

Vergaderjaar 2002–2003

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

28 724

Risico-reservering voor de Betuweroute en de HSL-Zuid

Nr. 181

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 23 juni 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de twaalfde Voortgangsrapportage van de HSL-Zuid (22 026/28 724, nr. 178).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 23 juni 2003.

Vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
De Pater-van der Meer

De griffier van de commissie,
Roovers

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Meijer (CDA), Buijs (CDA), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GL), Duyvendak (GL), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF) en Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Huizinga-Heringa (CU), Van Lith (CDA), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GL), Halsema (GL), Vergeer-Mudde (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF) en Luchtenveld (VVD).

1

In hoeverre is het voor de HSL-Zuid beschikbare budget in de post «Onvoorzien» op dit moment verplicht? Wanneer precies wordt verwacht dat het budget is verplicht? Wanneer precies wil de minister de risicoreservering van de HSL-Zuid (en de Betuweroute) aanspreken?

Van het totale onvoorzien ad € 471 mln is op dit moment (stand 15 mei 2003) € 316 mln verplicht. De verwachting is dat in de maand juli het budget volledig verplicht zal zijn. Op dat moment is aanspraak op de risicoreservering noodzakelijk.

Het Rekenkamerrapport over de risicoreservering is op 18 juni uitgebracht. Verwacht wordt dat de behandeling hiervan na het zomerreces zal plaatsvinden. Indien in de periode tussen juli en het debat over het rekenkamerrapport geen verplichtingen voor risicobeperkende maatregelen kunnen worden aangegaan, zal dit een aanzienlijke verhoging van het risico met zich meebrengen. Het niet kunnen treffen van maatregelen betekent dat de aannemers niet tijdig de nodige versnellingsacties in gang kunnen zetten waarmee de tijdige oplevering aan de Infraprovider zeker wordt gesteld. Een niet tijdige oplevering aan IP vertaalt zich in een opschuiven van de opleveringsdatum met voor rekening van de Staat komende kosten van tientallen miljoenen per maand. Een ander belangrijk deel van de nu te treffen maatregelen is gericht op het beter afstemmen van de onderbouw en bovenbouwcontracten. Het niet tijdig treffen van deze maatregelen betekent dat in een latere fase aanzienlijke aanpassings- of herstelkosten moeten worden gemaakt.

Ik zal de Kamer voor het zomerreces per brief informeren over de aanspraak op de risicoreservering.

2

Kan een overzicht gegeven worden van de kosten van externe (nationale en internationale) adviseurs, die door de jaren heen zijn ingehuurd om te adviseren over de exploitatie van de HSL-Zuid en voor het opstellen en afsluiten van het PPS-contract met de infraprovider? Kan hierbij een specificatie worden gegeven van het type adviseurs en de contractbasis waarop zij hebben gewerkt (uurbasis, vast bedrag)? Zijn deze adviseurs betaald door het ministerie van Verkeer en Waterstaat of door het Kenniscentrum PPS van het ministerie van Financiën?

De aanbesteding van de Infraprovider en het Vervoer heeft € 68 mln aan personeelskosten gekost. Hiervan had ongeveer € 4 mln betrekking op eigen ambtelijk personeel. Bovendien is € 15 mln uitgegeven voor het opstellen van het privatiseringsmodel. Ook hierbij is veel gebruik gemaakt van externe advisering, omdat dergelijke kennis niet beschikbaar was binnen de Rijksoverheid. Er is conform Europese richtlijnen aanbesteed. De adviseurs zijn onder verschillende condities en contractvormen ingehuurd mede afhankelijk van de internationale aanbesteding voor deze opdrachten. Er is onder meer veel gebruik gemaakt van raamovereenkomsten. De adviseurs zijn betaald door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Overigens is in twee brieven aan de Tweede Kamer van 14 januari 1998 (FEZ/97/2448 en U1997 00 328) de aanpak toegelicht die V&W en Financiën hebben gevolgd bij het opstellen van het PPS-contract van de HSL en BR. Hierin wordt ook de keuze gemotiveerd voor het inhuren van buitenlandse deskundigheid. Gecontracteerde bureaus zijn de Britse bureaus Booz Allen Hamilton, LEK, Cameron Mc Kenna en Natwest (het latere Royal Bank of Schotland). Naast Britse adviseurs zijn ook diverse Nederlandse adviseurs betrokken geweest, zoals de Landsadvocaat, Twijnstra Gudde, NEI-Kolpron/Ecorys, Lloyd's, PWC, Berenschot en een tenderboard.

Welke risico's zijn er nog, die kunnen leiden tot knelpunten voor de planning of de financiering? Kan in dit licht nader worden ingegaan op de mogelijke vertraging die kan ontstaan bij de tunnel aan de noordrand van Rotterdam als gevolg van daling van de grondwaterstand en de aanvullende beheersmaatregelen die nog goedgekeurd moeten worden door de provincie Zuid-Holland?

