAR OVERIGE PARTIJEN.....	11
3. DE PLANNING VAN HET PROJECT.....	12
3.1 MIJLPALEN.....	12
3.1.1. Mijlpaal 1: infrastructuur zuidelijk deel	12
3.1.2. Mijlpaal 2: infrastructuur noordelijk deel.....	13
3.1.3. Mijlpaal 3: Aanvangsdatum	13
3.2 START COMMERCIEEL VERVOER	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 RISICORESERVERING	20
5.2 ONTWIKKELING IN DE RISICO-HOOFDGROEPEN	21
5.3 BELANGRIJKSTE RISICO'S	22
5.4 ONTWIKKELING VAN OVERIGE IN VGR 18 TOEGELICHTE RISICO'S ..	24
OVERZICHT KAMERSTUKKEN	25
AFKORTINGENLIJST	26

1. Inleiding

1.1 Negentiende 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 financiën. Dit negentiende Voortgangsrapport (VGR) beschrijft de voortgang van de aanleg van de HSL-Zuid over de periode 1 januari 2006 tot en met 30 juni 2006. Voor een volledige en actuele informatievoorziening over een aantal onderwerpen zijn enkele relevante ontwikkelingen in de periode na 30 juni 2006 in deze VGR 19 meegenomen.

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.

1.3 Informatie aan de Tweede Kamer in verslagperiode

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de in de verslagperiode aan de Tweede Kamer verzonden stukken.

2. De scope van het project

2.1 Infrastructuur

2.1.1. Algemeen

Op het zuidelijke deel Rotterdam – Belgische grens zijn in de verslagperiode de werkzaamheden aan de infrastructuur grotendeels afgerond. De laatste werkzaamheden aan de onderbouw zullen per eind 2006 vrijwel gerealiseerd zijn.

De oplevering van de bovenbouw op het zuidelijke deel door Infrasppeed, welke contractueel was voorzien per 1 april 2006, is uitgesteld tot uiterlijk 30 juli 2006. Op 28 juli 2006 heeft deze oplevering plaatsgevonden en is het Certificate of Availability aan Infrasppeed verstrekt. Hierbij is geaccepteerd dat enkele restpunten op een later moment worden afgerond. Met Infrasppeed zijn afspraken vastgelegd over het tijdstip waarop aan deze laatste punten volledig wordt voldaan.

Op het noordelijke deel Amsterdam – Rotterdam komen de fysieke werkzaamheden aan de bovenbouw in de eindfase. Inmiddels is duidelijk geworden dat de contractuele opleverdatum van 1 oktober 2006 niet gehaald zal worden. Gebleken is dat de in VGR 18 gemelde restvertraging van circa twee maanden als gevolg van de afbouw van de tunnelgebouwen van de Tunnel Groene Hart niet kan worden ingelopen. Daarnaast moet als gevolg van zettingen nabij Rijkswetering herstel van het spoor plaatsvinden. De resultaten van het geplande testprogramma, voorafgaand aan het herstel bij Rijkswetering, zijn mede bepalend voor de oplevering van de bovenbouw. Eind september 2006 kan deze opleverdatum met meer zekerheid worden bepaald.

Op het noordelijk deel worden na de oplevering van de infrastructuur nog een beperkt aantal restwerkzaamheden uitgevoerd voor 1 april 2007. De restwerkzaamheden zullen worden afgestemd met de testplanning van HSA.

Voor zowel het noordelijke als het zuidelijke deel zullen de restwerkzaamheden aan de beveiligingskoppelingen tussen het HSL-spoor en het bestaande spoor doorlopen tot in het tweede kwartaal van 2007. Onderzocht wordt welke invloed deze werkzaamheden hebben op de activiteiten van HSA na 1 april 2007. Over de tijdige realisatie van de beveiligingskoppeling tussen het Nederlandse en het Belgische spoor zijn afspraken gemaakt met Infrasppeed.

De projectonderdelen Rijksweg A4 van Leiderdorp tot het Ringvaartaquaduct en Rijksweg A16 in Noord-Brabant zijn in de

verslagperiode overgedragen aan respectievelijk Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant.

2.1.2. Onderbouw

Horizontale verplaatsingen Rijkswetering

Als gevolg van zettingen in de ondergrond nabij Rijkswetering zijn te grote horizontale verplaatsingen van het spoor ontstaan waardoor herstelwerkzaamheden op deze locatie noodzakelijk zijn. Hierover is de Tweede Kamer per brief op 22 juni 2006 geïnformeerd. In de ondergrond wordt een zware verankerde damwand over een lengte van circa 500 meter aangebracht. Dit is in augustus 2006 afgerond. Vervolgens wordt het spoor over een lengte van 800 meter vervangen door een spoorconstructie met grotere nastelbaarheid, waarmee eventuele latere verschuivingen kunnen worden opgevangen. De in de brief van 22 juni 2006 gemelde verwachte doorlooptijd van 17 weken voor de herstelwerkzaamheden aan het spoor is inmiddels teruggebracht tot 12 weken.

Vorstschade Tunnel Rotterdam Noordrand

In VGR 18 werd gemeld dat vorstschade is geconstateerd aan de constructie van de diepwanden van de Tunnel Rotterdam Noordrand. Voor de directe schade en de financiële gevolgen daarvan is de onderbouwaannemer aansprakelijk. Recentelijk is besloten het probleem op te lossen door het plaatsen van voorzetwanden. Voor een groot deel zal dit plaats kunnen vinden in de periode van de herstelwerkzaamheden bij Rijkswetering.

Geluidswerende bekleding in tunnels

In de Tunnel Dordtsche Kil zijn de noodzaak en het effect van het aanbrengen van geluidswerende bekleding op het geluidsniveau in de trein onderzocht. Op basis van de uitkomsten van de proeven is besloten af te zien van het aanbrengen van bekleding in de Tunnel Oude Maas en Tunnel Rotterdam Noordrand. Het aanbrengen van bekleding blijkt niet kosteneffectief te zijn. Voor de Tunnel Groene Hart worden nog verifiërende metingen verricht.

