



Voortgangsrapport 21 Hogesnelheidslijn-Zuid

.....

Colofon

Uitgegeven door: ministerie van Verkeer en Waterstaat

Informatie: www.hslzuid.nl

Datum: augustus 2007

1. INLEIDING.....	5
1.1 EENENTWINTIGSTE VOORTGANGSRAPPORT	5
1.2 INFORMATIE AAN DE TWEDE KAMER	5
2. BELEIDSMATIGE EN ORGANISATORISCHE AANPASSINGEN	6
2.1 ACTUALISATIE VAN DE PROJECTBENADERING	6
2.2 PROJECTORGANISATIE EN DEPARTEMENT.....	7
2.3 PRORAIL.....	8
3. AFRONDING INFRASTRUCTUUR.....	10
3.1 ONDERBOUW.....	10
3.2 BOVENBOUW.....	12
3.3 GSM-R.....	12
4. ERTMS MIGRATIE, TESTEN EN VRIJGAVE	13
4.1 MEERWERK ERTMS	13
4.2 TESTPROGRAMMA	14
4.3 VRIJGAVE	16
5. VERVOER OVER DE HSL-ZUID.....	19
5.1 TIJDELIJK VERVOER DECEMBER 2007	19
5.2 START COMMERCIEEL VERVOER OP AANVANGSDATUM.....	20
5.3 SAMENWERKINGSOVEREENKOMST HSA-NMBS	20
5.4 SCHADEVERGOEDING WEGENS SCHUIVEN AANVANGSDATUM	21
5.5 BINDEND ADVIESPROCEDURE	21
5.6 FINANCIËLE CONSEQUENTIES VERVOER	21
6. INTEGRALE PLANNING EN RISICOANALYSE.....	23
6.1 ONTWIKKELINGEN IN DE VERSLAGPERIODE	23
6.2 PLANNINGSRISICO'S	24
6.3 START TIJDELIJK COMMERCIEEL VERVOER 160 KM/U	25
6.3.1. <i>Haalbaarheid streefdatum 10 december 2007</i>	25
6.3.2. <i>Belangrijkste risico's 160 km/uur / 10 december 2007</i>	26
6.4 AANVANGSDATUM 300 KM/U	27
6.4.1. <i>Haalbaarheid streefdatum 1 oktober 2008</i>	27
6.4.2. <i>Belangrijkste risico's</i>	27
6.5 EXOGEEN RISICO	28
7. RISICORESERVERING.....	29
7.1 OVERHEVELINGEN UIT DE RISICORESERVERING	29
7.2 PROGNOSE CLAIM OP DE RISICORESERVERING.....	29
7.3 ONTWIKKELING IN DE PROGNOSE MEERKOSTEN	30
8. DE FINANCIËN VAN HET PROJECT	32
8.1 ALGEMEEN.....	32
8.2 MUTATIES OP HET PROJECTBUDGET.....	32
8.3 UITGAVEN EN AANGEGANE VERPLICHTINGEN	36

8.4	REALISATIEPROGRAMMA HOGESNELHEIDSLIJN	37
	OVERZICHT KAMERSTUKKEN	38
	AFKORTINGENLIJST	39
	BIJLAGE 1: TOELICHTING OP DE BELANGRIJKSTE RISICO'S TEN AANZIEN VAN TIJDELIJK VERVOER MET 160 KM/UUR.....	40
	BIJLAGE 2: TOELICHTING OP DE BELANGRIJKSTE RISICO'S TEN AANZIEN VAN DE AANVANGSDATUM.....	43

1. Inleiding

1.1 Eenentwintigste Voortgangsrapport

Het project Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) valt onder de Regeling 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 eenentwintigste Voortgangsrapport (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 januari 2007 tot en met 30 juni 2007.

De structuur van deze VGR is aangepast aan de actuele projectfase.

1.2 Informatie aan de Tweede Kamer

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

In de verslagperiode is tweemaal (op 14 februari 2007 en 24 mei 2007) Algemeen Overleg gevoerd met de Tweede Kamer.

In het Algemeen Overleg van 24 mei 2007 hebben leden van de Vaste Kamercommissie kanttekeningen geplaatst bij VGR 20. Dit betrof met name de tijdigheid van het beschikbaar komen van de VGR en de actualiteit van en de duidelijkheid waarmee de risico's waren beschreven. Met VGR 21 is beoogd tegemoet te komen aan deze aanmerkingen. In hoofdstuk 6 (en de bijlagen 1 en 2) worden de meest actuele inzichten ten aanzien van de projectrisico's behandeld.

De rapportage van de externe deskundigen van de Technische Universiteit Delft inzake het beveiligingssysteem ERTMS is op 22 mei 2007 aangeboden aan de Tweede Kamer. De rapportage van de Algemene Rekenkamer over de risico-ontwikkeling en risicobeheersing van het integrale HSL-Zuid project is in juni aangeboden aan de Tweede Kamer. In de brief van 27 juni 2007 (kamerstuk 22026/270) heeft de minister zijn reactie op deze twee onderzoeken aan de Kamer gegeven. In hoofdzaak onderschrijft de minister de getrokken conclusies. In de brief geeft de minister aan welke maatregelen zijn en worden getroffen naar aanleiding van de uitgevoerde onderzoeken.

2. Beleidsmatige en organisatorische aanpassingen

2.1 Actualisatie van de projectbenadering

Hoofdpijlers beleid

In het Algemeen Overleg van 24 mei 2007 met de Tweede Kamer heeft de minister aangegeven welke veranderingen in aanpak worden doorgevoerd om de HSL-Zuid zo snel mogelijk veilig te realiseren. Dit vanuit de achtergrond dat het ERTMS 2.3.0 beveiligingssysteem een – in Europees verband overeengekomen – nieuwe technologie betreft waarbij voor het eerst in Europa met hoge snelheid onder ERTMS Level 2 grensoverschrijdend passagiers worden vervoerd. Complicerende factor daarbij is dat aan weerszijden van de grens systemen van verschillende leveranciers worden gebruikt. De HSL-Zuid is van een bouwproject overgegaan naar een fase die als integratie en implementatie van nieuwe technologie kan worden omschreven.

De drie hoofdelementen in de nieuwe benadering zijn:

1. Het hanteren van streefdata.

De planning omvat enkele moeilijk tot niet te beïnvloeden aspecten (zoals verschillende interpretaties van de Europese voorschriften of mogelijk tegenvallende testresultaten) die tot onzekerheid leiden. Hierdoor zou het afgeven van harde mijlpalen tot schijnzekerheid leiden. Dit neemt niet weg dat het ministerie zich maximaal inspant om op het noordelijk deel tijdelijk commercieel vervoer per 10 december 2007 en op de hele lijn hogesnelheidsvervoer per 1 oktober 2008 te kunnen starten. In september 2007 zal de Tweede Kamer geïnformeerd worden over de haalbaarheid van de start van het tijdelijk commercieel vervoer per 10 december 2007.

2. Integrale aansturing van het project.

De Algemene Rekenkamer heeft in haar rapportage kritiek geuit op de gescheiden verantwoordelijkheid binnen het ministerie ten aanzien van de aansturing van het project. Ook binnen het ministerie was het inzicht gegroeid dat de aansturing van infrastructuur en vervoer niet langer vanuit respectievelijk RWS en DGP plaats moest vinden. Besloten is derhalve om per 1 mei 2007 het beheer van het vervoerscontract met HSA, in aanvulling op de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur, bij de Directeur Generaal van Rijkswaterstaat (DGRWS) neer te leggen, die daarmee de verantwoordelijkheid voor de systeemintegratie binnen het project heeft gekregen. Tot oktober 2008 dienen onder zijn verantwoordelijkheid de volgende, aan het vervoer gerelateerde producten en werkzaamheden te worden gerealiseerd:

- a. De concessie voor het tijdelijk commercieel vervoer met 160 km/uur over het noordelijk deel van de HSL-Zuid;

-
- b. De omzetting van de concessie overeenkomst in een concessie voor het vervoer met 300 km/uur vanaf de Aanvangsdatum van het hogesnelheidsvervoer;
 - c. De overdracht van het beheer van het noordelijk deel van de HSL-Zuid aan ProRail (per Koninklijk Besluit);
 - d. De overdracht aan ProRail van het management van het contract met Infrasppeed (per volmacht);
 - e. Het verlenen van bijstand aan HSA inzake de afstemming met de Belgen en Fransen;
 - f. Het namens de Staat voeren van de bindend adviesprocedure tussen de Staat en HSA ten aanzien van de bediening van Den Haag en Breda en het eventueel doorvoeren van de noodzakelijke wijzigingen in de concessie overeenkomst op basis van de uitspraak in deze bindend adviesprocedure;
 - g. Het voeren van overleg met de bij het vervoersdossier betrokken partijen (HSA, Belgen, Fransen, interne en externe partijen van de Staat);
 - h. Advisering aan de minister inzake het vervoersdossier;
 - i. Alle overige werkzaamheden die voortvloeien uit een goed contractbeheer.

In de verslagperiode zijn de vervoersaspecten toegevoegd aan het risicomanagementsysteem van de HSL-Zuid.

3. Betere samenwerking tussen de contractpartijen.

Onderkend is dat partijen sterk georiënteerd zijn geweest op de eigen (contractuele) deelbelangen waardoor het integrale projectbelang onvoldoende tot zijn recht kwam. Om hierin verbetering te brengen is het overleg tussen de partijen op verschillende niveaus inmiddels verbreed (zie paragraaf 2.2). Van belang hierbij is dat de strikt contractuele benadering minder bepalend is en dat de nadruk zwaarder ligt op het gezamenlijk belang een werkend systeem op te leveren.

Deze gewenste cultuurverandering is niet op stel en sprong te realiseren. Ondanks de nadruk op het partnership moet vastgesteld worden dat op bepaalde momenten in de verslagperiode extra inspanningen nodig waren om de voortgang veilig te stellen. Met intensieve communicatie en een appèl op de bereidheid tot het wederzijds erkennen van de belangen van de betrokken partijen wordt hard gewerkt om het gezamenlijke doel te bereiken.

2.2 Projectorganisatie en departement

Stuurgroep

Na het Algemeen Overleg van 20 december 2006 over het uitstel van de Aanvangsdatum is een (nieuwe) Stuurgroep HSL-Zuid ingesteld onder voorzitterschap van de DGRWS. In deze Stuurgroep zijn de Staat (RWS, DGP en IVW), Infrasppeed, HSA en ProRail vertegenwoordigd. In dit overleg komen de belangrijkste risico's aan de orde die de start van

het tijdelijke commercieel vervoer per 10 december 2007 en het hogesnelheidsvervoer per 1 oktober 2008 bedreigen, alsmede de maatregelen die moeten worden getroffen ten aanzien van de beheersing van deze risico's. De DGRWS is als 'systeemintegrator' verantwoordelijk geworden voor de gehele projectscope.

Integraal planningsoverleg

Om te bewerkstelligen dat de projectplanning op een zo integraal mogelijk niveau tot stand komt wordt veel waarde gehecht aan het integraal planningsoverleg. Aan dit overleg nemen ook Infrasppeed, HSA en ProRail deel.