Door het nemen van beheersmaatregelen in de onderbouw is het planningsrisico afgenomen. De planning sluit op dit moment aan op de geplande startdatum voor vervoer. Echter, er blijven aanzienlijke planningsrisico's bestaan. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan onverwachte calamiteiten. Een voorbeeld hiervan is het scheefzakken van een hamerstuk bij de brug Hollands Diep, waarbij een dode te betreuren viel. Maar behalve calamiteiten zijn er ook nog andere risico's op het gebied van de planning die kunnen leiden tot vertragingen. Voorbeelden hiervan zijn:

- de nog uit te voeren verkeerswissel A4
- grondverwerving A4
- beroepsprocedure VOBN Boortunnel
- bodemprocedure gemeente Zoetermeer Doorgaand Spoorviaduct
- tunneltechnische installaties Barendrecht
- vergunningen Infraprovider (vormgeving, veiligheid)

Op het financiële vlak zijn er naast de planningsrisico's ook raakvlakrisico's (zie vraag 8), risico's in de onderbouw (o.a. welstandsdiscussies, veiligheid) en risico's met betrekking tot externe kwaliteitsborging en de eigen organisatie. Hierover is de Kamer reeds eerder uitvoerig geïnformeerd.

Tunnel Noordrand Rotterdam

Het risico op vertraging bij de tunnel aan de noordrand van Rotterdam is opgenomen omdat de vergunning met betrekking tot grondwateronttrekking niet toereikend is. De hoeveelheid onttrokken grondwater overschrijdt sterk de vergunde hoeveelheid, met als gevolg dat ook de grondwaterstand sterker daalt dan is toegestaan. Het extra grondwater wordt onttrokken omdat de bouwput vol dreigde te lopen, waardoor de planning sowieso onder druk zou zijn komen te staan.

De provincie heeft echter gedreigd het werk stil te leggen, omdat de vergunningvoorwaarden overschreden gaan worden. Om toch verder te kunnen gaan met het werk is in overleg met de provincie een gedoogbeschikking aangevraagd. Deze gedoogbeschikking loopt vooruit op de nieuwe vergunning, die extra maatregelen tegen de grondwateronttrekking omvat. Naar verwachting zal de gedoogbeschikking medio juni door de provincie worden verleend.

Als beheersmaatregel heeft de opdrachtnemer inmiddels een pakket maatregelen genomen, zoals het aantal «openstaande» kuipen terugbrengen en het aanbrengen van retourbemaling. Voor de locaties die het meest kritisch zijn voor wat betreft mogelijke gevolgen (verzakkingen) heeft de provincie toestemming gegeven de retourbemaling aan te zetten, zodat daar de grondwaterstand stabiel blijft of zelfs weer stijgt. Op dit moment is er op dit punt geen vertraging.

In hoeverre valt de opmerking dat de planning van Barendrecht kritiek is te rijmen met het feit dat de contractering en de vergunningverlening als gepland verlopen?

Iedere uitloop bij kap Barendrecht heeft consequenties voor de uiteindelijke startdatum Vervoer. Dit in tegenstelling tot andere delen van de

onderbouw, waar meer mogelijkheden zijn om vertragingen op te vangen. Tot nog toe is het gelukt om binnen de planning te blijven, maar daar is voortdurende aandacht voor nodig.

5

Zijn door de specifieke wensen en de juridische acties van de gemeenten Zoetermeer en Bleiswijk extra kosten en/of tijdoverschrijdingen ontstaan?

De bouwvergunning voor het Doorgaand Spoorviaduct (DSV) ten noorden van de Rijksweg A12 in de gemeente Bleiswijk is afgegeven door de ministers van V&W en VROM en is eind juli 2002 onherroepelijk geworden.

Op 29 april 2003 heeft de zitting bij de Raad van State inzake de door de ministers van VROM en V&W verleende bouwvergunning in de gemeente Zoetermeer plaatsgevonden ten behoeve van het DSV ten zuiden van de A12. De uitspraak in deze bodemprocedure wordt medio juni verwacht.

Door de juridische acties van eerdergenoemde gemeenten zijn extra kosten en tijdoverschrijdingen ontstaan. Om de werkzaamheden aan het DSV in Bleiswijk en Zoetermeer volgens de planning af te kunnen ronden, wordt in de zomer van 2003 een derde bouwstroom ingezet. Ten opzichte van de oorspronkelijke planning in het onderbouwcontract is er namelijk 9 maanden vertraging opgetreden bij het DSV. De inmiddels bijgestelde datum sluit aan bij de startdatum Vervoer zoals gemeld in VGR12. De eerdergenoemde maatregelen die door deze juridische acties noodzakelijk werden bedragen ruim € 11 mln.

Afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State, kunnen er verdere negatieve gevolgen optreden voor planning en budget.

6

In hoeverre hebben extra veiligheidseisen tijdens de verslagperiode geleid tot extra kosten?

Er zijn regelmatig discussies gevoerd met onder andere de brandweer en decentrale overheden over de interpretatie en uitwerking van de vigerende veiligheidseisen. Dit heeft in een aantal gevallen (o.a. vluchtpadhoogte in tunnels) geleid tot extra kosten.

Verder is ten aanzien van Kap Barendrecht met het oog op de krappe planning besloten om uit te gaan van de maximale variant inzake tunneltechnische installaties, teneinde verdere stagnatie in vergunningverlening te voorkomen. Dit heeft voor de HSL-Z geleid tot additionele kosten ad € 15,6 mln.

Op het gebied van veiligheidseisen is er nog een risico met betrekking tot ontsporingseleiding. De Infraprovider heeft de plicht om aan te tonen dat het spoor voldoet aan de gestelde veiligheidseisen. Indien zij kan aantonen dat hieraan wordt voldaan zonder ontsporingseleiding, hoeft zij contractueel gezien geen ontsporingseleiding aan te brengen. Er bestaat in dat geval een kans dat ondanks het feit dat vanuit het oogpunt van veiligheid ontsporingseleiding niet nodig is, deze alsnog wordt geëist door de betreffende bevoegde gezagen. De ontsporingseleiding komt in dat geval voor rekening van de Staat, hetgeen veel geld zou gaan kosten.