Restwerkzaamheden onderbouw op het zuidelijke deel

Gedurende de periode van 1 april tot 16 juni 2006 zijn op het zuidelijke deel vrijwel alle restwerkzaamheden in de onderbouw afgerond. Deze werkzaamheden betroffen onder andere het aanbrengen van een aanrijdbeveiliging bij de fly-over Den Hoek in Noord Brabant.

De restwerkzaamheden die nog niet konden worden uitgevoerd, waaronder de versteviging van de randelementen van de brug over de Mark, zullen – met uitzondering van de versteviging van de geluidsschermen – per ultimo 2006 gereed zijn. De werkzaamheden worden zodanig uitgevoerd dat het gebruik van het spoor voor testen niet belemmerd wordt.

De versteviging van geluidsschermen zal doorlopen tot na 1 april 2007. Ook deze werkzaamheden vormen geen belemmering voor het gebruik van het spoor.

Restwerkzaamheden onderbouw op het noordelijke deel

De nog resterende restwerkzaamheden aan de onderbouw in het noordelijke deel worden ingepland in de periode dat aan het spoor bij Rijkswetering wordt gewerkt. Het betreft voornamelijk de finale afwerking van de brandwerende bekleding in de Tunnel Groene Hart.

Arbitrageprocedure constructie Tunnels Oude Maas en Dordtsche Kil

De arbitrageprocedure over de 'tandconstructie' van de Tunnel Oude Maas en Tunnel Dordtsche Kil is volledig in het voordeel van de Staat beslecht. De aannemer claimde bij de Staat een bedrag van € 24 mln voor verdragingskosten als gevolg van het moeten aanpassen van het ontwerp (zie ook paragraaf 5.2 toelichting op planningsrisico's).

2.1.3. Bovenbouw

Certificate of Availability (CoA) zuidelijke deel

Over de oorzaken van het niet afgeven van het Certificate of Availability voor het zuidelijk deel (CoA-zuid) aan Infrasppeed per 1 april 2006 is de Tweede Kamer in juni 2006 geïnformeerd. De verwachting werd aangegeven dat uiterlijk op 30 juli 2006 de bewijsvoering van Infrasppeed geaccepteerd zou worden door de Staat. Hiermee zou CoA-zuid verleend kunnen worden, waardoor de betaling van de beschikbaarheidsvergoeding aan Infrasppeed kan starten. Op 28 juli 2006 is het Certificate of Availability aan Infrasppeed verstrekt.

Koppeling beveiligingssystemen aan de Belgische grens

In VGR 18 is gemeld dat voor de koppeling van de Belgische en Nederlandse beveiligingssystemen een interface – de zogenaamde 'Gateway' – zal worden ontwikkeld. De Belgische infrabeheerder Infrabel heeft hiertoe opdracht gegeven en Nederland draagt in de kosten de helft bij. Met Infrasppeed is begin juli 2006 de afspraak gemaakt dat medewerking wordt verleend aan de tijdige totstandkoming van een werkende koppeling.

Koppeling van beveiligings- en besturingssystemen HSL-Zuid op bestaand spoor

In de verslagperiode zijn nagenoeg alle testen op de overgangen HSL-spoor met bestaand spoor in het zuidelijke deel met succes afgerond. Zowel in het zuidelijke als in het noordelijke deel moet echter nog een aantal kleine aanpassingen in de beveiligingssoftware worden doorgevoerd. Door de benodigde ontwikkeltijd en installatie tijdens buitendienststellingen zullen de laatste aanpassingen in het tweede kwartaal 2007 zijn gerealiseerd. Onderzocht wordt welke invloed deze werkzaamheden hebben op de activiteiten van HSA na 1 april 2007.

ERTMS beveiligingsstandaard in infrastructuur

Voor het realiseren van de upgrade naar versie 2.3.0 van ERTMS in de infrastructuur wordt met Infrasppeed overlegd. Inmiddels is duidelijkheid ontstaan over de nog benodigde wijzigingen op de door Infrasppeed geïmplementeerde uitgebreide versie 2.2.2. In september 2006 zullen de onderhandelingen over de hieruit voortvloeiende kosten hervat worden.

GSM-R

Aan het eind van de verslagperiode is duidelijk geworden dat voor het GSM-R communicatiesysteem, op basis van Europese richtlijnen, een nieuwe versie vereist is. Voor de ontwikkeling van deze versie is Europese overeenstemming noodzakelijk. Tot het moment dat de nieuwe versie geïmplementeerd en operabel is zal op het spoor een snelheidsbeperking van 160 km per uur gelden voor het commercieel vervoer. Verwacht wordt dat de nieuwe GSM-R versie geïnstalleerd zal worden per december 2007. Dat is tevens het verwachte moment waarop de Thalys beschikbaar komt om met hogere snelheden over het HSL-spoor te rijden. Vóór december 2007 zal HSA naar verwachting uitsluitend 160 km per uur materieel inzetten.

2.2 Veiligheid

15 minuten brandwerendheid/evacuatieprocedure

In de bouwvergunningen voor de tunnels op de HSL-Zuid is de eis gesteld dat bij een treinbrand rook, vuur en hitte gedurende 15 minuten binnen het rijtuig moeten blijven en niet in de aangrenzende rijtuigen of de tunnel mogen komen. De verwachting was dat deze eis ook als zodanig in de Europese regelgeving zou worden opgenomen. Tot op heden is dit niet gebeurd. De eisen die de Europese regelgeving momenteel stelt ten aanzien van rollend materieel en de evacuatieprocedure zijn minder vergaand. Daarmee is het niet mogelijk de 15-minuteneis van toepassing te verklaren op de locomotieven en motorwagens die over het HSL-tracé zullen gaan rijden. Indien er in de achterste motorwagen van de Thalys brand uitbreekt en de trein in een tunnel tot stilstand komt, zal niet geheel voldaan kunnen worden aan de 15-minuteneis.