Reorganisatie projectorganisatie

Per 1 juli 2007 is de structuur van de projectorganisatie HSL-Zuid aangepast aan de actuele projectfase. De projectorganisatie bestaat nu uit de volgende delen:

- een deel dat zich richt op de ERTMS migratie, het testen en het vrijgave-/certificeringsproces. Binnen de projectorganisatie functioneert inmiddels een 'Testboard', welke alle aspecten ten aanzien van deze onderwerpen integraal beschouwt. Voorzien wordt dat de coördinatie over ERTMS, testen en vrijgave in het vierde kwartaal van 2007 wordt overgedragen aan ProRail (zie paragraaf 2.3).
- een deel dat zich richt op het vervoersdossier;
- een deel dat zich richt op de overige werkzaamheden, zoals restwerkzaamheden en afwikkelingen ten aanzien van de bouw en de projectomgeving. Deze werkzaamheden worden niet overgedragen aan ProRail, maar worden onder de verantwoordelijkheid van de projectorganisatie HSL-Zuid afgerond;
- enkele ondersteunende afdelingen.

2.3 ProRail

Overdracht beheer infrastructuur

In VGR 20 werd voorzien dat de overdracht van het beheer van het noordelijke deel van de HSL-Zuid aan ProRail medio 2007 zou plaatsvinden. In de verslagperiode zijn de voorbereidingen hiervoor getroffen. De opname van het noordelijk deel van de HSL-Zuid in het Besluit Aanwijzing Hoofdspoorwegen is op 6 juli 2007 gepubliceerd in de Staatscourant. Daarmee is ProRail conform planning beheerder geworden van het gehele HSL-Zuid tracé.

Overdracht management Infrasppeed contract

In de verslagperiode is tevens de overdracht van het management van het contract met Infrasppeed aan ProRail voorbereid. De hierbij behorende volmacht en beheersovereenkomst tussen de Staat en ProRail zijn op 9 juli 2007 door de minister ondertekend, waarmee ook deze overdracht geëffectueerd is.

Overdracht migratie ERTMS, testen en vrijgave

Als beheerder van de HSL infrastructuur en als contractmanager van het contract met Infrasppeed gedurende de exploitatiefase van de HSL heeft ProRail een cruciale rol. ProRail is verantwoordelijk voor beheer van de infrastructuur en het management van het Infrasppeed contract ten aanzien van onderhoud. RWS is verantwoordelijk voor de aanleg. Om de transitie van RWS naar ProRail soepel te laten verlopen, heeft de minister in een brief van 8 april 2007 aan ProRail verzocht reeds een deel van de HSL-Zuid activiteiten over te nemen. Dit betreft de coördinatie van de migratie van ERTMS versie 2.3.0 Minus naar versie 2.3.0 Corridor, het afronden van het testprogramma en de verdere vrijgave/certificering van het spoortracé. In de verslagperiode zijn de projectorganisatie HSL-Zuid en ProRail gestart met de voorbereidingen van deze overdracht, die is voorzien voor het vierde kwartaal van 2007. Ook na deze overdracht blijft RWS verantwoordelijk voor de aanleg tot de verwachte ingebruikname van de HSL-Zuid per 1 oktober 2008.

Restverplichtingen en restrisico's

Tijdens de bouwfase van het project is een aantal restrisico's en restverplichtingen onderkend waarvan de kans bestaat dat, respectievelijk zeker is dat deze doorlopen tot in de exploitatiefase. De onderkende restverplichtingen en restrisico's worden vastgesteld door de DGRWS en zullen voor een groot deel worden overgedragen aan ProRail. De afronding van het resterende deel blijft onder de verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat vallen.

3. Afronding infrastructuur

3.1 Onderbouw

Overdracht

De overdracht van rijksweg A4 aan de RWS dienst Zuid Holland heeft op 9 mei 2007 plaatsgevonden. De overdracht van de kruisende en belendende infrastructuur naar gemeenten, provincies en waterschappen is nagenoeg afgerond. Op 29 juni 2007 zijn de meeste overdrachtdocumenten getekend.

Geluid in Tunnel Groene Hart

De uitkomsten uit een nadere studie naar de overschrijding van de geluidsnorm in de Tunnel Groene Hart bevestigen de projectorganisatie HSL-Zuid in haar mening dat het lokaal hoge geluidsniveau materieelafhankelijk is. In de Tunnel Groene Hart zullen geen bouwkundige aanpassingen worden verricht. HSA is hiervan per brief op de hoogte gesteld.

Stof in Tunnel Groene Hart

Tijdens enkele hogesnelheidstestritten is geconstateerd dat in de Tunnel Groene Hart stof aanwezig is, dat tijdens het rijden opwaait en stofwolken vormt. De oorzaak van de aanwezigheid van stof in de tunnel wordt nader onderzocht. Tevens wordt nagegaan of maatregelen moeten worden getroffen. Voor de veiligheid speelt het stof geen directe rol, omdat met ERTMS geen gebruik wordt gemaakt van seinen langs de baan. ERTMS zorgt ervoor dat de machinist de informatie op een beeldscherm ontvangt, maar er uit het stof kan schade aan materieel en tunnelinstallaties voortkomen.

HSL Geluidsschermen zuidelijk deel

In VGR 20 is aangegeven dat aanvullende maatregelen nodig zijn om de voorziene levensduur van de geluidsschermen te bereiken. De te nemen aanvullende maatregelen zijn in de verslagperiode vastgesteld en de uitvoering van de werkzaamheden is gestart. Gestreefd wordt naar afronding van de werkzaamheden in 2007. Uitgangspunt is dat de werkzaamheden geen verstoring mogen veroorzaken van de versiemigratie ERTMS en het test- en vrijgaveprogramma. ERTMS en het testprogramma krijgen voorrang. Mogelijk zullen daardoor de aanpassingen aan de geluidsschermen in 2007 niet volledig kunnen worden voltooid.

Juridische procedures

Ten aanzien van de herstelwerkzaamheden van een deel van de HSL geluidsschermen in Brabant, van de horizontale verplaatsing bij Rijpwetering en van het plaatsen van voorzetwanden in de Tunnel Rotterdam Noordrand worden door de Staat procedures voorbereid om

kosten te verhalen op de onderbouwaannemers. De Landsadvocaat ondersteunt de Staat in deze procedures.

Overige restwerkzaamheden onderbouw

De overige restwerkzaamheden zullen naar verwachting in 2007 worden afgerond, met uitzondering van de verkoop van de 'rest'gronden en het uitvoeren van natuurcompensatie- en herplant verplichtingen. Deze werkzaamheden zullen doorlopen tot na 2007 en vormen geen belemmeringen voor de start van het commercieel vervoer.

3.2 Bovenbouw

Op 28 juli 2006 heeft Infrasppeed het zuidelijke deel van de HSL-Zuid opgeleverd en op 21 december 2006 het noordelijke deel. Na deze oplevering is gestart met het betalen van de beschikbaarheidsvergoedingen aan Infrasppeed. Bij de opleveringen zijn met Infrasppeed afspraken gemaakt ten aanzien van de afwikkeling van werkzaamheden die op de opleverdata (om legitieme redenen) nog niet waren afgerond.

Het gebrek aan voortgang in de verslagperiode van de afronding van deze restwerkzaamheden door Infrasppeed heeft ertoe geleid dat de Staat Infrasppeed nadrukkelijk op haar verantwoordelijkheid heeft aangesproken. De zorg van de Staat betreft vooral stabiliteitsproblemen en de daardoor uitblijvende certificering van het Radio Block Center (RBC, de centrale computer van het beveiligingssysteem) onder de oorspronkelijk contractueel overeengekomen ERTMS versie 2.2.2. Voldoende zekerheid over betrouwbaarheid en stabiliteit van het RBC onder ERTMS versie 2.2.2 is van belang als uitgangspunt voor de zekerheid die verkregen dient te worden voor ERTMS versie 2.3.0 Corridor. Het is van cruciaal belang dat de stabiele werking van het RBC is aangetoond, voorafgaand aan het HSA proefbedrijf 300 km/uur vanaf 1 april 2008. Vertraging hierin werkt direct door op het behalen van de Aanvangsdatum per 1 oktober 2008.

Infrasppeed erkent de problematiek en toont de intentie om tot een bevredigende afwikkeling te komen. Op korte termijn worden nadere afspraken gemaakt over de wijze van afhandeling.

3.3 GSM-R

In de brief aan de Tweede Kamer van 13 februari 2007 en in VGR 20 is aangegeven dat ProRail in overleg met Infrasppeed en IVW nagaat welke mogelijkheden er zijn om het besluitvormingsproces inzake de GSM-R specificaties van de Europese Unie te versnellen. Voor de definitieve oplossing op basis van Europese specificaties is nog geen datum bekend. ProRail heeft aangegeven dat er daarom tot dat moment een tussenoplossing wordt gehanteerd, waardoor GSM-R geen belemmerende factor vormt voor het rijden met 300 km/uur.

4. ERTMS migratie, testen en vrijgave

4.1 Meerwerk ERTMS

Informatie aan de Tweede Kamer inzake ERTMS

Met de brief van 13 februari 2007 (kamerstuk 22026/262) is de Tweede Kamer geïnformeerd over het nut en de noodzaak van de ERTMS migratie. In bijlage 1 bij de brief van 15 mei 2007 (kamerstuk 22026/265) is de Tweede Kamer tussentijds op de hoogte gebracht van de stand van zaken ten aanzien van het ERTMS contract. Tenslotte is de Tweede Kamer per brief van 15 juni 2007 (kamerstuk 22026/268) geïnformeerd over de meerkosten als gevolg van het meerwerkcontract met Infrasppeed inzake de ERTMS migratie. In deze VGR 21 wordt volstaan met een verwijzing naar deze brieven.

Naast de hiervoor genoemde brieven is de rapportage van de externe deskundigen van de Technische Universiteit Delft inzake ERTMS op 22 mei 2007 aangeboden aan de Tweede Kamer.

Realisatie in de verslagperiode

Conform het contract met Infrasppeed van 30 maart 2007 vindt de migratie in twee stappen plaats (van versie 2.2.2 naar versie 2.3.0 Minus en vervolgens naar versie 2.3.0 Corridor). De migratie moet op 31 maart 2008 gereed zijn (behoudens de afronding van het verificatieproces door Infrasppeed).

Op 2 april 2007 is Infrasppeed op het zuidelijke deel van de HSL-Zuid gestart met de werkzaamheden in de spoorbaan voor de versiemigratie van versie 2.2.2 naar versie 2.3.0 Minus. Eind mei zijn de ombouw- en testwerkzaamheden door Infrasppeed volgens planning afgerond en begin juni kwam het spoor weer beschikbaar voor de uitvoering van het testprogramma van de Staat.

Eén van de door Infrasppeed op te leveren producten is de bij ERTMS versie 2.3.0 Minus behorende 'Availability Period Safety Case' (APSC). Deze dient te zijn voorzien van een positieve conclusie van de ISA (Independent Safety Assessor) van Infrasppeed. Omdat de positieve conclusie van deze ISA nog ontbrak, kon deze APSC niet door de Staat worden geaccepteerd en kon Infrasppeed geen aanspraak maken op één van de contractueel overeengekomen bonussen.