De tunnels worden voorzien van brandwerende bekleding. Er loopt nog een discussie over de temperatuur van 1000 graden Celcius waartegen de bekleding gedurende een bepaalde periode bestand moet zijn.

7

Wat is de inhoud van de regieovereenkomst met Prorail en waarom is deze pas in de zomer van vorig jaar afgesloten?

Doel van de regieovereenkomst is het maken van bindende afspraken over de samenwerking tussen de Staat en de taakorganisaties met betrekking tot het ontwerp en de aanleg van de HSL-Zuid. De regieovereenkomst regelt de inbreng; de betrokkenheid en het commitment van ProRail bij het project. De overeenkomst bevat afspraken over een adequate inbreng van ProRail bij de HSL-Zuid en regelt zaken als betaling en risico-aansprakelijkheid.

Overigens werd in een eerder stadium reeds samengewerkt met de separate taakorganisaties. Na het ontstaan van ProRail zijn deze aparte afspraken onder één noemer gebracht. Het initiatief, de verantwoordelijkheid, de strategie en de aanpak van het project was in handen van het Ministerie van V&W. Nu de bouwfase van de railtechniek in zicht komt is, vanwege de zeer sterke interactie van het HSL-Zuid vervoersysteem met de huidige bestaande railinfrastructuur, in de huidige fase een grotere mate van betrokkenheid en inbreng van ProRail noodzakelijk om tot een succesvolle afronding van het project te kunnen komen. Met het oog hierop is de overeenkomst gesloten.

8

Kan een nadere specificatie worden gegeven van de aard en de omvang van de zogenoemde «raakvlakproblemen», die er waren en die nog opgelost moeten worden?

Het risicoprofiel van de HSL-Zuid bestaat uit de volgende hoofdcategorieën:

- planningsrisico's;
- raakvlakrisico's;
- risico's in de onderbouw;
- risico's met betrekking tot externe kwaliteitsborging en de eigen organisatie.

Ten aanzien van raakvlakrisico's het volgende.

De realisatie van de HSL-Zuid is opgeknipt in verschillende contracten, te weten:

- meerdere Design&Construct contracten voor de aanleg van de fysieke onderbouw en de aansluitingen met het bestaande spoorwegnetwerk;
- een Design, Built, Finance & Maintain contract voor de aanleg van de bovenbouw en het onderhoud van de baan gedurende 25 jaar, en
- een vervoersconcessie voor het vervoer gedurende 15 jaar.

Tussen al deze contracten bestaan raakvlakrisico's. Hieronder volgen een aantal voorbeelden van raakvlakproblemen in overigens willekeurige volgorde.

1. Raakvlakken onderbouw – bovenbouw

De uitgangspunten die aan het ontwerp zijn gesteld van zowel de onderbouw als de bovenbouw zijn functioneel van aard. Hierdoor bestaat een dermate zekere vrijheid voor de aannemers dat het risico bestaat dat de ontwerpen van onder- en bovenbouw niet meer op elkaar passen. Daarnaast was de onderbouw reeds in een gevorderd stadium van uitvoering, terwijl de bovenbouw nog in de ontwerpfase zat. Hierdoor is de benodigde ontwerp-informatie vanuit de bovenbouw niet altijd tijdig beschikbaar gekomen om alle noodzakelijk aanpassingen tijdig (voor uitvoering) door te voeren in de onderbouw. Het risico hierbij is dat zonder aanvullende maatregelen objecten en systemen worden uitgevoerd die gedeeltelijk niet correct aansluiten. Om dit risico te voorkomen worden maatregelen getroffen in de uitvoering van de onderbouw en in het ontwerp van de bovenbouw.