Om de gebruiksvergunningen voor de tunnels te kunnen verlenen, dient vooraf duidelijkheid te bestaan over alle aan de vergunning te stellen eisen. Om een impasse bij het verlenen van deze vergunningen te voorkomen, is in overleg tussen de ministers van BZK en V&W besloten tot een gezamenlijk onderzoek. Een onafhankelijke deskundige zal in beeld brengen of het huidige niveau kan worden verbeterd.

Gebruiksvergunningen

In de verslagperiode zijn gebruiksvergunningen aangevraagd voor de Tunnel Oude Maas, Tunnel Dordtsche Kil en de Dive Under Lombardijen. Voor de Tunnel Groene Hart, Tunnel Rotterdam Noordrand en voor de Kap Barendrecht zullen de aanvragen vóór 1 oktober 2006 worden ingediend.

Het risico bestaat dat het verlenen van de gebruiksvergunningen vertraging oploopt door het uitlopen van de discussie over de 15 minuteneis en de evacuatieprocedure van de vervoerder. De infrastructuur is in dat geval mogelijk niet op tijd gereed voor de start van het commerciële vervoer.

ATB ++

Op het gehele Nederlandse spoornet zijn locaties geïdentificeerd, waar een trein die langzamer rijdt dan 40 km per uur door een rood sein zou kunnen rijden met een mogelijke flankbotsing tot gevolg. ProRail stelt een integraal programma op voor de aanpak van deze risicopunten. De bij de HSL-Zuid geïdentificeerde vijf risicopunten worden in het uitvoeringsprogramma van ProRail meegenomen.

Bouwveiligheid

In de verslagperiode hebben zich enkele veiligheidsincidenten voorgedaan bij de werkzaamheden aan en het testen van de bovenbouw. Naar aanleiding van deze incidenten zijn de testactiviteiten tijdelijk stilgelegd. Nadat de testorganisatie door Infrasppeed was aangepast en de veiligheidsmaatregelen waren aangescherpt, zijn de testen hervat.

2.3 Vervoer

Werkgroep Vervoer HSL-Zuid

Op 30 november 2005 heeft de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat de Werkgroep Vervoer HSL-Zuid ingesteld. De door de Werkgroep opgevraagde informatie is op 21 april 2006 per brief aangeleverd (kenmerk DGP/SPO/u.06.001167).

België

De 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. De vervoerders HSA en NMBS moeten de gezamenlijke conclusies uitwerken en vastleggen in hun onderlinge samenwerkingsovereenkomst, welke ter toetsing aan de Staat dient te worden voorgelegd. In de afgelopen periode is door HSA en NMBS gewerkt aan de samenwerkingsovereenkomst, maar dat heeft nog niet tot een definitieve overeenkomst geleid.

Om de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst te bevorderen heeft de minister, na een kennismakingsgesprek in december 2005, in juli 2006 een ontmoeting gehad met de Belgische federale Staatssecretaris voor Overheidsbedrijven. In het gesprek zijn de in maart 2005 bereikte afspraken herbevestigd.

V250 (shuttle) materieel

Inzake de vertraging in de aflevering van de door treinenbouwer AnsaldoBreda te bouwen V250 treinen zijn geen nieuwe ontwikkelingen te melden. HSA heeft aangegeven dat de eerste zes V250 treinen per maart 2008 beschikbaar komen. Een verdere vertraging in de aflevering wordt door HSA niet uitgesloten.

Het tijdelijk door HSA in te zetten materieel (Bombardier-Traxx locomotieven + rijtuigen) zal naar verwachting per juli 2007

beschikbaar zijn voor commerciële inzet op de HSL-Zuid. Dit in afwachting van de aflevering van de V250 treinen. Aan de toelating van het materieel zijn nog risico's verbonden. Daarom verleent de Staat ondersteuning aan HSA, leasemaatschappij Angel Trains en treinenbouwer Bombardier om de tijdige toelating van het materieel mogelijk te maken.

Inbouw ERTMS V300 materieel (Thalys)

De beschikbaarheid van de bestaande Thalys treinen is afhankelijk van de inbouw van ERTMS-boordapparatuur door SNCF. In de verslagperiode hebben zich geen wijzigingen in de planning van het inbouwprogramma voorgedaan. De vigerende mijlpaal van december 2007 (begin dienstregeling 2008) blijft gehandhaafd.

Verzoeken tot wijziging concessieovereenkomst

In VGR 18 is gemeld dat HSA een voorstel heeft gedaan tot wijziging van de concessieovereenkomst. Dit betrof de reistijden en de inzet van shuttletreinen en de daarmee samenhangende verlaging van de gebruiksvergoeding. De Staat en HSA verschillen van mening over de juistheid van de door HSA gekozen grondslag voor de voorgestelde wijziging. Daarom is een bindend adviesprocedure gestart. De partijen zijn in afwachting van de (bindende) uitspraak van de adviseurs.

Daarnaast is in VGR 18 de verwachting gemeld dat HSA zal verzoeken om een verlaging van de gebruiksvergoeding en een bijdrage van de Staat in de kosten voor de inzet van tijdelijk materieel op grond van vermeende te late beschikbaarheid van ERTMS specificaties. Op 15 augustus 2006 is een verzoek ontvangen van HSA tot het starten van een bindend adviesprocedure.

Aantal treinen Amsterdam - Parijs

HSA is contractueel verplicht zestien 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 SNCF vooralsnog niet bereid is zich vast te leggen op het rijden van meer dan tien 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 in de verslagperiode geen beroep gedaan op verdere bijstandverlening door de minister.

Testen rollend materieel

In maart 2006 is door de Staat een beperkt aantal interoperabiliteitstesten uitgevoerd met een trein, voorzien van ERTMS-apparatuur van Bombardier. Bij deze testen zijn geen problemen geconstateerd. Voor het najaar van 2006 is een meer uitgebreid ERTMS testprogramma gepland.