Een geaccepteerde APSC is een voorwaarde om per 1 oktober 2007 te starten met het proefbedrijf 160 km/uur door HSA. Met Infrasppeed wordt overlegd om op zo kort mogelijke termijn de lacunes in te vullen. Verzocht zal worden de ISA van Infrasppeed te laten aangeven aan welke voorwaarden nog door Infrasppeed moet worden voldaan om tot een eenduidige positieve conclusie te komen.

Vooruitzichten migratie naar 2.3.0 Corridor

Vanaf december 2007 zal de migratie plaatsvinden van versie 2.3.0 Minus naar versie 2.3.0 Corridor. Deze laatste opwaardering is met name nodig om het passeren van de grensovergang met België met 300 km/u mogelijk te maken. Een belangrijke startvoorwaarde voor de werkzaamheden in december 2007 is de tijdige beschikbaarheid van de door Infrasppeed te ontwikkelen ERTMS On Board Unit (OBU) versie 6.3.

In december 2007 wordt gestart met het testen van ERTMS versie 2.3.0 Corridor met de OBU 6.3. Begonnen wordt op het zuidelijke tracé, omdat hier de meest complexe activiteiten moeten plaatsvinden binnen een beperkt tijdsbestek. Hierbij gaat het om het passeren van de grens met 300 km/u en de aansluiting op het Belgische ERTMS-systeem. Op het noordelijke tracé zijn de werkzaamheden beperkter van omvang. Deze zijn door Infrasppeed gepland in een aantal weekenden, terwijl de werkdagen beschikbaar zijn voor tijdelijk commercieel vervoer. Volgens de planning zullen de testen van Infrasppeed op 31 januari 2008 op het gehele tracé zijn afgerond. De levering van de finale APSC door Infrasppeed is vastgesteld op 31 maart 2008. Na deze datum volgt nog de afronding van het verificatieproces door Infrasppeed.

Contractuitvoering door Infrasppeed

De projectorganisatie HSL-Zuid heeft er bij Infrasppeed op aangedrongen de beheersing en de kwaliteit van het gehele proces van de ERTMS migratie extra aandacht te geven.

ERTMS Level 1 en 2

Level 1: Dit is een puntsgewijze treinbeveiliging. Bakens die met een zekere regelmaat in het spoor zijn geplaatst zenden informatie naar de OBU (On Board Unit) in de trein. In Nederland is onder ERTMS Level 1 de maximaal toegelaten snelheid 160 km/uur.

Level 2: Dit is een continue vorm van treinbeveiliging. Elk moment kan informatie uitgewisseld worden tussen de trein (OBU) en baan (RBC). Bij deze informatie uitwisseling wordt gebruik gemaakt van GSM-R. Onder ERTMS Level 2 kan op de HSL-Zuid met de maximale snelheid van 300 km/uur gereden worden.

ERTMS en tijdelijk commercieel vervoer

Partijen hebben gezamenlijk geconstateerd dat het voor een start van tijdelijk commercieel vervoer op het noordelijke deel niet noodzakelijk is dat de infrastructuur met ERTMS 2.3.0 Minus volledig is getest en vrijgegeven op Level 2. In overleg met de betrokken partijen is gebleken dat het voor HSA alleen mogelijk is om onder Level 1 te starten. Dit betekent dat het volledig afronden van Level 2 geen strikte startvoorwaarde is voor het tijdelijk commercieel vervoer vanaf 10 december 2007.

Er wordt echter naar gestreefd om vóór 10 december 2007 de volledige functionaliteit op Level 2 in de infrastructuur te testen en vrij te geven. Het is van belang zo weinig mogelijk Level 2 testen door te schuiven naar 2008, omdat die testen ten koste zullen gaan van de beschikbare tijd voor het halen van de Aanvangsdatum van 1 oktober 2008.

4.2 Testprogramma

Tot aan de Aanvangsdatum wordt op de HSL-Zuid uitgebreid getest. Het testprogramma omvat testen van Infrasppeed, van de Staat en van HSA. Met de testen onder de verantwoordelijkheid van Infrasppeed wordt de functionaliteit van de infrastructuur aangetoond, in combinatie met de OBU van Infrasppeed/Siemens.

De Staat voert testen uit om de technische functionaliteit aan te tonen van de infrastructuur op de raakvlakken met het bestaande spoor (transities), en met België. Daarnaast worden de operationele bedieningsprocedures getest, zowel in normale situaties als bij calamiteiten, en wordt de robuustheid van de systemen getest door middel van duurtesten. De Staat gebruikt daarbij OBU's van verschillende leveranciers, om te beoordelen of ook deze apparatuur goed werkt in combinatie met de door Infrasppeed geleverde infrastructuur.

HSA tenslotte voert ritten uit ten behoeve van de toelating van het materieel, het opleiden van het personeel en het uitvoeren van het proefbedrijf.

Testen in de verslagperiode

Infrasppeed

In de verslagperiode heeft Infrasppeed testen uitgevoerd na afronding van de werkzaamheden bij Rijpwetering en de Tunnel Rotterdam Noord. Daarnaast heeft Infrasppeed de versiemigratie van ERTMS van 2.2.2 naar 2.3.0 Minus getest. De uitkomsten van enkele testen leverden de Staat onvoldoende zekerheid op. Overeengekomen is dat deze testen begin augustus worden overgedaan. Daarnaast heeft de Staat geconstateerd dat het RBC stabiliteitsproblemen heeft. Dit is reeds toegelicht in paragraaf 3.2.

De Staat

De Staat heeft in de periode tot 1 april 2007 op het zuidelijk tracé en tussen 1 april 2007 en 1 mei 2007 op het noordelijk tracé een testprogramma uitgevoerd voor de vrijgave van de infrastructuur met ERTMS 2.2.2. Als gevolg van de beperkte tijd, het grote aantal geplande testen, onvoldoende beschikbaarheid van geschikt materieel en bevoegde machinisten en een aantal verstoringen kon het geplande programma niet geheel worden uitgevoerd. Tevens bleek dat een aantal testen opnieuw moest worden ingepland omdat de testuitvoering of de testresultaten daartoe aanleiding gaven.

De nog uit te voeren testen, de herhalingstesten en daarnaast de testen die de Staat moet uitvoeren als gevolg van de veranderingen tussen ERTMS 2.2.2 en 2.3.0 Minus zijn verwerkt in het verdere testprogramma. Dit testprogramma heeft de Staat vanaf 1 juni 2007 hervat op de infrastructuur onder ERTMS 2.3.0 Minus. Omdat de baanbeveiliging op dat moment nog niet volledig gevalideerd was, is in overleg met ProRail en IVW bepaald onder welke voorwaarden testen toch veilig konden worden uitgevoerd.

Door de hierboven genoemde oorzaken is in het testprogramma een vertraging opgelopen van circa één maand. De uitloop werkt voor een groot deel door op het behalen van de Aanvangsdatum per 1 oktober 2008. Deze vertraging is mogelijk nog in te lopen, maar de planning komt hierdoor wel verder onder druk te staan.

Vooruitblik testprogramma

Infraspeed

Infraspeed zal in september een aantal dagen met een hogesnelheidstrein testen uitvoeren ten behoeve van de vrijgave van de infrastructuur met ERTMS versie 2.3.0 Minus met 300 km/u. In december 2007 en januari 2008 zal Infraspeed voor de migratie van ERTMS 2.3.0 Minus naar versie 2.3.0 Corridor wederom een testprogramma uitvoeren.

De Staat

De Staat zal haar testprogramma voltooien voor wat betreft testen op de infrastructuur met ERTMS versie 2.3.0 Minus. In juni en juli 2007 ligt het accent op testen onder Level 1 ten behoeve van de vrijgave van de infrastructuur voor start proefbedrijf van HSA in de aanloop naar tijdelijk commercieel vervoer per 10 december 2007.

Ook worden in september de transities op het noordelijk deel getest. De verwachting is dat het testprogramma op level 1 voor de start van het HSA proefbedrijf 160 km/uur geen belemmeringen zal opleveren. Voor de start vanaf 10 december 2007 is echter van belang dat tijdig een aantal voor commercieel vervoer 'blokkerende' bevindingen uit eerdere testen ten aanzien van de OBU van Bombardier wordt opgelost.

In september worden met een Thalys (voorzien van het Franse ERTMS systeem) hogesnelheidstesten onder ERTMS Level 1 en Level 2 uitgevoerd. De testen onder ERTMS 2.3.0 Minus Level 2 zullen zolang als mogelijk is worden voortgezet. Hierbij is de beschikbaarheid op het noordelijke deel vanaf september beperkt vanwege de activiteiten van HSA die voorrang hebben. Level 2 testen die voorafgaand aan de implementatie van ERTMS 2.3.0 Corridor niet uitgevoerd kunnen worden, schuiven door naar de maanden februari en maart 2008. Dit zal het testprogramma van de Staat in die maanden verzwaren.

HSA

Gepland is dat HSA in september op het noordelijk tracé toelatingstesten voor het materieel zal uitvoeren en in oktober/november in samenwerking met ProRail het proefbedrijf zal uitvoeren. Parallel hieraan vindt het praktische deel van het opleidingsprogramma voor de machinisten plaats.

Daarnaast worden de komende maanden ook testen uitgevoerd met de ERTMS-OBU van de Thalys en de TRAXX locomotieven. Deze laatste zullen worden ingezet voor het tijdelijke vervoer op het noordelijke tracé.

4.3 Vrijgave

Voordat (onderdelen van de) HSL worden vrijgegeven voor testen, proefbedrijf of (tijdelijk) commercieel vervoer moet aan een aantal wettelijke voorwaarden worden voldaan. Daarnaast stelt ook de beheerder ProRail eisen voorafgaand aan een bepaalde bedrijfsfase.

Noodzakelijk zijn goedkeurende verklaringen van de NoBo's (voor de werkende configuratie) en de ISA's (voor de veiligheid). Deze goedkeurende verklaringen dienen er uiteindelijk toe te leiden dat IVW geen aanleiding heeft om vervoer niet toe te staan op grond van onvoldoende veiligheid en dat ProRail ten aanzien van het gebruik van de systemen positief adviseert aan de minister.

Door de afhankelijkheid van de complexe Europese regelgeving bestonden veel onduidelijkheden over het vrijgave- en certificeringsproces. In de verslagperiode is in overleg met ProRail, IVW, de NoBo's en de ISA's intensief aandacht besteed aan het in beeld brengen van het volledige vrijgavetraject. Dit heeft zowel betrekking op de rol van de betrokken partijen, als op het proces van vrijgave, als op de inhoud (eisen en/of criteria). Vrijgave en certificering richten zich met name op de technische infrastructuur inclusief de systemen en procedures, de veiligheid en de transities en de integrale werking daarvan.

Het beeld over het vrijgaveproces tot aan de Aanvangsdatum is vergevorderd, maar nog niet volledig. In de komende maanden heeft het hoge prioriteit dit beeld volledig te krijgen. Hierbij wordt ook de kennis die is opgedaan bij de vrijgave van de Betuweroute ingebracht.