2. Opleveringen en overdrachten
Ten behoeve van de HSL-Zuid worden tal van kruisingen met de HSL en andere infrastructuur (duikers, onderhoudswegen, etc) gerealiseerd, die uiteindelijk moeten worden overgedragen aan de beheerders, zoals Gemeentes, Waterschappen, Prorail, etc. Bij overdracht van infrastructuur wordt het onderhoud gekapitaliseerd en een afkoopsom betaald aan de toekomstige beheerders. Hiermee is ten tijde van de PKB in het budget van de HSL-Zuid geen rekening gehouden. Daarnaast moeten de onderbouw aannemers informatiepakketten opleveren bij de gereedkomende kruisende infrastructuur en het HSL tracé. Het vervaardigen van kant en klare opleverpakketten valt buiten de contracten van de onderbouwaannemers, waarvoor claims bij de projectorganisatie neergelegd zullen worden.
3. Raakvlakken bovenbouw-vervoer
Zowel de Infrasppeed als HSA zijn gehouden aan de technische specificaties voor interoperabiliteit (TSI's). Daarbinnen heeft de Infraprovider ontwerprijheid binnen de grenzen van de in het contract gestelde functionele eisen. De Vervoerder (HSA) heeft, binnen de grenzen van de technische specificaties, een redelijke keuzevrijheid voor rollend materieel. Hierdoor bestaat de kans dat ontwerpwijzigingen moeten worden doorgevoerd, om te voorkomen dat het rollend materieel slechts met restricties op de baan toegelaten mag worden. Door reeds in een vroegtijdig stadium een testplan op te stellen voor de integratietests, wordt getracht dit soort risico's zo vroeg mogelijk te identificeren en te managen.
4. Elektromagnetische compatibiliteit (EMC)
Het betreft de effecten van 25 kV wisselspanning van de bovenleidingen op de omringende systemen en naastgelegen sporen. Zo zijn er invloeden op onderliggende kabels en leidingen en op beveiligingsystemen van naastgelegen sporen en het daarop rijdende materieel. De effecten blijken groter te zijn dan verwacht. Om dit risico te beheersen dienen maatregelen te worden genomen.
5. Duurzaamheid
Een voorbeeld van dit risico wordt gevormd door duurzaamheidsdiscussies over de coating van de brug Hollandsch Diep. De oorzaak van de claim is gelegen in de reeds gesloten contracten met de civiele aannemer en de Infraprovider. De Infraprovider is van mening dat de toegepaste coating niet van de kwaliteit is die hij krachtens zijn contract had mogen verwachten. Krachtens het contract dat de Staat heeft met de civiele aannemer voldoet de coating daarentegen wel. De Infraprovider wordt nu naar eigen zeggen geconfronteerd met hogere beheer- en onderhoudskosten dan verwacht, en kan hiervoor een claim indienen. Getracht wordt de omvang van het probleem te beperken door de oorzaak en mogelijke oplossingen voor het probleem te laten onderzoeken door deskundigen. Regelmatig vindt overleg plaats met de (deskundigen van) de civiele aannemer en de Infraprovider. Eventueel moet besloten worden tot het uitvoeren van preventieve maatregelen, zoals het (gedeeltelijk) opnieuw aanbrengen van een verflaag.

9

Wat is het sponsoroverleg precies? Hoe werkt het en wat heeft het opgeleverd? Reikt het sponsoroverleg de juiste oplossingen aan? Worden er bijvoorbeeld als gevolg van dit overleg extra maatregelen getroffen?

Het sponsoroverleg is een aan het eind van vorig jaar door de Directie HSL-Zuid geïnitieerd overleg tussen de leden van raden van bestuur van de diverse civiele aannemingscombinaties, Infrasppeed en de Directie

HSL-Zuid. Het heeft tot doel de besluitvorming aangaande raakvlak-aangelegenheden tussen onder- en bovenbouw direct met de beslissers tot een oplossing te brengen. Per aannemingscombinatie, cluster genaamd, heeft een serie voorbereidende overleggen [werkgroepen] plaatsgevonden met als finale een door «sponsors» [de beslissers] gevoerd overleg, waarin de door de werkgroep voorgelegde adviezen worden beoordeeld en tot besluitvorming werd overgegaan.

De sponsoroverleggen hebben een goede uitwerking gehad en een aantal zaken zijn opgelost zonder dat hiermee veel kosten zijn gemoeid voor partijen. In andere gevallen is door het treffen van maatregelen voorkomen dat gevolgkosten groter worden. In weer andere gevallen heeft het overleg geleid tot een verbeterde procesgang, waardoor zonder kosten raakvlakrisico's konden worden weggenomen. In het vervolg op de sponsoroverleggen is een regelmatige «herhalingsoefening» met partijen gaande om vast te stellen of we nog steeds op het goede spoor zitten.

10

Wat is – gezien de melding dat er een discussie is over de vormgeving van de bovenbouw en de kosten die daaraan verbonden zijn – precies de aard van het probleem en de omvang van de kosten?

Ten tijde van de contractonderhandelingen met Infraspeed was het Masterplan Vormgeving nog niet uitgekristalliseerd. Met Infraspeed is afgesproken dat zij een aanbieding zouden doen op basis van het ten tijde van het Tracébesluit vastgestelde document «Kaders voor kwaliteit». Uit overleg met Infraspeed bleek dat de kosten voor het Masterplan Vormgeving kunnen oplopen tot € 100 mln. Dit heeft ertoe geleid dat Infraspeed te kennen is gegeven dat zij terug dienen te keren tot de «Kaders voor kwaliteit». Hiermee is een potentiële claim gemitigeerd.

11

In het contract tussen België en Nederland wordt uitgegaan van ingebruikname van de HSL-Zuid in juni 2005. Beide landen gaan naar alle waarschijnlijkheid deze datum niet halen. Hoe hoog zijn naar verwachting de boetes die Nederland en België aan elkaar moeten betalen? Zijn er afspraken gemaakt met Frankrijk over ingebruikname van de HSL-Zuid? Zo ja, zitten er boeteclausules in deze contracten?

In het Verdrag tussen Nederland en België van 21 december 1996 is geregeld dat een gezamenlijk ingesteld Opvolgingscomité in staat voor een nauwe opvolging van de betreffende procedures en werken aan de HSL tussen met name Rotterdam-Lombardijen en Antwerpen-Luchtbal. Tevens is geregeld dat het Opvolgingscomité de beide Ministers schriftelijk kan voorstellen om de realisatiedatum (datum ingebruikname) aan te passen.

Indien de hogesnelheidslijn niet op de overeengekomen realisatiedatum kan worden opengesteld ten gevolge van achterstand van één der partijen in de aanleg van de hogesnelheidslijn op haar grondgebied, zal deze partij aan de andere partij bij wijze van schadevergoeding een forfaitaire som per kalenderdag vertraging betalen. Deze som is bepaald op 45 000 Nederlandse gulden in geval van achterstand van België en op 750 000 Belgische frank in geval van achterstand van Nederland (prijspeil januari 1997).