In april 2006 heeft HSA testen met een Bombardier-Traxx locomotief uitgevoerd. De testen waren met name gericht op de interactie tussen trein en rail. De resultaten uit deze testen waren positief. De vervolgtesten van HSA zijn gepland voor augustus 2006.

Contractueel heeft HSA het recht om 26 weken voor de start van het commercieel vervoer een functionele spoorbaan ter beschikking te hebben voor testactiviteiten en proefbedrijf. HSA heeft aangegeven vast te houden aan de periode van 26 weken. De verwachting is dat het spoor in deze periode vanwege restwerkzaamheden niet volledig beschikbaar zal zijn. Met HSA zullen nadere afspraken gemaakt moeten worden over de inpassing van restwerkzaamheden in het test- en opleidingsprogramma van HSA.

2.4 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, veiligheid en beschikbaarheid van alle infrastructuur op de HSL-Zuid. De geplande opname van het zuidelijke deel van de HSL-Zuid in het Besluit Aanwijzing Hoofdspoorwegen is verschoven van 1 april 2006 naar 1 oktober 2006. Dit vindt zijn oorzaak in het later beschikbaar komen van de infrastructuur op het zuidelijk deel en de door ProRail benodigde voorbereidingstijd voor het beheer van de HSL-Zuid. In de periode tussen CoA-zuid en 1 oktober 2006 wordt het veiligheidsregime van de bouwfase gecontinueerd.

Het overdragen van het management van het Infrasppeedcontract naar ProRail zal plaatsvinden nadat CoA-noord verstrekt is aan Infrasppeed.

2.5 Overdracht naar overige partijen

De projectonderdelen Rijksweg A4 van Leiderdorp tot het Ringvaartaquaduct en Rijksweg A16 in Noord-Brabant zijn, met afspraken over de nog af te ronden werkzaamheden, in de verslagperiode overgedragen aan respectievelijk Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland en Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant. Nabij Prinsenbeek en op knooppunt Klaverpolder zullen in de periode tot april 2007 nog de definitieve asfaltlagen worden aangebracht.

Op 17 juni 2006 is de nieuwe en verbrede Rijksweg A16 in Noord-Brabant officieel geopend.

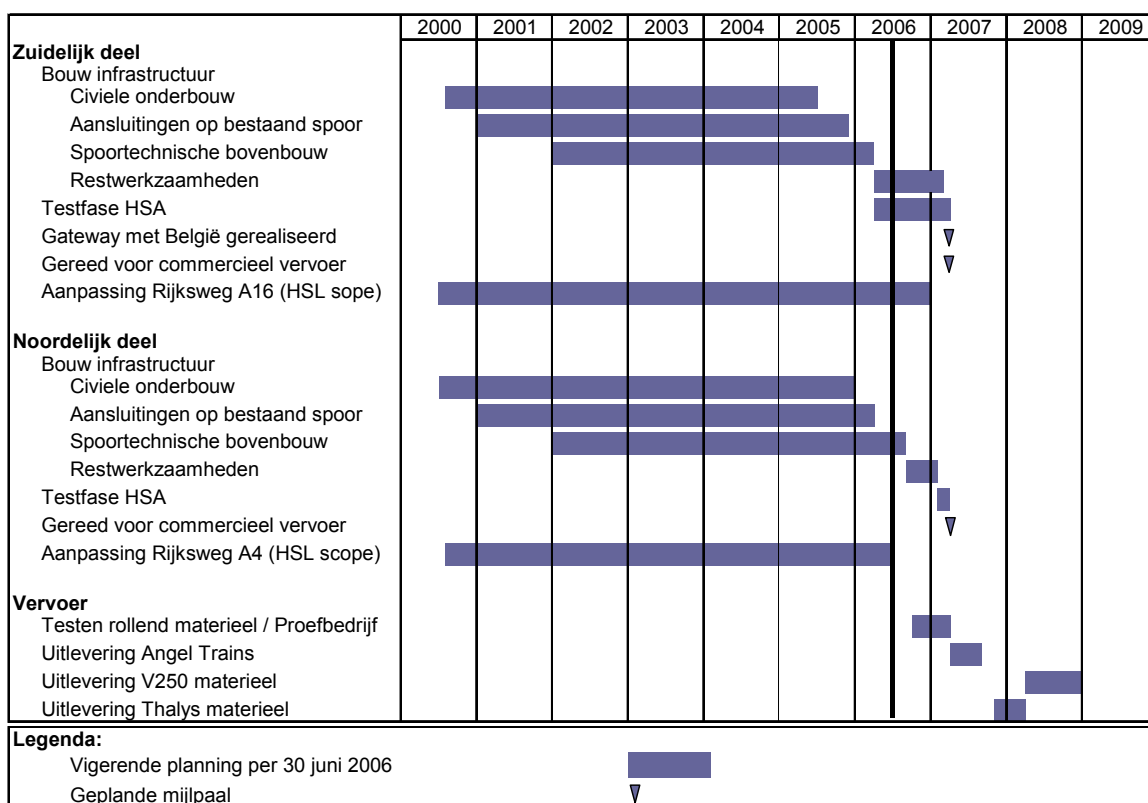
De overdracht van de kruisende en belendende infrastructuur naar gemeenten, provincies en waterschappen in het zuidelijke deel is nagenoeg afgewikkeld.

3. De planning van het project

3.1 Mijlpalen

De oorspronkelijke hoofdmijlpalen van het project komen overeen met de data die contractueel met Infrasppeed en HSA zijn overeengekomen.

1. 1 april 2006: infrastructuur tussen Rotterdam en de Belgische grens beschikbaar (zuidelijk deel);
2. 1 oktober 2006: infrastructuur tussen Rotterdam en Amsterdam beschikbaar (noordelijk deel);
3. 1 april 2007: infrastructuur gereed voor start commercieel vervoer (Aanvangsdatum).