Transities

Voor gebruik van de transities met bestaand spoor dient ProRail Toestemming voor Gebruik (TvG) te verlenen. Per tracédeel (noord/zuid) wordt een TvG voor niet-commercieel vervoer voor het proefbedrijf aangevraagd, later voor commercieel vervoer.

APSC versie F

Na elke aanpassing in de infrastructuur of het ERTMS beveiligingssysteem dient Infrasppeed een nieuwe, door de ISA van Infrasppeed van een positief advies voorziene APSC (availability period safety case) op te leveren. Aan het einde van de verslagperiode is van Infrasppeed APSC versie F ontvangen, deze is van toepassing op ERTMS 2.3.0 Minus. Deze APSC was niet voorzien van een positief advies van de ISA en werd derhalve niet geaccepteerd door de Staat. Met Infrasppeed vindt overleg plaats om op korte termijn tot het vereiste resultaat te komen. De acceptatie van de APSC versie F is van belang voor de start van het proefbedrijf van HSA met 160 km/uur en voor de Integrale Safety Case (zie hieronder).

Integrale Safety Case (ISC)

De oplevering van de ISC is vereist in het vrijgaveproces voor 160 km/uur commercieel vervoer op 10 december 2007. De ISC maakt gebruik van bewijsvoering die al voor delen van het vervoerssysteem is geleverd, zoals een geaccepteerde APSC, de veiligheidsanalyses van HSA en documenten van ProRail. De streefdatum voor de ISC (op basis van ERTMS 2.3.0 Minus) lag oorspronkelijk op 1 juli 2007 en is verschoven naar begin oktober 2007. Uiteindelijk wordt de ISC in november beoordeeld door IVW die hierover een advies uitbrengt aan de minister.

Certificering Europese Unie

In de verslagperiode is gewerkt aan de Europese certificering van de HSL-Zuid met ERTMS versie 2.2.2. Dit certificaat is nodig op grond van Europese wet- en regelgeving op het gebied van hogesnelheidsvervoer in Europa. De certificering betreft de infrastructuur, de stroomvoorziening en de veiligheids- en communicatiesystemen. Dit certificeringproces zal in de tweede helft van 2007 afgerond worden. Ook zal de HSL-Zuid Europees gecertificeerd moeten worden met ERTMS 2.3.0 Minus en vervolgens met versie 2.3.0 Corridor.

Gebruiksvergunningen tunnels

Aansluitend op het bestuurlijk akkoord van 15 december 2006 tussen het ministerie en de gemeenten langs het HSL tracé heeft in de verslagperiode regelmatig overleg plaatsgevonden tussen de partijen over de inhoud en de te volgen procedure rond de gebruiksvergunningen voor de tunnels. Dit heeft eind juni geleid tot de afgifte van ontwerpbesluiten voor de gebruiksvergunningen. De ontwerpbesluiten zijn begin juli gepubliceerd in de Staatscourant.

In het bestuurlijk akkoord en de ontwerpbesluiten is bepaald dat de evacuatieprocedure die HSA zal hanteren, succesvol getest dient te worden door HSA. De test zal plaatsvinden in de Tunnel Groene Hart op 1 september 2007. Het slagen van deze test is van cruciaal belang voor de gebruiksvergunningen. De HSL-Zuid verleent haar volledige medewerking en steun aan HSA bij de organisatie van de test.

Het in het bestuurlijk akkoord door de minister toegezegde onderzoek naar een blussysteem in de tractie-unit van een Thalys is in de verslagperiode gestart.

Mits de evacuatie-test bevredigend verloopt, zijn met deze acties de voorwaarden ingevuld om tijdig over de definitieve gebruiksvergunningen te beschikken.

5. Vervoer over de HSL-Zuid

5.1 Tijdelijk vervoer december 2007

Ten aanzien van de aanvang van het tijdelijk commercieel vervoer per december 2007 is in de verslagperiode vooruitgang geboekt. In overleg met HSA is de afspraak gemaakt dat het tijdelijk rijden met 160 km/uur bestaat uit een uurdienst tussen Amsterdam en Rotterdam op werkdagen gedurende 16 uur per dag, waarbij wordt gestreefd naar een start per 10 december 2007. Dit besluit is in het Algemeen Overleg van 24 mei 2007 aan de orde geweest.

Vervoerconcessie

Om de start van het tijdelijk vervoer per december 2007 mogelijk te maken zijn, naast een voldoende betrouwbare infrastructuur en de beschikbaarheid van treinen, afspraken nodig tussen de Staat en HSA. Er moet overeenstemming worden bereikt over de voorwaarden waaronder HSA de treindienst gaat uitvoeren. De afspraken met HSA dienen te worden vastgelegd in een concessie.

De Landsadvocaat heeft een conceptconcessie voor het tijdelijke vervoer opgesteld. Dit concept is met HSA besproken en wordt verder uitgewerkt, waarbij met name de te maken financiële afspraken nog een belangrijke rol spelen.

HSA heeft in de verslagperiode een concept bieding gedaan voor het tijdelijk rijden per december 2007. HSA heeft aangegeven eerst enkele principiële uitspraken van de Staat te verlangen alvorens men verder wil praten over de financiële uitwerking. De Staat zal deze principes uitwerken en in een brief aan HSA bevestigen. Op basis hiervan zal er verder gesproken worden en dient eind augustus een onderhandelingsresultaat te worden bereikt dat kan worden opgenomen in de concessie.

De concessie zou 1 september 2007 gereed moeten zijn voor de start van het besluitvormingsproces dat naar verwachting het gehele najaar zal duren. Na advisering door het LOCOV (Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer) moet de concessie voorgehangen worden bij de Tweede Kamer. Vooralsnog ligt de totstandkoming van de concessie op schema.

Beschikbaarheid en vrijgave materieel

Voor het 160 km/uur commercieel vervoer vanaf 10 december 2007 moeten begin september de TRAXX locomotieven van Bombardier beschikbaar zijn. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij HSA. De verwachting van HSA is dat de eerste locomotief voor testen en opleidingsdoeleinden op bestaand spoor eind augustus 2007 geleverd zal worden. Begin september komen drie TRAXX locomotieven ter beschikking voor de ERTMS toelatingstesten.

De tijdige beschikbaarheid van (gecertificeerd) treinmaterieel vormt een bron van grote zorg. Samen met HSA wordt druk uitgeoefend op de leasemaatschappij (Angel Trains) en de leverancier Bombardier om garanties te geven over een tijdige beschikbaarheid.

HSA zal voorafgaand aan het proefbedrijf met 160 km/uur vrijgave moeten bewerkstelligen van het in te zetten materieel. De vrijgave moet op 1 oktober 2007 geregeld zijn om te kunnen starten met het proefbedrijf van HSA. Dit betekent dat HSA slechts één maand de tijd heeft om de vrijgave te realiseren.

5.2 Start commercieel vervoer op Aanvangsdatum

Er zijn nog steeds belangrijke risico's die het tijdig behalen van de Aanvangsdatum bedreigen, zowel ten aanzien van de infrastructuur (migratie ERTMS, testen, certificering) als het vervoer (het tijdig ondertekend zijn van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS en de tijdige beschikbaarheid van treinen). In hoofdstuk 6 wordt nader op de risico's ingegaan.

Vervoerconcessie

Voordat per 1 oktober 2008 gestart kan worden met het commercieel vervoer moet de bestaande concessieovereenkomst met HSA zijn omgezet in een publiekrechtelijke concessie. Dit is nodig om aan de eisen van de Spoorwegwet en de Concessiewet te voldoen. Een conceptconcessie is inmiddels door de Staat en de Landsadvocaat opgesteld. Deze conceptconcessie zal in het derde kwartaal 2007 met HSA besproken worden.

Beschikbaarheid materieel

Ten aanzien van het moment van levering van de AnsaldoBreda V250 treinen (shuttlematerieel) is in de verslagperiode geen nieuwe informatie ontvangen van HSA. De start van de uitlevering is voorzien na de zomer van 2008. Een verdere vertraging wordt door HSA niet uitgesloten.

Over de levering van het V300 materieel (Thalys) is eveneens geen nieuwe informatie ontvangen.

5.3 Samenwerkingsovereenkomst HSA-NMBS

Voordat internationale treindiensten tussen Nederland en België kunnen plaatsvinden moet een Samenwerkingsovereenkomst worden gesloten tussen HSA en NMBS. De belemmeringen om te komen tot de Samenwerkingsovereenkomst spitsen zich toe op de bediening van Breda en Den Haag en de kosten die ontstaan in het geval van een faillissement van HSA.

Eind maart heeft de minister gesproken met de Belgische federale staatssecretaris Tuybens. De in 2005 gemaakte afspraken blijven als uitgangspunt van kracht. In juni heeft een gesprek in aanwezigheid van beide vervoerders plaatsgevonden. In dit gesprek zijn de laatste nog

hangende punten besproken. Partijen hebben de intentie uitgesproken om voor eind van het jaar deze punten op te lossen, zodat tijdig de Samenwerkingsovereenkomst gesloten kan worden.

5.4 Schadevergoeding wegens schuiven Aanvangsdatum

HSA heeft op basis van de concessie overeenkomst het recht om onvermijdbare schade, als gevolg van een verschuiving van de Aanvangsdatum door de Staat, op de Staat te verhalen.

HSA heeft haar bereidheid om in december 2007 te gaan rijden verbonden aan het door de Staat betalen van een schadevergoeding voor het verschuiven van de Aanvangsdatum. Over de hoogte van de uit te keren schadevergoeding vindt overleg plaats. Uitgangspunt is dat partijen hierover in september tot overeenstemming komen. De door HSA geclaimde schadevergoeding wordt samen met de minister van Financiën, de Landsadvocaat en een onafhankelijke accountant beoordeeld.

5.5 Bindend adviesprocedure

Niet tijdige beschikbaarheid treinen

In de verslagperiode is door HSA aangegeven dat de bindend adviesprocedure inzake de verantwoordelijkheid voor het niet tijdig beschikbaar zijn van de AnsaldoBreda treinen wordt opgeschort. HSA blijft bij het standpunt dat de vertraging te wijten is aan het te laat beschikbaar zijn van ERTMS specificaties maar acht een procedure, na verschuiving van de Aanvangsdatum, op dit moment niet opportuun.

Reistijden en bediening Breda en Den Haag

De lopende bindend adviesprocedure inzake de reistijden in België en de bediening van Breda en Den Haag nadert zijn afronding. De uitspraak in het deel over de reistijden is in 2006 in het nadeel van de Staat gedaan. Voor de bediening van Den Haag en Breda zal in het najaar van 2007 een uitspraak volgen. Na de uitspraak starten met HSA de gesprekken over de eventuele aanpassing van de gebruiksvergoeding.

5.6 Financiële consequenties vervoer

De financiële consequenties voor het vervoer door de verschuiving van de Aanvangsdatum naar 1 oktober 2008 zijn op 15 juni 2007 aan de Tweede Kamer kenbaar gemaakt (kamerstuk 22026/268).