Met de Franse Staat zijn geen afspraken gemaakt en dus ook niet over boetes. Ten tijde van de aanbesteding van het vervoer over de HSL heeft SNCF toezeggingen gedaan over de beschikbaarheid van de infrastructuur naar Parijs, die in lijn zijn met hetgeen waarop HSA gecontracteerd is. Het

is verder aan de vervoerders: HSA, NMBS en SNCF om nadere afspraken te maken voor het vervoer tussen Amsterdam en Parijs.

12

In hoeverre zullen nadere afspraken met België en Frankrijk de concessievoorwaarden van de concessie, die de Staat aan HSA heeft verleend, kunnen beïnvloeden? In welke vorm worden dergelijke nadere afspraken gegoten en hoe wordt de Tweede Kamer hierbij betrokken?

Tussen de Staat en HSA geldt te allen tijde de Concessieovereenkomst. De nadere afspraken die HSA met haar partners NMBS en SNCF gaat maken, zullen moeten passen binnen de voorwaarden van de Concessieovereenkomst. HSA kan naar aanleiding van het overleg tussen HSA en haar partners NMBS en SNCF over het grensoverschrijdende vervoer met wijzigingsvoorstellen op de Concessieovereenkomst komen. Voorstellen zullen conform in de Concessieovereenkomst opgenomen wijzigingsprocedure behandeld worden. De Kamer wordt hierover geïnformeerd via de reguliere voortgangsrapportage HSL-Zuid.

13

Zijn er afspraken gemaakt met de Franse overheid over het treinverkeer per HSL, dat verder rijdt dan Parijs via de oostelijke TGV-omleiding bij Parijs? Zo nee, welke contractuele afspraken acht de regering noodzakelijk om ervoor te zorgen dat Nederland aangesloten wordt op het hele Europese HSL-netwerk en niet slechts op het netwerk ten noorden van Parijs?

Er zijn geen afspraken gemaakt met de Franse overheid, noch met de SNCF, over het vervoer verder dan Parijs. Mochten vervoerders een markt zien voor andere bestemmingen, dan staat het hun vrij daarover afspraken te maken.

14

De HSA heeft de exclusieve rechten gekregen voor het gebruik van de HSL binnen Nederland. Zijn de rechten die HSA heeft gekregen voor het gebruik van de internationale paden in Nederland ook exclusief? Heeft HSA rechten gekregen voor het gebruik van internationale paden in België en Frankrijk? Welke afspraken zijn er met de Belgische en Franse overheden gemaakt over het internationaal treinverkeer over het HSL-tracé?

Het verlenen van exclusieve rechten voor internationale paden is Europees rechtelijk niet mogelijk.

Door de Staat zijn afspraken gemaakt met NMBS over het internationale vervoer tussen Amsterdam en Brussel. De Concessie-overeenkomst verplicht HSA tot exclusieve samenwerking met NMBS voor het vervoer tussen Amsterdam en Brussel. De overeenkomst die de Staat met NMBS heeft gesloten verplicht de NMBS tot een soortgelijke samenwerking met HSA. Voor de afspraken met SNCF verwijs ik naar het antwoord op vraag 11.

15

Gesteld wordt dat er internationaal zowel afspraken zijn gemaakt met HSA als met NMBS over de opbrengstverdeling tussen de vervoerders. NMBS betwist deze afspraken. Kan aangegeven worden wat deze afspraken inhouden? Moet HSA opbrengsten afstaan voor binnenlands vervoer? Hebben de Belgische, Franse en Nederlandse overheid onderling afspraken gemaakt over de opbrengstverdeling? Zo ja, welke?

Zoals aangegeven loopt tussen de Staat en de NMBS een arbitrage-procedure. In het belang van de voortgang van deze procedure kan de Staat daar op dit moment geen mededeling over doen. De afspraken over opbrengsten en kosten sluiten in grote lijnen aan bij hetgeen dat internationaal gebruikelijk is tussen vervoerders.

De Belgische, Franse en Nederlandse overheid hebben geen onderling afspraken gemaakt over de opbrengstverdeling. Er zijn geen interstatelijke afspraken op dit punt.

16

Wanneer lopen de contracten met België en Frankrijk over het personenvervoer met de Thalys af? Kan Nederland deze contracten opzeggen?

Uitgangspunt voor alle bij de Thalys betrokken vervoerders is dat het bedrijf ophoudt te bestaan op het moment van inbedrijfname van de HSL-Zuid.

17

Wat is precies de inhoud van de overeenkomst tussen Prorail en de Staat?

Zie vraag en antwoord 7.

18

Kan concreet worden ingegaan op het proces van systeemintegratie? Wat betekent dit precies?

Een hogesnelheidslijn kan worden beschouwd als een groot complex technisch systeem van naadloos samenwerkende onderdelen met zeer hoge eisen aan de veiligheid. Om een dergelijk complex vervoerssysteem te kunnen ontwerpen, aanbesteden en uiteindelijk realiseren is het noodzakelijk om het project in verschillende onderdelen te splitsen. Zo bestaat de HSL-Zuid uit een tal van civiele onderbouwcontracten, contracten voor aansluitingen op het bestaand spoor, een infraprovider contract en een vervoerscontract. Onder systeemintegratie verstaan we het samenstel van managementactiviteiten die waarborgen dat er uiteindelijk een goed werkend vervoerssysteem wordt opgeleverd. Het goed werkende vervoerssysteem is als volgend gedefinieerd: de treinen over de HSL, inclusief bestaand spoor, rijden zonder vertragingen volgens het overeengekomen bedieningspatroon, met de overeengekomen veiligheid.