Figuur 1: vigerende planning per 30 juni 2006

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de actuele stand van zaken rondom deze mijlpalen.

3.1.1. Mijlpaal 1: infrastructuur zuidelijk deel

In hoofdstuk 2 is beschreven dat ten aanzien van mijlpaal 1 een vertraging heeft plaatsgevonden van vier maanden, door het later dan gepland afgeven van het CoA-zuid aan Infrasppeed. Dit heeft geen

consequenties voor de start van het commercieel vervoer per 1 april 2007.

3.1.2. Mijlpaal 2: infrastructuur noordelijk deel

Ten aanzien van het behalen van mijlpaal 2 zijn twee scenario's mogelijk.

Scenario 1

In dit scenario worden de testen met hoge snelheid vóór de herstelwerkzaamheden van de bovenbouw bij Rijkswetering afgerond. Daarna volgen gedurende 12 weken de herstelwerkzaamheden van de bovenbouw. In de herstelperiode vinden ook de restwerkzaamheden plaats aan de onderbouw in het noordelijk deel en het gedeeltelijk aanbrenge van een voorzetwand in de Tunnel Rotterdam Noordrand. Indien het bewijsvoeringsproces van Infrasppeed voor het noordelijke deel volgens plan en parallel aan de herstelwerkzaamheden bij Rijkswetering verloopt en er geen hertesten nodig blijken te zijn, zal CoA-noord in december 2006 kunnen worden afgegeven. Na het reconstrueren van het spoor bij Rijkswetering wordt eind januari 2007 gedurende een week getest of het herstel goed is uitgevoerd.

Scenario 2

In dit scenario lukt het niet om op veilige wijze hogesnelheidstesten uit te voeren voorafgaand aan de herstelwerkzaamheden van de bovenbouw bij Rijkswetering. In dat geval wordt eerst het herstel uitgevoerd en zullen daarna alle hogesnelheidstesten alsnog moeten plaatsvinden. Omdat niet eerder een testtrein beschikbaar zal zijn kunnen deze testen pas vanaf medio januari 2007 worden uitgevoerd. Hierdoor zal een deel van de bewijsvoering door Infrasppeed pas kunnen worden afgerond na uitvoering van deze hogesnelheidstesten en wordt afgifte van CoA-noord voorzien niet eerder dan april 2007.

Het scenario dat van toepassing zal zijn is sterk afhankelijk van de mogelijkheid om de hogesnelheidstesten vóór de herstelwerkzaamheden van de bovenbouw bij Rijkswetering af te ronden. Uit veiligheidsoogpunt kan de horizontale verschuiving van het spoor aanleiding zijn voor snelheidsbeperkingen, waardoor deze testen niet of niet volledig mogelijk zijn. Uit de meetresultaten van een speciaal voor dit doel ingezette meettrein is in juni gebleken dat zonder problemen tot 160 km/u getest kan worden en dat dit waarschijnlijk ook met hogere snelheden kan. Eind september 2006 wordt duidelijk of alle geplande hogesnelheidstesten werkelijk mogelijk zijn.

3.1.3. Mijlpaal 3: Aanvangsdatum

Het tijdig behalen van mijlpaal 3 Aanvangsdatum is slechts mogelijk indien het in paragraaf 3.1.2 beschreven scenario 1 in werking treedt. In het geval van scenario 2 is het vrijwel zeker dat de infrastructuur niet op 1 april 2007 gereed is voor de start van het commercieel vervoer. In beide scenario's zullen met HSA afspraken moeten worden gemaakt over de inpassing van restwerkzaamheden in het test- en opleidingsprogramma van HSA.

HSA heeft aangegeven onverkort vast te houden aan een volledig beschikbare lijn per 1 oktober 2006. Naar de mening van de Staat zijn er echter mogelijkheden om de noodzakelijke werkzaamheden van de Staat te combineren met de testplanning van HSA. Zoveel mogelijk testen zullen moeten worden uitgevoerd op het zuidelijk deel. HSA is daarmee in augustus 2006 gestart. Naar verwachting resteren dan voor de gehele lijn, inclusief het noordelijk deel, nog een beperkt aantal testen en het proefdraaien van HSA.

3.2 Start commercieel vervoer

De Staat houdt vast aan de contractuele datum van 1 april 2007 voor de start van het commercieel vervoer. De daadwerkelijke start van het commercieel vervoer over de HSL-Zuid is afhankelijk van de vorderingen van HSA bij het beschikbaar krijgen van treinen. Zoals gemeld in VGR 18 heeft HSA aangegeven per juli 2007 te kunnen starten met commercieel vervoer.

4. De financiën van het project

4.1 Algemeen

Dit hoofdstuk behandelt de ontwikkeling van de projectkosten en uitgaven in de periode 1 januari 2006 tot en met 30 juni 2006. 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 op het projectbudget van toepassing. Deze zullen in de Ontwerpbegroting 2007 verwerkt worden.

Budgetoverschot 'vogels'

In VGR 18 is een bedrag van € 17 mln aangegeven als overschot van de maatregelen inzake de vogelproblematiek bij transparante geluidsschermen. Dit overschot is in de verslagperiode teruggevloeid van het projectbudget naar de risicoreservering.

Indexering

Ter compensatie van loon- en prijsstijgingen in het jaar 2006 is het projectbudget verhoogd met € 10 mln.

Voor de prijsontwikkeling van het projectbudget zijn de percentages gehanteerd zoals opgenomen in onderstaande tabel. 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 worden gepresenteerd.

Prijsindexpercentages										
1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1,50%	2,75%	2,75%	1,40%	2,50%	4,50%	3,00%	2,75%	1,25%	0,39%	0,66%

Tabel 1: prijsindexpercentages.

Het projectbudget per 30 juni 2006 is weergegeven in de volgende tabel. De genoemde budgetmutaties zijn hierin verwerkt.