De consequenties hebben betrekking op:

1. Vertraagde inkomsten voor de Staat uit de concessieovereenkomst;
2. Mogelijke boete betaling aan België. In de verslagperiode is geen claim van België ontvangen;
3. Exploitatie van het tijdelijk vervoer (zie paragraaf 5.1);

-
4. Schadevergoeding aan HSA wegens schuiven Aanvangsdatum (zie paragraaf 5.4).

Daarnaast zijn er twee financiële risico's die niet direct samenhangen met de verschuiving van de Aanvangsdatum, maar die mogelijk wel van invloed zijn op de te verwachten inkomsten van het vervoer over de HSL-Zuid:

5. Bindend adviesprocedures (zie paragraaf 5.5);
6. Wijzigingsverzoek concessieovereenkomst van HSA vanwege minder dan 12 treinen per dag naar Parijs. In de verslagperiode is geen wijzigingsverzoek van HSA ontvangen.

Zodra ten aanzien van één van deze posten meer duidelijkheid ontstaat, zal hierover gerapporteerd worden.

De financiële gevolgen van deze problematiek, samenhangend met het vervoer, komen niet ten laste van de risicoreservering HSL-Zuid (en Betuweroute), maar worden binnen het reguliere spoorprogramma ingepast en via de reguliere begrotingsvoorstellen aan de Tweede Kamer voorgelegd. Voor een verdere toelichting wordt naar kamerstuk 22026/268 verwezen.

6. Integrale planning en risicoanalyse

6.1 Ontwikkelingen in de verslagperiode

Planningsscenario's

Na het verschuiven van de Aanvangsdatum in december 2006 zijn in de verslagperiode verschillende planningsscenario's onderzocht. ProRail, Infrasppeed en HSA zijn hierbij intensief betrokken geweest. Gekozen is voor het scenario waarbij alleen op het noordelijk deel gestart wordt met commercieel vervoer op doordeweekse dagen, onder ERTMS Level 1. Op het zuidelijk deel bleek het niet haalbaar commercieel vervoer te combineren met de migratie naar ERTMS 2.3.0 Corridor binnen de voor de migratie beschikbare tijd. In april zijn de streefdata vastgesteld.

In de brief van 15 mei 2007 (kamerstuk 22026/265) heeft de minister de Tweede Kamer geïnformeerd over de streefdata. Deze zijn:

- o Voor het tijdelijk vervoer op de noordelijke sectie Amsterdam – Rotterdam met 160 km/uur onder ERTMS Level 1: vanaf december 2007;
- o Voor grensoverschrijdende hogesnelheidsvervoer met 300 km/uur onder ERTMS Level 2: 1 oktober 2008 (de Aanvangsdatum)

Tijdens de Algemeen Overleg vergaderingen van 24 mei 2007 en 4 juli 2007 heeft de minister aangekondigd in september 2007 de Tweede Kamer aan te zullen geven of het haalbaar zal zijn het tijdelijk vervoer per december 2007 aan te vangen.

Voortgang

In het begin van de verslagperiode zijn de voorziene activiteiten voor een groot deel uitgevoerd conform planning. De werkzaamheden op het noordelijke tracé – met als belangrijkste activiteit het plaatsen van de voorzetwanden in de Tunnel Rotterdam Noord – zijn afgerond, de werkzaamheden voor het versterken van de geluidsschermen in Brabant liggen op schema, de migratie van ERTMS van versie 2.2.2 naar versie 2.3.0 Minus in de infrastructuur is (technisch) afgerond en begin juli 2007 is het beheer van het noordelijk deel van de HSL-Zuid aan ProRail overgedragen.

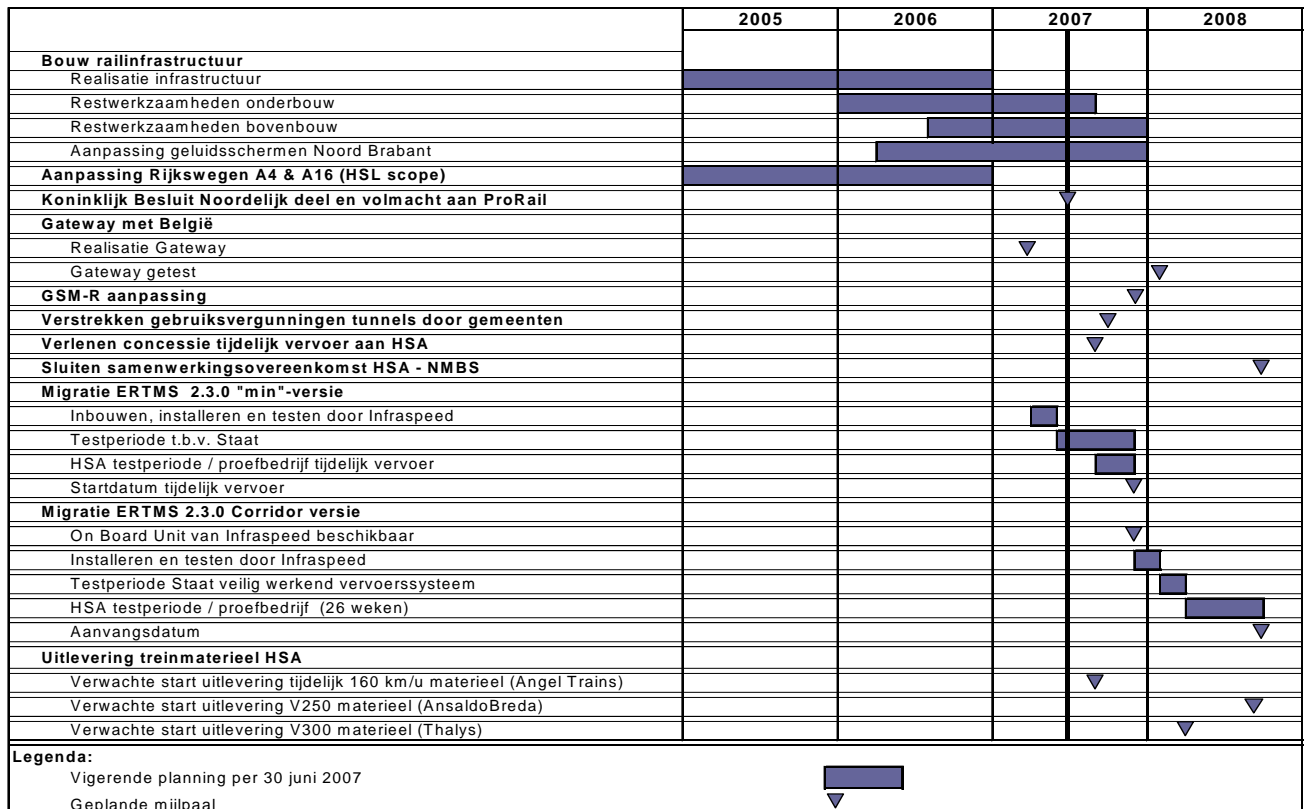
Vanwege technische problemen (onvoldoende functioneren van het RBC) en logistieke problemen (onvoldoende beschikbaarheid van testtreinen met de juiste functionaliteit en bevoegd personeel) is een aantal testen niet volgens planning uitgevoerd en naar achteren geschoven. De consequentie is dat het testprogramma van de Staat op de infrastructuur met ERTMS 2.3.0 Minus, dat gepland stond tot eind juli 2007, doorloopt tot eind september 2007. De testen na juli 2007

betreffen voornamelijk Level 2-testen. Daarom vormt deze verschuiving niet direct een bedreiging voor de start van het tijdelijk commercieel vervoer per 10 december 2007, omdat daarvoor Level 1 voldoende is.

Verder worden in het najaar van 2007 testen uitgevoerd rondom de grens om de Gateway (interface beveiligingssysteem tussen Nederland met België) te testen en zullen naar verwachting hertesten uitgevoerd moeten worden.

Vigerende planning

De onderstaande figuur geeft de vigerende integrale planning weer:



Figuur 1 vigerende integrale planning per 30 juni 2007

Zowel voor het commercieel vervoer per 10 december 2007 als voor het commercieel vervoer met 300 km/uur per 1 oktober 2008 bestaan nog cruciale tijdsrisico's die de haalbaarheid van deze streefdata bedreigen.

6.2 Planningsrisico's

Met de genoemde streefdata als uitgangspunt is in de verslagperiode door de projectorganisatie HSL-Zuid tezamen met ProRail, HSA en IVW intensief onderzoek gedaan naar de risico's die de haalbaarheid van deze data kunnen beïnvloeden. Met behulp van deze risicoanalyse is een integraal beeld ontstaan van de bedreigingen. Waar mogelijk zijn of worden beheersmaatregelen getroffen.

De minister heeft aangegeven de Tweede Kamer in september te informeren over het al dan niet starten van commercieel vervoer per 10 december 2007 op het noordelijk tracé. Enkele overwegingen en risico's die bij dit 'go – no go' besluit zullen meewegen zijn:

- De mate waarin het mogelijk zal blijken om de verschillende, soms conflicterende belangen van de betrokken partijen op elkaar af te stemmen;
- Het testprogramma is complex. Dit heeft verschillende oorzaken, waaronder de volgende risico's:
 - geschikt materieel en deskundig testpersoneel zijn onvoldoende of niet tijdig beschikbaar;
 - het testprogramma dient gebaseerd te zijn op de criteria waaraan de HSL-Zuid dient te voldoen. Deze criteria bestaan onder andere uit nieuwe Europese normen die in een aantal gevallen multi-interpretabel zijn. Hierdoor is het bereiken van overeenstemming met partijen over de criteria een proces dat extra tijd en inspanning vergt;
 - Daarnaast levert een aantal testen resultaten op die leiden tot noodzakelijke technische of procedurele aanpassingen en/of opnieuw in te plannen hertesten;
- De periode die HSA heeft om met toegelaten materieel (voor 160 km per/uur) proefbedrijf uit te voeren is beperkt.
- Enkele bedreigingen die de haalbaarheid van Aanvangsdatum 1 oktober 2008 beïnvloeden kunnen worden gemitigeerd door geen tijdelijk vervoer toe te staan, of door later dan op 10 december 2007 te starten met tijdelijk vervoer. Voor enkele andere bedreigingen ten aanzien van 1 oktober 2008 bestaat geen relatie met het tijdelijk commercieel vervoer.

In de hierna volgende paragrafen worden de risico's ten aanzien van het tijdig bereiken van de twee streefdata weergegeven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar risico's die betrekking hebben op de infrastructuur en risico's die gerelateerd zijn aan het vervoer. Een nadere toelichting op deze risico's en de beheersmaatregelen wordt gegeven in bijlage 1 (ten aanzien van het tijdelijk 160 km/uur vervoer per 10 december 2007) en bijlage 2 (ten aanzien van de Aanvangsdatum hogesnelheidsvervoer per 1 oktober 2008).