19

Is er op dit moment in tegenstelling tot december 2002 wel voldoende informatie beschikbaar om de Tweede Kamer adequaat te informeren over de mogelijke effecten van een tariefrestrictie? Zo nee, waarom niet?

Na het debat in de Kamer op 11 december 2002 heb ik de HSL-vervoerder, conform de uitkomsten van het debat, om nadere informatie gevraagd. Bij brief van 19 februari 2003 heb ik de Kamer over de uitkomst geïnformeerd. Strekking van de boodschap was dat de vervoerder de bedoelde informatie, die de Kamer en ik noodzakelijk achten voor een vervolg, niet wenste te leveren. Zonder deze informatie zijn verdere stappen niet mogelijk. Ik beschouw momenteel de discussie over een tariefrestrictie dan ook als afgerond.

20

Het bestellen van materieel is uitgesteld tot voorjaar 2003. Is er inmiddels materieel besteld? Zo ja welk type? Zal er bij oplevering van de lijn voldoende materieel zijn?

De aanbesteding van het materieel voor nationaal gebruik bevindt zich in een vergevorderd stadium. Het sluiten van het contract tussen HSA en de materiële leverancier wordt in september 2003 voorzien. HSA is verantwoordelijk voor het tijdig beschikbaar hebben van voldoende geschikt materieel om het met de Staat overeengekomen bedieningspatroon te kunnen uitvoeren. HSA heeft aangegeven dat zij de planning kan realiseren. Rondom het internationale materieel is nog discussie gaande tussen HSA en de toelatende instantie over de inzet van het bestaande Thalys-materieel.

In de Concessieovereenkomst is gesteld dat het door HSA te verwerven materieel moet voldoen aan de wettelijke eisen om te worden toegelaten. Binnen deze wettelijke eisen mag HSA haar eigen afwegingen maken voor het type materieel. Op dit moment is hierover nog niets bekend.

21

Welke «aanvullende maatregelen» zijn noodzakelijk om de thans geldende aanvangsdatum te halen?

De volgende aanvullende maatregelen zijn c.q. worden genomen:

1. Met nagenoeg alle aannemers voor de onderbouw zijn nieuwe mijlpaaldata overeengekomen die passen binnen de vigerende planning HSL-Zuid. Hierdoor wordt vertraging, welke is veroorzaakt door opdrachtgever, afgerekend en worden inloopmaatregelen die de aannemer treft vergoed.
2. De Infraprovider is momenteel bezig om aan de hand van een lijst van opleveringsmijlpalen van de onderbouw het eigen uitvoeringsproces op te zetten. Met dit nog overeen te komen, herziene uitvoeringsplan kunnen de onderdelen die op het kritieke pad van de HSL-planning liggen, zonder aanvullende maatregelen, binnen de vigerende planning gebracht worden.
3. Tot slot zijn er middelen nodig om bij calamiteiten en andere onverhoopte toekomstige tegenvallers correctieve maatregelen te treffen in de onderbouw. Dit alles om de uitvoeringsplanning van de Infraprovider niet te frustreren.

22

Wat wordt precies verstaan onder tussentijdse afrekeningen van risico's met directies van Rijkswaterstaat? Voor welke risico's vinden deze afrekeningen plaats en zijn er nog meer van deze risicoafrekeningen te verwachten? Hoe kan dit alles leiden tot een verhoging van het totale projectbudget?

Met Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland is in 2000 een protocol getekend betreffende de uitvoering van het gedeelte A4 die met de HSL-Zuid bundelt. In dit protocol waren een aantal posten opgenomen die mogelijk in een later stadium alsnog in uitvoering zouden worden genomen door Directie HSL-Zuid. Deze budgetneutrale scope-overhevelingen van Directie Zuid-Holland naar de Directie HSL-Zuid worden binnenkort in een wijzigingsprotocol opgenomen.

Daarnaast is bij het sluiten van het protocol geïdentificeerd welke risico's er mogelijk zouden kunnen optreden. Daartoe is een post onvoorzien benoemd ad € 17 mln.

In 2002 is als voorschot op het te sluiten wijzigingsprotocol € 12 mln. overgeheveld naar de begroting HSL-Zuid (onderdeel 03.03.04 Rijkswegen). Het wijzigingsprotocol wordt binnenkort getekend waarbij zowel de post onvoorzien als de overeengekomen posten deel van uitmaken.

Uit de post onvoorzien worden de volgende zaken bekostigd:

- toekomstvastе breedte A4 (verband houdende met de scopewijziging verdiepte ligging; blz 15. VGR 9)
- Het niet realiseren van in de aanneemsom gerekende opties (besparingen) die ten tijde van de contractondertekening met de aannemer (juli 2000) waren overeengekomen. Het niet kunnen realiseren van deze opties wordt veroorzaakt doordat de opdrachtgever veelal de randvoorwaarden voor het welslagen daarvan niet kan nakomen danwel dat aannames anders uitpakken in de praktijk. In dit geval betreft het hergebruik van grond uit de Boortunnel, gebruik EME-asfalt en lichtgebonden fundering, het niet openbreken oude A4 doch herzien als westbaan, en een herberekening van aantal m³ grondverzet.