	PKB dl 3 (pp'95)	Wijzigingen pp'95		Totaal (pp'95)	Prijs- index ('96-'06)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'06)
		Vorige perioden	Deze periode				
Uitvoeringskosten	3.089	564	-14	3.639	841	-123	4.357
Grondverwerving	324	-72		252	26		278
<i>Subtotaal</i>	3.413	492	-14	3.891	867	-123	4.635
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	906	-14	4.305	883	-123	5.065
Totaal 17.3.2 Railwegen		91		91	15	9	115
Totaal 17.3.3 Hoofdwegen ²		748		748	129	114	991
Totaal excl. BTW. ¹	3.413	1.745	-14	5.144	1.027	0	6.171
BTW art. 17.3.1							737
Totaal projectbudget inclusief BTW							6.908
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³							3.049
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW							9.957

Tabel 2: projectbudget HSL-Zuid (bedragen in € mln)

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. Het projectbudget is inclusief € 991 mln, bestemd voor aanpassingen aan rijksweg A16 (Noord-Brabant) en rijksweg A4 tussen Leiderdorp en het Ringvaartaquaduct. De bedragen van artikelonderdeel 17.3.3 Hoofdwegen zijn in afwijking tot de railprojecten inclusief BTW.
3. Inclusief € 25 mln voor de onderhoudscomponent gedurende 25 jaar voortvloeiend uit contractwijzigingen op het Infrasppeed contract. In de begroting 2007 is deze toegevoegd aan het Infraprovider budget (IF artikel 13.04 Geïntegreerde contractvormen).
De in VGR 18 gemelde daling van de beschikbaarheidsvergoeding met € 17 mln als gevolg van de indexeringsaanpassing tot en met 2005 moet nog in de begroting worden verwerkt.

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van het projectbudget tot en met dit 19^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 variant Tunnel Groene Hart	-/- 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 variant Tunnel Groene Hart	83	91	1999	7
Meer/Hazeldonk	2	2	2003	13
Wijzigingsprotocol A4-bundel	27	34	2004	15
<i>Saldo scopewijzigingen</i>	<i>1.406</i>			
Aanbestedingsresultaat civiele onderbouw	251	272	1999	7
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)	17	18	1999	7
Aanbestedingsresultaat Tunnel Groene Hart	-/- 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
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
Saldo mee- en tegenvallers	663			
Vrijval begroting PPS Infraprovider	-/- 408	-/- 476	2001	9
Saldo ontvangsten	70	84	'99/'00 '01/'02 '03/'04 '05	7/9 10/12 14/16 /18
Saldo technische mutaties	-/- 338			
Subtotaal mutaties	1.731			
Totaal op prijspeil 1995	5.144			

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 2006 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 6.620 mln betaald (95,8% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Railwegen	art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	5.719,9	164,1	5.884,0	4.798,2	111,5	974,3
Grondverwerving	306,1	0,2	306,3	306,3		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	6.455,7	164,3	6.620,0	5.534,2	111,5	974,3

Tabel 4: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2006.

Verplichtingen

In tabel 5 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 30 juni 2006 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 6.879 mln verplicht (99,6% van het projectbudget exclusief de beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal ¹⁾	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Railwegen	art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	5.993,3	147,4	6.140,7	5.054,1	111,8	974,8
Grondverwerving	307,9	0,3	308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	6.730,9	147,7	6.878,6	5.792,0	111,8	974,8

¹⁾ Dit bedrag is inclusief 777,2 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 PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2006.

4.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Bedragen in mln €	Totaal	T/m 2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	later
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	5.802	5.370	299	125	6				
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.530	2.226	172	124	6				
- FES regulier	1.710	1.811	-101						
- Privaat	940	760	179	1					
- EU-ontvangsten	176	175	1						
- Ontvangsten derden	79	79							
- Risicoreservering	367	319	48						
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)	115	111	4						
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.03)	991	974	13	4					
Totaal IF 17.03	6.908	6.455	316	129	6				
Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF 13.04)	3.024		44	129	115	116	117	118	2.385
Onderhoud wijzigingen Infraprovider (IF 13.04)	25		1	1	1	1	1	1	19
Totaal geplande realisatie	9.957	6.455	361	259	122	117	118	119	2.404

Tabel 6: realisatieprogramma HSL-Zuid.

Ontvangsten

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	88,8	-	88,8
EU-subsidie	177,6	-	177,6
Totaal	266,4	-	266,4

Tabel 7: Ontvangsten HSL-Zuid t/m 30 juni 2006.

In de verslagperiode zijn geen ontvangsten geboekt.

Tot en met de vorige verslagperiode is in totaal € 177,6 mln ontvangen aan EU-subsidies. In totaal is door de EU inmiddels € 194 mln beschikt. In de Rijksbegroting is rekening gehouden met totaal voor het project te ontvangen EU-subsidies van € 176 mln. Met de extra beschikte opbrengsten van € 18 mln is rekening gehouden bij de bepaling van de resterende claim op de risicoreservering per 30 juni 2006.

5. De risico's van het project

5.1 Risicoreservering

Reeds overgehevelde bedragen uit de risicoreservering

Ter dekking van meerkosten boven het projectbudget is de Tweede Kamer in een aantal tranches akkoord gegaan met de overheveling van de risicoreservering naar het projectbudget. Onderstaande tabel geeft de stand van de besteding per 30 juni 2006 aan.

Tranches Bedragen in €	Overgeheveld	Besteed t/m 30-06-2006	Resteert	Status
1 ^e tranche (juni 2003)	174 mln	174 mln	0 mln	Afgewikkeld
2 ^e tranche (juli 2004)	90 mln	90 mln	0 mln	Afgewikkeld
Vogelproblematiek (juli 2004 en juni 2006)	23 mln - 17 mln	6 mln	0 mln	Afgewikkeld
3 ^e tranche (april 2005)	97 mln	61 mln	36 mln	Nog te besteden
Totaal	367 mln	331 mln	36 mln	

Tabel 8: Overzicht overheveling risicoreservering naar projectbudget.