6.3 Start tijdelijk commercieel vervoer 160 km/u

6.3.1 Haalbaarheid streefdatum 10 december 2007

Het streven is om per 10 december 2007 met het tijdelijke commerciële vervoer te starten tussen Amsterdam en Rotterdam. Het betreft een één uurdienst gedurende 16 uur per dag op doordeweekse dagen met een maximumsnelheid van 160 km/u onder ERTMS versie 2.3.0 Minus op Level 1. Het test- en vrijgaveproces voor de infrastructuur is erop gericht om zowel ERTMS 2.3.0 Minus Level 1 als Level 2 vrijgegeven te hebben voor de start van het tijdelijk vervoer, waarmee wordt voorkomen dat teveel Level 2-testen doorschuiven naar de eerste

maanden van 2008 en daardoor een bedreiging voor 1 oktober 2008 gaan vormen.

Op basis van het actuele risicoprofiel uit juli en het voortschrijdende inzicht lijkt voor de infrastructuur op Level 1 een tijdige vrijgave haalbaar. Er bestaan nog onzekerheden ten aanzien van de benodigde Toestemming voor Gebruik van de transities met het bestaande spoor en ten aanzien van de testen die moeten aantonen dat de verschillende partijen voor het commercieel vervoer volledig gesteld staan voor een veilige exploitatie.

Daarnaast is er nog een risico dat de openbare hulpverlenende diensten belemmeringen onderkennen die de start van het tijdelijke vervoer zullen hinderen. Of dit risico zal optreden hangt met name af van het al of niet succesvol verloop van de evacuatieproef in de Groene Harttunnel (gepland 1 september 2007), het tijdig opleiden van brandweerpersoneel ten aanzien van het veilig af- en aanschakelen 25 kV en het langstransport van gewonden.

Ondanks alle inspanningen heeft het totaalbeeld omtrent de risico's zich in de rapportageperiode niet positief ontwikkeld. Daarmee is de kans vergroot dat de start van het tijdelijk vervoer per 10 december 2007 niet gehaald wordt. Onder andere het door HSA tijdig beschikbaar hebben van de Bombardier-TRAXX locomotieven in combinatie met het krappe tijdschema voor de toelating van het materieel en het proefbedrijf zijn aanleiding voor deze ontwikkeling.

6.3.2. Belangrijkste risico's 160 km/uur / 10 december 2007

Hieronder wordt in het kort weergegeven welke punten uit het risicoprofiel van juli van invloed zijn gebleken op de negatieve ontwikkeling voor het behalen van de streefdatum van 10 december 2007.

Deze risico's worden nader toegelicht in bijlage 1.

Testen en vrijgave infrastructuur

- Onvolledige werking van ERTMS 2.3.0 Minus op Level 1;
- Vertraging in het testprogramma doordat er aanleiding is het spoor na aanvang beheer buiten gebruik te stellen;
- Er wordt geen tijdige Toestemming voor Gebruik verkregen voor de transities met bestaand spoor;
- De certificerende en vrijgevende instanties maken bezwaar tegen vrijgave van de infrastructuur.

Vervoer

- De voor het 160 km/uur vervoer benodigde TRAXX locomotieven zijn niet tijdig met de juiste ERTMS functionaliteit beschikbaar voor toelating en proefbedrijf;
- De beschikbare tijd voor het proefbedrijf tijdelijk vervoer is te kort;
- De concessie aan HSA voor tijdelijk vervoer is niet tijdig gereed;
- De betrouwbaarheid van het vervoersproduct is te laag;

-
- De gebruiksvergunningen worden niet op tijd verleend.

6.4 Aanvangsdatum 300 km/u

6.4.1. Haalbaarheid streefdatum 1 oktober 2008

Voorafgaand aan de Aanvangsdatum heeft HSA een contractuele termijn van 26 weken voor het proefbedrijf, waarvan de laatste 20 weken vrij van beperkingen. Dit betekent dat ERTMS versie 2.3.0 Corridor Level 2 gereed dient te zijn op 31 maart 2008, dat de Staat alle overige in februari en maart 2008 uit te voeren testen moet hebben afgerond. Bovendien moeten de voor het 300 km/uur proefbedrijf benodigde vrijgavedocumenten en certificaten tijdig beschikbaar zijn. Van belang hierbij is zoveel mogelijk te voorkomen dat ERTMS Level 2 testen worden doorgeschoven en een belasting vormen voor het uit te voeren test- en vrijgaveprogramma in februari en maart 2008.

Ten aanzien van de start van het hogesnelheidsvervoer per 1 oktober 2008 heeft het risicoprofiel zich in de verslagperiode niet positief ontwikkeld. De kans is groter geworden dat deze datum niet gehaald wordt en dat het rijden met 300 km/u later mogelijk is. Dit wordt enerzijds verklaard door de thans geïdentificeerde risico's en anderzijds door de constatering dat nog niet voor alle activiteiten voldoende informatie aanwezig is. Hierdoor is de geplande duur van de betreffende activiteiten onzeker. Dit laatste geldt met name voor het toelatingsproces van het HSA materieel, waarbij voor het 300 km/uur vervoer ook Belgische autoriteiten de treinen van HSA moeten vrijgeven voor de Belgische infrastructuur. Daarnaast zal de inhoud van het test- en vrijgave programma van de Staat voor ERTMS 2.3.0 Corridor nog nader worden gepreciseerd.

6.4.2. Belangrijkste risico's

Hieronder wordt in het kort weergegeven welke punten uit het risicoprofiel van juli van invloed zijn gebleken op de negatieve ontwikkeling voor het behalen van de streefdatum van oktober 2008. Deze risico's worden nader toegelicht in bijlage 2.

Testen en vrijgave infrastructuur

- Onvolledige werking van ERTMS 2.3.0 Minus en ERTMS 2.3.0 Corridor;
- De On Board Unit 6.3 en het hogesnelheids- testmaterieel zijn niet tijdig beschikbaar;
- De certificerende en vrijgevende instanties hebben bezwaar op vrijgave infrastructuur;
- Het test- en vrijgaveprogramma in februari en maart 2008 wordt zwaar belast met doorgeschoven ERTMS Level 2 testen.

Vervoer

- Geen tijdige toelating van het Thalys en TRAXX materieel;

-
- De Samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS is niet tijdig gereed;
 - Het gebruik van tijdelijk materieel (160 km/u) kan aanleiding geven tot snelheidsbeperkingen aan het hogesnelheidsmaterieel.

6.5 Exogeen risico

Naast de hiervoor behandelde infrastructuur gerelateerde en vervoersgerelateerde risico's, bestaat nog een exogeen risico van wijzigingen in de EU-specificaties ten aanzien van de ERTMS 2.3.0 Corridor versie. Deze specificaties worden eind 2007 definitief vastgesteld. Wijzigingen in de huidige EU-specificaties kunnen leiden tot wijzigingen in de infrastructuur, het materieel en eisen ten aanzien van het personeel, hetgeen vervolgens kan leiden tot vertragingen in de planning.

7. Risicoreservering

7.1 Overhevelingen 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. Tabel 1 geeft de stand van de overhevelingen en bestedingen per 30 juni 2007 aan.

Tranches Bedragen in €	Overgeheveld	Besteed t/m 30-06-2007	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	73 mln	24 mln	Nog te besteden
4 ^e tranche (oktober 2006)	40 mln	40 mln	0 mln	Afgewikkeld
5 ^e tranche (oktober 2006)	35 mln	5 mln	30 mln	Nog te besteden
6 ^e tranche (februari 2007)	31 mln		31 mln	Nog te besteden
7 ^e tranche (mei 2007)	9 mln		9 mln	Nog te besteden
Totaal	482 mln	388 mln	94 mln	

Tabel 1: overzicht overheveling risicoreservering naar projectbudget

Tijdens het Algemeen Overleg van 14 februari 2007 is de Tweede Kamer akkoord gegaan met vrijgave van de uit de risicoreservering aangevraagde zesde tranche van € 31 mln voor het contract meerwerk ERTMS en de kosten van de projectorganisatie HSL-Zuid. Tijdens het Algemeen Overleg van 24 mei 2007 is de Tweede Kamer akkoord gegaan met vrijgave van de uit de risicoreservering aangevraagde zevende tranche van € 9 mln voor de meerkosten van contract ERTMS. Deze bedragen zullen worden toegevoegd aan het projectbudget.

Van de totaal overgeheveld € 482 mln is tot en met de verslagperiode € 388 mln besteed. Voor het jaar 2007 en 2008 resteert daarmee € 94 mln verplichtingenruimte uit de risicoreservering.

7.2 Prognose claim op de risicoreservering

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 9 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 58 mln en Minus € 39 mln.

Bedragen in €	VGR 21	VGR 20	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	491 mln	495 mln	-/- 4 mln
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 482 mln	-/- 442 mln	-/-40 mln
Claim op risicoreservering 50% waarde	9 mln	53 mln	-/- 44 mln
Claim op risicoreservering 90% waarde	67 mln	88 mln	-/- 21 mln

Tabel 2: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

In VGR 20 (ultimo 2006) bedroeg de resterende claim op de risicoreservering € 53 mln. Door de overheveling uit de risicoreservering van de zesde en zevende tranche van respectievelijk € 31 mln en € 9 mln naar het projectbudget is de resterende claim gedaald met € 40 mln. De prognose meerkosten is in de verslagperiode met € 4 mln gedaald, waardoor per saldo de resterende claim op de risicoreservering € 9 mln bedraagt (€ 53 -/- € 40 -/- € 4 = € 9 mln).

De belangrijkste mutaties in de daling van de prognose meerkosten met € 4 mln worden toegelicht in de volgende paragraaf.

In de risicoreservering wordt geen rekening gehouden met risico's die samenhangen met de vervoersrisico's. Deze worden wél meegenomen in de integrale risico inventarisaties. In paragraaf 5.6 zijn de oorzaken en gevolgen van de financiële consequenties die samenhangen met het vervoer gespecificeerd.

7.3 Ontwikkeling in de prognose meerkosten

Tabel 3 geeft de ontwikkeling weer van de risicohoofdgroepen. De weergegeven prognose betreft het totaal van reeds getroffen en nog te treffen maatregelen ten laste van de risicoreservering.

Bedragen in €	VGR 21	VGR 20	Mutatie
Planningsrisico's	131 mln	134 mln	-/- 3 mln
Raakvlakrisico's	155 mln	157 mln	-/- 2 mln
Tegenvallers contracten	100 mln	119 mln	-/- 19 mln
Beheerskosten	83 mln	78 mln	+ 5 mln
Risico's na realisatiefase	22 mln	7 mln	+ 15 mln
Totaal	491 mln	495 mln	-/- 4 mln

Tabel 3: prognose risicoreservering inclusief reeds verrichte overhevelingen.

In de verslagperiode is de prognose meerkosten per saldo met € 4 mln gedaald. Onderliggend is sprake van een groot aantal verschillende mutaties. Een aantal significante mutaties wordt hieronder vermeld.

De prognose meerkosten is onder meer gestegen door de voorziene meerkosten voor het behalen van de streefdata december 2007 en Aanvangsdatum oktober 2008, de meerkosten in het gesloten contract voor de migratie ERTMS, de te nemen maatregelen voor de monitoring van horizontale en verticale verplaatsingen in de exploitatiefase, en de

energiekosten op de HSL-Zuid die langer dan eerder voorzien voor rekening van de Staat komen.