Binnen het budget van V&W vindt een overheveling plaats. Het projectbudget neemt door deze overboeking per saldo toe, en de begroting van de A4 bij Directie Zuid-Holland met een evenredig deel af.

23

Waar en hoe is in 2002 een voordelig saldo van ontvangsten van 3 mln euro ontstaan? Met welk doel en om welke redenen wordt dit toegevoegd aan het projectbudget voor de HSL-Zuid?

Op het ontvangstenartikel is, naast de in 2002 ontvangen EU-subsidiegelden, een bedrag van € 3 mln. ontvangen voor capaciteitsgerelateerde volumekortingen, overdracht van activa naar andere RWS-onderdelen, detachering van ambtelijk personeel naar andere RWS-onderdelen en bijdragen van derden.

Dit zijn dus ontvangsten, waar eerder uitgaven tegenover hebben gestaan. Met de EU-subsidies is reeds in de dekking voor uitgaven rekening gehouden (tabel 6 op blz 35 VGR 12).

24

Hoe kan de verder opgelopen vertraging bij de civiele onderbouw HSL-Zuid en de A16 worden verklaard?

De oorspronkelijke vertraging bij de civiele onderbouw HSL-Zuid en de A16 is opgelopen door:

- vertragingen in de grondverwerving;
- het verleggen van kabels en leidingen t.b.v. de aanleg van de HSL-Zuid en de A16;
- het uitvoeren van explosieven onderzoek;
- archeologisch onderzoek;

Er is de afgelopen verslagperiode bij Brabant-Zuid schoon schip gemaakt inzake discussies tussen de Staat en de aannemer over onder meer verträgen die voor rekening van de Staat komen (vergunningen, grondverwerving, e.d.) en verträgen die de aannemer zelf zou moeten opvangen binnen de contractueel overeengekomen opleverdatum. Dit heeft onder meer geleid tot aanpassing van de contractuele opleverdatum, zoals deze is weergegeven in paragraaf 3.4 van VGR 12.

25

Hoe valt het te verklaren dat in een relatief korte tijdsperiode de post onvoorzien bijna uitgeput is? Op grond van welke criteria wordt beoordeeld of een tegenvaller ten laste van de post onvoorzien mag worden gebracht? Kan een overzicht worden gegeven van de posten die tot en met de 12e voortgangsrapportage ten laste van de post onvoorzien zijn gebracht?

Medio vorig jaar is duidelijk geworden dat er nog sprake is van een aanzienlijke hoeveelheid risico's bij de HSL-Zuid. Dit heeft geleid tot de bewuste risicoreservering bovenop het op dat moment nog beschikbare onvoorzien. Ik heb destijds aangegeven dat voor het beheersen van de risico's dit geld nodig is. Er is de afgelopen periode op het gebied van risicobeheersing veel werk verricht. Ik wil dit hieronder in het kort toelichten. Een gedetailleerd overzicht is opgenomen in de bijlage.

Uitputting post onvoorzien

De post onvoorzien is tot en met 15 mei voor € 316 verplicht. Hieronder volgen een aantal belangrijke posten.

- Bij het bepalen van de post onvoorzien medio 2000 (contract-ondertekening civiel) is de N446, als nog te gunnen onderdeel van de HSL-Zuid, met een achteraf veel te laag bedrag als «post onvoorzien» opgenomen. Inmiddels is de raming naar boven bijgesteld. De meerkosten ad € 35,4 mln worden ten laste gebracht van de post onvoorzien.
- De discussies over extra eisen als gevolg van veiligheid en vormgeving hebben vanaf medio 2000 gespeeld. De uitkomst van deze discussies pakt qua kosten veel zwaarder uit dan was aangenomen in de post onvoorzien. Een behoorlijk deel van deze kosten hebben zich voor de onderbouw in 2002 en 1e kwartaal 2003 gematerialiseerd (€ 19,8 mln).
- Ook zijn er gedurende de uitvoering exogene scopewijzigingen doorgevoerd zoals bijvoorbeeld de extra verdiepte bak in Bergschenhoek. De Minister heeft extra middelen vrijgemaakt. Achteraf bleken de kosten op basis van meer actuele en gedetailleerde informatie hoger uit te pakken (€ 11 mln).
- Als gevolg van bovengenoemde discussies en tegenvallers in de grondverwerving en overige conditionerende werkzaamheden waarvoor de opdrachtgever verantwoordelijk is, hebben de aannemers vertraging opgelopen. Deze vertraging en bijpassende inloopmaatregelen om nog binnen de vigerende planning te blijven zijn voor de meeste onderbouwclusters met name in 2002 en begin 2003 afgerekend (€ 49,7 mln.).
- In de aanneemsommen van de gesloten onderbouwcontracten zijn opties & optimalisaties (besparingen) op voorhand ingerekend. Deze opties & optimalisaties dienden echter nog wel gerealiseerd te worden. Al snel na de contractondertekening werd duidelijk dat een aantal opties & optimalisaties om diverse redenen niet gerealiseerd konden worden. Dit heeft geleid tot onttrekkingen op de post onvoorzien (€ 34,3 mln.).
- Gedurende de uitvoering bleek dat de projectorganisatie langer in stand gehouden moet worden door vertraging in het project. Daarnaast is versterking noodzakelijk om de risico's in voldoende mate te kunnen beheersen. Dit heeft tot extra verplichtingen geleid in de VAT-kosten (€ 28,6 mln.).