Van de 3^e tranche is tot en met de verslagperiode € 61 mln besteed. Nog niet alle overgehevelde middelen zijn besteed omdat in een aantal gevallen met aannemende partijen de commerciële overeenstemming over de wijzigingen nog bereikt moet worden. De resterende verplichtingenruimte van € 36 mln in de 3^e tranche zal naar verwachting gedurende de zomermaanden van 2006 worden verplicht.

Aanvraag risicoreservering

Bij de aanbiedingsbrief van VGR 18 is € 40 mln verplichtingenruimte aangevraagd voor de instandhoudingskosten van de projectorganisatie HSL-Zuid. Daarnaast is met de brief van 22 juni 2006 aan de Tweede Kamer een bedrag van € 35 mln verplichtingenruimte aangevraagd voor contractuele wijzigingen, plannings- en raakvlakrisico's en beheerkosten. Door het afgelasten van het Algemeen Overleg van 29 juni 2006 tussen de Minister en de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat, is de behandeling van deze aanvragen uitgesteld tot na het zomerreces.

Prognose claim op de risicoreservering

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 94 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 28 mln en minus € 32 mln.

Bedragen in €	VGR 19	VGR 18	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	461 mln	467 mln	-/- 6 mln
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 367 mln	-/- 384 mln	-/- 17 mln
Terug te storten overschot 'vogels' (afgewikkeld)	0 mln	17 mln	17 mln
Claim op risicoreservering 50% waarde	94 mln	100 mln	-/- 6 mln
Claim op risicoreservering 90% waarde	122 mln	138 mln	-/- 16 mln

Tabel 9: Totaaloverzicht van claim op risicoreservering.

Ten opzichte van VGR 18 daalt de claim op de risicoreservering met € 6 mln. De belangrijkste mutaties in de onderscheiden hoofdgroepen worden toegelicht in paragraaf 5.2.

In de risicoreservering wordt geen rekening gehouden met risico's die samenhangen met het vervoerscontract.

5.2 Ontwikkeling in de risico-hoofdgroepen

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van de risico-hoofdgroepen. De weergegeven prognose betreft het totaal van reeds getroffen en nog te treffen maatregelen ten laste van de risicoreservering.

Bedragen in €	VGR 19	VGR 18	Mutatie
Planningsrisico's	120 mln	124 mln	-/- 4 mln
Raakvlakrisico's	147 mln	140 mln	+ 7 mln
Tegenvallers contracten	119 mln	116 mln	+ 3 mln
Beheerskosten	70 mln	65 mln	+ 5 mln
Risico's na realisatiefase	5 mln	22 mln	-/- 17 mln
Totaal	461 mln	467 mln	-/- 6 mln

Tabel 10: prognose Risicoreservering inclusief reeds verrichte overhevelingen.

Planningsrisico's worden uitgedrukt in kosten van maatregelen om de mijlpalen te behalen. De planningsrisico's zijn per saldo € 4 mln gedaald. Er is onder meer sprake van een daling met € 11 mln door de uitspraak in de arbitrageprocedure over de tandconstructie Tunnels Oude Maas en Dordtsche Kil. Tegelijkertijd is sprake van een stijging van € 6 mln als gevolg van de ontwikkelingen in de planning van het noordelijk deel van de infrastructuur. Deze ontwikkelingen zijn toegelicht in paragraaf 2.1.2.

De hoofdgroep raakvlakrisico's stijgt met € 7 mln. De toename wordt verklaard door de kosten van de herstelwerkzaamheden bij Rijpwetering. Anderzijds is sprake van een afname doordat de kosten van het inrichten van de beheerorganisatie ProRail uit de reguliere beheer- en onderhoudsmiddelen in de begroting van V&W zullen worden gefinancierd. Deze kosten komen derhalve niet ten laste van de risicoreservering.

De hoofdgroep tegenvallers contracten stijgt met € 3 mln. Dit wordt veroorzaakt door een saldo aan meer- en minderkosten. De belangrijkste mutant is de stijging van de premie voor de CAR-verzekering als gevolg van uitloop project.

De hoofdgroep beheerskosten stijgt met € 5 mln. Als gevolg van de latere oplevering van de infrastructuur van de HSL-Zuid zal een groter deel van de projectorganisatie langer in stand moeten worden gehouden.

De hoofdgroep risico's na realisatiefase neemt af met € 17 mln. De daling wordt grotendeels verklaard door verwachte extra opbrengsten uit grondverkoop. Deze extra opbrengst volgt uit een geactualiseerd verkoopplan voor overtollige gronden. De opbrengsten zullen naar verwachting worden gerealiseerd na het moment van overdracht aan ProRail.

5.3 Belangrijkste risico's

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de belangrijkste risico's. Met het einde van het project in zicht neemt het aantal risico's waarop nog effectieve beïnvloeding mogelijk is sterk af. Van de meeste risico's is duidelijk welke maatregelen moeten worden getroffen of wat de gevolgen zullen zijn. De exacte uitkomsten hiervan zijn echter veelal nog niet bekend, omdat commerciële onderhandelingen moeten worden afgerond.

Titel	Toelichting	Hfst./par.
Horizontale verplaatsing Rijkswetering	Door de horizontale verplaatsing bij Rijkswetering moeten aanpassingen verricht worden in de infrastructuur. Het risico betreft de meerkosten als gevolg van de herstelwerkzaamheden.	Par. 2.1.2 en H.3
Vorstschade Tunnel Rotterdam Noordrand	Voor de directe schade is de onderbouwaannemer aansprakelijk. Indirecte gevolgen van deze schade, zoals vertragingen, kunnen voor rekening van de Staat komen.	Par. 2.1.2
Geluidwerende bekleding Tunnel Groene Hart	Voor de Tunnel Groene Hart worden nog verifiërende metingen verricht in het kader van de geluidsemisatie. Het risico bestaat dat verdere maatregelen genomen moeten worden ter beperking van het geluid.	Par. 2.1.2
'Gateway' op grensvlak met België	Tegenvallers in de uitvoering en/of planning van de 'Gateway' hebben direct effect op het tijdig behalen van de datum infrastructuur gereed voor start commercieel vervoer. Het risico is dat het rijden met een hogere snelheid dan 160 km per uur gedurende de eerste periode niet mogelijk is.	Par. 2.1.3