Daarnaast worden extra kosten verwacht voor de inhuur van externe expertise op de werkvelden migratie ERTMS, testen en vrijgave. Verder is een reservering getroffen voor kosten van de overdracht van deze taken van de RWS projectorganisatie HSL-Zuid naar ProRail in het najaar van 2007.

De prognose meerkosten is onder meer gedaald door lager af te rekenen meerwerk, bijstelling van de geraamde kosten voor de versteviging van de geluidsschermen, bijstelling van de reservering voor verzekeringspremies, extra opbrengsten uit de verkoop van gronden langs het gehele tracé en diverse budgetoverschotten op een aantal projectonderdelen.

In VGR 18 is melding gemaakt van de verwachting van € 15 mln extra grondopbrengsten door de verkoop van restgronden ten noorden van het Hollandsch Diep. Verwacht werd dat de opbrengsten gerealiseerd zouden worden na het moment van opheffen van de operationele projectorganisatie HSL-Zuid. Door de verschuiving van de Aanvangsdatum naar oktober 2008 zullen de opbrengsten echter gerealiseerd worden binnen de bestaansperiode van de projectorganisatie HSL-Zuid. In de verslagperiode zijn de extra grondopbrengsten van € 15 mln daarom overgeheveld van de hoofdgroep 'risico's na realisatiefase' naar de hoofdgroep 'tegenvallers contracten'. Dit betreft louter een technische mutatie.

8. De financiën van het project

8.1 Algemeen

Dit hoofdstuk behandelt de ontwikkeling van de projectkosten en uitgaven in de periode 1 januari 2007 tot en met 30 juni 2007. De aanpassingen aan het spoorwagennet 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.

8.2 Mutaties op het projectbudget

In de verslagperiode zijn de volgende mutaties op het projectbudget van toepassing. De mutaties zijn opgenomen in deze VGR 21, vooruitlopend op de verwerking in de Najaarsnota 2007.

Overhevelingen uit de risicoreservering

In februari 2007 heeft de Tweede Kamer ingestemd met de overheveling van de zesde tranche ad € 31 mln vanuit de risicoreservering naar het projectbudget. Dit bedrag is bestemd voor het meerwerk ERTMS en de kosten voor het langer in stand houden van de projectorganisatie.

In mei 2007 is een bedrag van € 9 mln goedgekeurd door de Tweede Kamer. Deze zevende tranche is eveneens bestemd voor de ERTMS-upgrade.

BTW

De post 'BTW' in het budget is met € 4 mln verlaagd ten opzichte van VGR 20 (VGR 20: € 781 mln; VGR 21: € 777 mln). Dit betreft een technisch administratief verschil in de BTW compensatie. In het tweede halfjaar van 2007 wordt dit verschil nader uitgezocht en zonodig gecorrigeerd.

Indexering

Voor de compensatie van loon- en prijsstijgingen in 2007 is het projectbudget met 0,6 mln verhoogd.

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 Investeringen) die door het Centraal Planbureau in het Centraal Economisch Plan worden gepresenteerd.

Prijsindexpercentages											
1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1,50%	2,75%	2,75%	1,40%	2,50%	4,50%	3,00%	2,75%	1,25%	0,39%	0,66%	0,44%

Tabel 4: prijsindexpercentages

Het projectbudget per 30 juni 2007 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-'07)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'07)
		Vorige perioden	Deze periode				
Uitvoeringskosten	3.089	648	32	3.769	875	-151	4.493
Grondverwerving	324	-72		252	26		278
Subtotaal	3.413	576	32	4.021	901	-151	4.771
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	990	32	4.435	917	-151	5.201
Totaal 17.3.2 Railwegen		91		91	15	12	118
Totaal 17.3.3 Hoofdwegen ²		748		748	129	139	1.016
Totaal excl. BTW. ¹	3.413	1.829	32	5.274	1.061	0	6.335
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2							777
Totaal projectbudget inclusief BTW							7.112
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³							2.995
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW ⁴							10.107

Tabel 5: 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 € 1.016 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 € 30 mln voor de onderhoudscomponent gedurende 25 jaar voortvloeiend uit contractwijzigingen op het Infrasppeed contract.
4. De genoemde mutaties in het projectbudget zijn opgenomen vooruitlopend op de verwerking in de Rijksbegroting.
5. De te compenseren BTW art. 17.3.1 en 17.3.2 is, als gevolg van minder gecompenseerde BTW 2006, met € 4 mln verlaagd ten opzichte van VGR 20. De technisch administratieve correcties zullen naar verwachting in de tweede helft van 2007 worden uitgevoerd.

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van het projectbudget tot en met dit 21^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 Rotterdam 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
Afrekening protocol A4-bundel	15	19	2006	20
Anti-vandalismeschermen	1	1	2006	20
Saldo scopewijzigingen	1.422			
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
4 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	7	9	2007	21
Saldo mee- en tegenvallers	755			
Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.177			

Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.177			
Vrijval begroting PPS Infraprovider	-/- 408	-/- 476	2001	9
Saldo ontvangsten	80	98	'99/'00	7/9
			'01/'02	10/12
			'03/'04	14/16
			'05/'06	18/20
Extra EU-subsidies	13	16	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Saldo technische mutaties	-/- 316			
Subtotaal mutaties	1.861			
Totaal op prijspeil 1995	5.274			

Tabel 6: mutatieoverzicht projectbudget (bedragen in € miljoen) exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider

8.3 Uitgaven en aangegane verplichtingen

Uitgaven

Tabel 7 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 30 juni 2007 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 6.848 mln betaald (96,3% 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 Spoorwegen	art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.036,0	73,1	6.109,1	4.994,3	114,1	1.000,7
Grondverwerving	308,4	1,3	309,7	309,7		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	6.774,1	74,4	6.848,5	5.733,7	114,1	1.000,7

Tabel 7: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2007

Verplichtingen

In tabel 8 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 30 juni 2007 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.044 mln verplicht (99,0% 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 Spoorwegen	art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.219,2	86,9	6.306,1	5.191,2	114,1	1.000,8
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	6.957,1	86,9	7.044,0	5.929,1	114,1	1.000,8

¹⁾ Dit bedrag is inclusief € 812,5 miljoen 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 8: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2007

8.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Bedragen in mln €	Totaal	T/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	later
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	5.978	5.659	313	6				
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.561	2.358	197	6				
- FES regulier	1.710	1.710						
- Privaat	940	939	1					
- EU-ontvangsten	192	192						
- Ontvangsten derden	93	93						
- Risicoreservering	482	367	115					
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)	118	114	4					
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.017	1.001	16					
Totaal IF 17.03	7.112	6.773	332	6				
Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF 13.04) ¹	2.965	44	129	115	115	116	116	2.330
Onderhoud wijzigingen Infraprovider (IF 13.04)	30	0	1	1	1	1	1	25
Totaal geplande realisatie	10.107	6.817	463	122	116	117	117	2.355

Tabel 9: realisatieprogramma HSL-Zuid

In verband met de uitloop van het project tot in 2008 wordt op het HSL begrotingsartikel (17.03) een verschuiving van de kasuitgaven voorzien van 2007 naar 2008. Momenteel is de kasraming voor 2007 € 148 mln, en voor 2008 € 191 mln. Hierdoor ontstaat in 2007 onderuitputting ten opzichte van het reeds in de begroting gereserveerde geld ad € 332 mln. Bij de behandeling van de Najaarsnota 2007 zal dit onderwerp nadere aandacht krijgen.

Ontvangsten

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	103,3	3,2	106,5
EU-subsidie	193,3	0,8	194,1
Totaal	296,6	4,0	300,6

Tabel 10: ontvangsten HSL-Zuid t/m 30 juni 2007

In 2007 is € 3,2 mln aan ontvangsten van derden geboekt ten gunste van de HSL-Zuid.

In de verslagperiode is € 0,75 mln ontvangen aan EU-subsidies. De laatste beschikking in het kader van de TEN-T projecten van de Europese Commissie is hiermee afgerond.

¹ De bedragen in deze reeks zijn exclusief BTW

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
23-01-2007	Brief minister over start commercieel vervoer over HSL-Zuid, met bijlage Gedetailleerde tabel bij DGP/SPO/u.07.00457	Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 22026, nr. 260
09-02-2007	Brief minister met aankondiging toe te sturen reconstructie van gebeurtenissen rond de ERTMS migratie	Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 22026, nr. 261
13-02-2007	Brief minister over de problematiek rond de start van het vervoer op de HSL-Zuid, met bijlage Oude en nieuwe planning oplevering HSL-Zuid	Tweede Kamer, vergaderjaar 2005-2006, 22026, nr. 262
24-04-2007	Brief minister met twintigste voortgangsrapportage HSL-Zuid (periode 1 juli – 31 december 2006), met bijlage Twintigste voortgangsrapportage HSL-Zuid	Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 22026, nr. 264
15-05-2007	Brief minister met informatie over de meest recente stand van zaken rondom de HSL-Zuid	Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 22026, nr. 265
16-05-2007	Brief minister met antwoorden op vragen over de brief van 24 mei 2007	Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 22026, nr. 266
16-05-2007	Brief minister met rapportage Departementale Auditdienst over de twintigste voortgangsrapportage HSL-Zuid	Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 22026, nr. 267
15-06-2007	Brief minister over de financiële consequenties van de vertraging van de start commercieel vervoer over de HSL-Zuid	Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 22026, nr. 268
27-06-2007	Brief minister over onderzoek TU Delft naar beveiligingssysteem ERTMS en rapport Algemene Rekenkamer over de risico's in het gehele HSL-Zuid project	Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 22026, nr. 270

Afkortingenlijst

APSC:	Availability Period Safety Case
BTW:	Belasting Toegevoegde Waarde
CoA:	Certificate of Availability
DGRWS:	Directeurgeneraal Rijkswaterstaat
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
ISA:	Independent Safety Assessor
ISC:	Integrale Safety Case
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NoBo:	Notified Body
OBU:	On Board Unit
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PPS:	Publiek Private Samenwerking
RBC:	Radio Block Center
RCT:	Real Configuration Tests
RWS:	Rijkswaterstaat
TvG:	Toestemming voor Gebruik
TSI:	Technische Specificaties voor Interoperabiliteit
VGR:	Voortgangsrapport

Bijlage 1: Toelichting op de belangrijkste risico's ten aanzien van tijdelijk vervoer met 160 km/uur

Testen en vrijgave infrastructuur

Risico: onvolledige werking ERTMS 2.3.0 Minus Level 1

Uit testen door de Staat blijkt ERTMS versie 2.3.0 Minus Level 1 niet volledig te werken.

Actueel: de op basis van de uitgevoerde testen geconstateerde problemen worden naar verwachting vóór de streefdatum van 10 december 2007 opgelost.

Risico: testprogramma vertraagt het spoor na aanvang beheer (KB) buiten gebruik wordt gesteld

Nadat ProRail beheerder is geworden van het gehele tracé bestaat het risico dat het spoor buiten gebruik wordt gesteld doordat niet tijdig de veiligheid van de infrastructuur is aangetoond.