Criteria om posten ten laste van onvoorzien te brengen:

- Beheersmaatregelen ter mitigatie van risico's (zoals dikkere tunnel-elementen boortunnel, verplaatsen geplooid maaiveld Bergschenhoek);
- Opgetreden restrisico's die contractueel voor rekening van opdrachtgever komen (vertraging als gevolg van conditionering, projectgegevens die afwijken van situatie buiten etc.);
- Ingerekende opties & optimalisatie die niet gerealiseerd kunnen worden;
- Ramingen/aanbestedingen die hoger uitpakken dan waarvoor middelen staan gereserveerd (zoals N446, extra verdiepte bak Bergschenhoek);

- Aanvullende eisen door veiligheidsinstanties, vormgeving, infra-beheerders en gemeenten om vergunningen tijdig te verkrijgen dan wel te behouden;
- Mutaties die ten laste van de post onvoorzien worden gebracht omdat elders geen aanvullende middelen beschikbaar zijn (zoals verplaatsen Boerderette Hoogmade).

Per saldo is met de uitgevoerde acties van het beschikbare onvoorzien per 15 mei 2003 nog € 155 mln. beschikbaar. In dezelfde bijlage is aangegeven aan welke onderdelen deze beschikbare middelen tot en met de zomer naar verwachting zullen worden uitgegeven.

Het risicoprofiel vertoont inmiddels een (licht) dalende tendens, maar is nog niet voldoende gedaald om de omvang van de risicoreservering te kunnen bijstellen. In Voortgangsrapportage 12 van de HSL-Zuid heb ik aangegeven ik ten behoeve van de HSL-Zuid naar verwachting vanaf deze zomer gebruik zal moeten maken van de risicoreservering.

Onttrekkingen uit post onvoorzien tot en met 1e Kwartaalrapportage 2003 (in mln):	€ 291
Vertragskosten veroorzaakt door OG (conditionering/welstand) + preventieve maatregelen in de onderbouw om overschrijding op IP+9 maanden te voorkomen.	€ 49
N446: aanzuivering budget naar aanleiding van herziene raming	€ 35,4
Niet gerealiseerde opties en optimalisaties die in de initiële aanneemsommen waren ingerekend	€ 31
Scope uitgevoerd door Projectorganisatie Betuweroute	
• meerkosten TTI's a.g.v. hogere veiligheidseisen	€ 15,6
• tegenvaller van destijds nog aan te besteden kilometer Kijfhoek	€ 12,7
Aanpassingen VAT-budget (projectorganisatiekosten) a.g.v. versterking en langere doorloop project	€ 28,6
Saldo tegenvallers en onvoorziene zaken binnen de Onderbouwcontracten	€ 22
Stelpost engineering in contract Zuid-Holland-Midden en Bra-Zuid	€ 21
(Meer)kosten voor <i>exogene</i> scopewijzigingen: • Verdieping HVOB Bergschenhoek	€ 11
• Verplaatsen boerderette Boskade	€ 3
• Mopmolen	€ 0,15
• Verdiepte ligging kruising A4	€ 0,34
Tegenvallers a.g.v. veranderingen Bouwstoffenbesluit, regelgeving en/of extra eisen van weg/waterbeheerders + overige overheden	€ 14
Beheersmaatregel om overschrijdingen op horizontale verplaatsingstolerantie te voorkomen: verplaatsen geplooid maaiveld HVOB Bergschenhoek	€ 11,5
Beheersmaatregel duurzaamheid: dikkere tunnelwand Boortunnel (50cm -> 60 cm)	€ 11
Meerkosten a.g.v. Welstandseisen in de onderbouw	€ 10
Meerkosten in onderbouwcontracten a.g.v. maatregelen door raakvlakafstemming met Infraprovider	€ 6,6
Korting op de IBOI 2001 (index bruto overheidsinvesteringen)	€ 6
Overige	€ 2
Onttrekkingen onvoorzien vanaf 1e KR 2003 t/m 15 mei 2003	€ 25
Meerkosten a.g.v. Welstandseisen in de onderbouw	€ 19,8
Saldo tegenvallers en onvoorziene zaken binnen de onderbouwcontracten	€ 3,3
Preventieve maatregelen om vertraging in onderbouw te voorkomen	€ 0,7
Niet gerealiseerde opties en optimalisaties die in de initiële aanneemsommen waren ingerekend	€ 0,7
Meerkosten in onderbouwcontracten a.g.v. maatregelen door raakvlakafstemming met Infraprovider	€ 0,5
Prognose onttrekkingen tot in juli 2003	€ 155
Tekort op de IBOI (vigerende aanneemsommen index ultimo 2002); het betreft het verschil tussen de Index Bruto Overheidsinvesteringen die de HSL-Zuid jaarlijks krijgt toegekend en de met de aannemers overeengekomen in de GWW-sector gebruikelijke prijsindices van onder meer CBS. Tot nog toe was de veronderstelling dat deze kosten zich uitmiddelen op de lange termijn. De accountantsdienst stelt zich echter inmiddels op het standpunt dat het niet langer verantwoord is dit verschil niet budgettair te dekken.	€ 77
Vertragskosten Boortunnel Groene Hart veroorzaakt door de opdrachtgever (conditionering/welstand) + preventieve maatregelen in de onderbouw om overschrijding op IP+9 maanden te voorkomen	€ 25
EMC	€ 22,5
Overig	€ 30,5
Totaal beslagleggingen (= verplichtingen) post onvoorzien	€ 471