Titel	Toelichting	Hfst./par.
ERTMS - integratie	De benodigde aanpassingen van versie 2.2.2 naar versie 2.3.0. worden door Infrasppeed uitgevoerd. Het risico betreft de omvang van de meerkosten van deze upgrade.	Par. 2.1.3
GSM-R	Voor de ontwikkeling van een nieuwe GSM-R versie is Europese overeenstemming noodzakelijk. Het risico bestaat dat deze versie op het moment van de daadwerkelijke start van het hogesnelheidsvervoer op de HSL-Zuid nog niet beschikbaar is.	Par. 2.1.3
Gebruiksvergunningen en de 15 minuteneis	Het risico is aanwezig dat de lopende discussie over de interpretatie van de 15 minuteneis het verlenen van de gebruiksvergunningen van de Tunnel Oude Maas, Tunnel Dordtsche Kil en de Dive Under Lombardijen tegenhoudt. Dit kan van invloed zijn op het tijdig behalen van de mijlpaal start commercieel vervoer.	Par. 2.2
Start commercieel vervoer	Er bestaan tijdrisico's die de voorziene start per 1 april 2007 van het commercieel vervoer beïnvloeden (zie hoofdstuk 3). Daarnaast bestaan testrisico's die eveneens van invloed kunnen zijn op de start van het commerciële vervoer. Problemen kunnen aan het licht komen die worden veroorzaakt door de complexe interactie van de (deel)systemen van HSA, Infrasppeed en ProRail/HSL-Zuid.	Par. 2.3 en H.3
CoA-noord	Voor het verkrijgen van CoA-noord zal Infrasppeed moeten aantonen dat aan de contractvoorwaarden is voldaan. Het risico bestaat dat Infrasppeed op de overeengekomen datum niet volledig voldoet aan alle eisen, wat effect kan hebben op het tijdig behalen van de mijlpaal infrastructuur gereed voor commercieel vervoer.	Par. 3.3
Risico's na de realisatiefase	In de exploitatiefase kunnen risico's optreden en zijn verplichtingen voorzien, die hun oorsprong vinden in de bouwperiode. Voorbeelden daarvan zijn trillingshinder, uitvoeren MER-evaluatie, monitoringsactiviteiten, geluidsemissies, verkoopopbrengsten overtollige gronden en afhandeling Schadeschap. Deze risico's en verplichtingen worden overgedragen naar de partijen die verantwoordelijk zijn voor het beheer in de exploitatiefase.	Par. 5.2

Tabel 11: Belangrijkste risico's per 30 juni 2006

5.4 Ontwikkeling van overige in VGR 18 toegelichte risico's

Aansluiting op de planning van de Belgische Infrabeheerder (Infrabel)

De testplanning van beide landen is in verregaande mate op elkaar afgestemd. De hogesnelheidstesten van de transitie op het grensbaanvak met België zijn gepland voor eind september 2006 en zullen naar verwachting drie weken in beslag nemen.

Koppeling beveiligings- en besturingssystemen bestaand spoor op systemen HSL-Zuid

Dit risico is opgenomen onder de in paragraaf 5.3 beschreven tijdrisico's bij de start van het commercieel vervoer.

Tunnelgebouwen Groene Hart

De opgetreden vertraging bij de tunnelgebouwen van de Tunnel Groene Hart was in eerste instantie vijf en een halve maand. Drie en een halve maand hiervan zijn door Infrspeed ingelopen. Infrspeed heeft geen mogelijkheden gezien om de resterende vertraging van circa twee maanden alsnog in te lopen.

Inrichten beheerorganisatie

De kosten van het voorbereiden en inrichten van de eigen beheerorganisatie van ProRail zullen worden gefinancierd uit de begroting van V&W. Deze kosten komen niet ten laste van de risicoreservering (zie paragraaf 5.2).

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
28 februari 2006	Brief minister over onderzoek Werkgroep Vervoer HSL-Zuid	Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 22026, nr. 247
28 april 2006	Brief minister bij de aanbidding van de achttiende Voortgangsrapportage van de HSL-Zuid, over de periode 1 juli 2005 tot en met 31 december 2005	Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 22026, nr. 248
10 mei 2006	Brief minister bij de aanbidding van het accountantsrapport inzake de achttiende Voortgangsrapportage van de HSL-Zuid, over de periode 1 juli 2005 tot en met 31 december 2005	Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 22026, nr. 249
8 juni 2006	Brief minister inzake het niet verlenen van CoA-zuid aan Infrasppeed per 1 april 2006	Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 22026, nr. 250
22 juni 2006	Brief minister inzake de oplevering van het noordelijk deel van de HSL-Zuid infrastructuur	Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 22026, nr. 251
27 juni 2006	Antwoorden op kamervragen over het accountantsrapport inzake de achttiende Voortgangsrapportage	Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 22026, nr. 252
27 juni 2006	Antwoorden op kamervragen over de achttiende Voortgangsrapportage	Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 22026, nr. 253

Afkortingenlijst

ATB:	Automatisch Treinbeïnvloedingssysteem
BTW:	Belasting Toegevoegde Waarde
BZK:	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CAR:	Construction All Risk
CoA:	Certificate of Availability
ERTMS:	European Railway Traffic Management System
EU:	Europese Unie
GSM-R:	GSM for Railways
HSA:	High Speed Alliance
HSL-Zuid:	Hogesnelheidslijn-Zuid
IBOI:	Index Bruto Overheidsinvesteringen
MER:	Milieu Effect Rapportage
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PPS:	Publiek Private Samenwerking
SNCF:	Société Nationale des Chemins de fer Français
VGR:	Voortgangsrapportage