Actueel: ProRail heeft het spoor op 6 juli 2007 direct na aanvang van het beheer buiten gebruik gesteld vanwege het ontbreken van bedieningsvoorschriften.

Het gevolg hiervan is dat de doorlooptijd van het test- en vrijgaveproces voor ERTMS Level 2 met twee weken is vertraagd. Hierdoor schuiven mogelijk testen door naar 2008.

Risico: geen tijdige Toestemming voor Gebruik transities

ProRail dient toestemming te geven voor het veilig gebruik van de transities met bestaand spoor. Door technische en/of bewijsvoeringproblemen bestaat het risico dat deze toestemming niet voor de start van het proefbedrijf gegeven kan worden.

Actueel: met ProRail wordt in nauw overleg bepaald wanneer sprake is van een voldoende veilige transitie. De periode waarbij een mogelijk tijdelijke gebruiksbeperking op de transities van toepassing wordt verklaard, wordt daarbij tot een minimum beperkt.

Risico: certificerende en vrijgevende instanties maken bezwaar tegen vrijgave van de infrastructuur

De NoBo's, ISA's, ProRail en IVW hebben ten aanzien van verschillende aspecten een formele rol in de vrijgave van de infrastructuur. Door het vernieuwende karakter (aantoonbaarheid eisen volgens Europese TSI-normen en toepassing van ERTMS) kunnen partijen op het standpunt komen te staan dat in onvoldoende mate aangetoond wordt dat aan de eisen is voldaan.

Actueel: Ten aanzien van de functionaliteit van het systeem is inmiddels overeenstemming bereikt over de normering en de uit te voeren testen. Ten aanzien van de veiligheidscriteria en -testen bestaat nog onduidelijkheid. Deze testen moeten aantonen dat de verschillende partijen gesteld staan voor een veilige exploitatie. Momenteel wordt dit nader uitgewerkt.

Vervoer

Risico: de voor het 160 km/uur benodigde TRAXX locomotieven zijn niet tijdig met de juiste ERTMS functionaliteit beschikbaar

Om IVW in de gelegenheid te stellen het Bombardier-TRAXX materieel op tijd toe te kunnen laten op het HSL spoor dienen deze locomotieven tijdig beschikbaar te zijn, voorzien van ERTMS 2.3.0 Minus. Dit is van belang voor de start van het proefbedrijf en daarmee van het commercieel vervoer.

Actueel: in overleg met HSA wordt toelating in een aantal stappen voorzien. De verwachting is dat het toelatingsproces iets langer zal duren dan gepland, doch HSA heeft aangegeven dit op te kunnen vangen in het proefbedrijf. Daarnaast ondersteunt de minister HSA door bij Bombardier aan te dringen op het tijdig leveren van locomotieven met de juiste ERTMS functionaliteit.

Risico: de duur voor het proefbedrijf tijdelijk vervoer is te kort

De duur van het proefbedrijf van HSA is te kort om mogelijk noodzakelijke herstelacties door te voeren indien omissies ten aanzien van operationele procedures worden geconstateerd. Ook is het mogelijk dat certificerende en/of vrijgevende instanties op het laatste moment (tijdelijke) gebruiksbepalingen opleggen die opgenomen moeten worden in de instructies aan het treinpersoneel.

Actueel: initieel was voor het proefbedrijf voor het tijdelijke vervoer een periode ingepland van ruim negen weken, hetgeen als krap werd aangemerkt. Door het inkorten van het proefbedrijf (zie vorig risico) neemt de tijdsdruk verder toe.

Risico: concessie met HSA voor tijdelijk vervoer is niet tijdig gereed

Zonder concessie is commercieel vervoer niet mogelijk. Met HSA dienen inhoudelijke afspraken gemaakt te worden ten aanzien van het tijdelijke vervoer. Na overeenstemming dienen deze afspraken afgestemd te worden met het Ministerie van Financiën waarna de concessie voorgehangen zal worden aan de Tweede Kamer.

Actueel: de voortgang is zodanig dat verwacht wordt dat de termijn tot 10 december 2007 voldoende is. De mogelijkheid bestaat echter dat de Tweede Kamer bezwaren heeft of niet aan behandeling toekomt, waardoor de concessie niet tijdig kan worden verleend.

Risico: betrouwbaarheid vervoersproduct is te laag

Door eventueel tijdelijk van toepassing verklaarde gebruiksbepalingen is de betrouwbaarheid en garantie van het vervoersproduct te laag waardoor het starten van een dienstregeling niet zinvol is.

Actueel: een kleine kans bestaat dat opgelegde tijdelijke gebruiksbepalingen het vervoersproduct dermate zullen schaden dat het opstarten van het commercieel bedrijf niet zinvol is. De belangrijkste dreiging ten aanzien van gebruiksbepalingen is dat geen toestemming wordt verkregen voor het gebruik van de transities.

Risico: gebruiksvergunningen niet op tijd verleend

Als voorwaarde voor verlening van de gebruiksvergunningen, is in de ontwerpbesluiten aangegeven dat HSA moet aantonen dat haar evacuatieconcept werkt. Dit wordt getest op 1 september 2007 in de Tunnel Groene Hart. Mocht deze test volgens de Openbare Hulpverleningsdiensten niet geslaagd zijn, dan bestaat het risico dat de vergunningen niet tijdig verleend worden.

Met de gemeenten spelen daarnaast nog twee onderwerpen die voorafgaand aan het commercieel bedrijf moeten worden opgelost. Het brandweerpersoneel moet tijdig zijn opgeleid om 25kV veilig te kunnen afschakelen. Dit wordt door Rijkswaterstaat georganiseerd. Daarnaast dient het langtransport van gewonden opgezet te worden. Dit behoort tot de scope van de projectorganisatie.

Bijlage 2: Toelichting op de belangrijkste risico's ten aanzien van de Aanvangsdatum

Testen en vrijgave infrastructuur

Risico: onvolledige werking ERTMS 2.3.0 Minus en Corridor

Uit testen door de Staat blijkt ERTMS versie 2.3.0 (Minus en Corridor) op Level 2 nog niet volledig te werken, met name ten aanzien van de stabiliteit van het RBC.

Actueel: Infrasppeed heeft aangegeven de instabiliteit van het RBC te verhelpen. Desondanks blijft dit een reëel risico. Niet uitgesloten wordt dat aanvullende maatregelen en testen noodzakelijk zijn om het functioneren van het RBC stabiel te krijgen. Het is van cruciaal belang dat de stabiele werking van het RBC is aangetoond, voorafgaand aan het HSA proefbedrijf 300 km/uur vanaf 1 april 2008. Vertraging hierin werkt direct door op het behalen van de Aanvangsdatum per 1 oktober 2008.

Risico: OBU 6.3 en testmaterieel niet tijdig beschikbaar

Bij het afsluiten van het ERTMS meerwerkcontract is met Infrasppeed een regeling overeengekomen die Infrasppeed het recht geeft op bonussen indien tijdig de tussenmijlpalen worden behaald. De Staat blijft desondanks drager van de planningsrisico's die gekoppeld zijn aan de (Siemens) OBU (On Board Unit) en de beschikbaarheid van het hogesnelheids-testmaterieel. Niet tijdige beschikbaarheid hiervan leidt direct tot een latere vrijgave van de infrastructuur dan de geplande 31 maart 2008. Gegeven de contractuele termijn van HSA van 26 weken voor testen en proefbedrijf voorafgaand aan de start van het commercieel vervoer, leidt dit tot een overschrijding van de Aanvangsdatum.

Actueel: Voor het geval dat Infrasppeed te laat levert wordt onderzoek gedaan of een OBU (met minder functionaliteit) van een alternatieve leverancier kan worden gebruikt om (een deel van) de testen tijdig te kunnen uitvoeren.

Risico: certificerende en vrijgevende instanties hebben bezwaar op vrijgave infrastructuur

De NoBo's, ISA's, ProRail en IVW hebben ten aanzien van verschillende aspecten een formele rol in de vrijgave van de infrastructuur. Door het vernieuwende karakter (aantoonbaarheid eisen volgens Europese TSI-normen en toepassing van ERTMS) kunnen partijen op het standpunt komen te staan dat in onvoldoende mate wordt aangetoond dat aan de eisen is voldaan.

Actueel: Ten aanzien van de functionaliteit van het systeem is inmiddels overeenstemming bereikt over de normering en de uit te voeren testen. Ten aanzien van de veiligheidscriteria en –testen bestaat op onderdelen nog verschil van inzicht. Deze testen moeten aantonen dat de verschillende partijen gesteld staan voor een veilige exploitatie.

Momenteel wordt dit nader uitgewerkt en afgestemd met de betrokken partijen.

Met betrokken partijen wordt in nauw overleg stap voor stap het vrijgaveproces voorbereid. Daar waar het noodzakelijk, acceptabel en mogelijk is worden 'work arounds' overeengekomen, waarmee op basis van tijdelijke oplossingen het proces voortgang kan vinden.

Vervoer

Risico: geen tijdige toelating van Thalys en TRAXX materieel

Voordat de treinen op de HSL-Zuid met ERTMS 2.3.0 Corridor mogen rijden dient het materieel van HSA in zowel Nederland als België te worden toegelaten.

Actueel: er is op dit moment nog onvoldoende inzicht in de toelatingsplanning van het Thalys- en het Bombardier-TRAXX materieel. Er bestaat hierbij een afhankelijkheid van de materieelleveranciers. Daarnaast zijn mogelijk problemen te verwachten ten aanzien van de toelating van het TRAXX materieel in België. Het ontbreekt op dit punt aan heldere aanspreekpunten en toelatingseisen voor HSA.

De detailplanningen voor de toelating worden opgevraagd. HSA en NMBS nemen inmiddels deel aan de vergaderingen van het Opvolgingscomité, waarin de afstemming tussen de Belgische en Nederlandse delen van de HSL plaatsvindt.

Risico: Samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS is niet tijdig gereed

De conceptovereenkomst tussen de Staat en de NMBS dient door HSA uitgewerkt en vervangen te worden door een samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS. Als deze overeenkomst niet voor Aanvangsdatum gereed is kan dit gevolgen hebben voor de dienstregeling.

Over de samenwerkingsovereenkomst wordt frequent overleg gevoerd tussen de Staat en de Belgische Federale overheid in aanwezigheid van de beide vervoerders.

Risico: gebruik van tijdelijk materieel (160 km/u) legt mogelijke snelheidsbeperkingen op aan het hogesnelheidsmaterieel.

Vanwege comforteisen (druk golf bij passeren tijdelijke trein met hogesnelheidstrein) en capaciteitsbeperkingen (veilige afstand tussen een langzame en een snelle trein) kunnen beperkingen optreden voor het snelle treinmaterieel. De reistijd en mogelijk de dienstregeling van het Thalys materieel komen hierdoor in het geding zolang het tijdelijke 160 km/uur materieel wordt ingezet. Dit betreft niet zozeer een direct risico voor het tijdig behalen van de Aanvangsdatum maar wel op de kwaliteit van het beoogde vervoersproduct (een dienstregeling waar ook 300 km/u gereden wordt).