

Vergaderjaar 1999–2000

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs

Nr. 106

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 1 december 1999

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft naar aanleiding van de brief en het rapport van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 juni 1999 inzake «het vijfde voortgangsrapport HSL-Zuid» (22 026, nr. 90) de minister een aantal vragen voorgelegd. Deze zijn door de minister bij brief van 29 november 1999 beantwoord. De vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Blaauw

De griffier voor dit verslag,
Atkins

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GL), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Van Zijl (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GL), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Hindriks (PvdA).
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GL), De Boer (PvdA), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Walssem (D66), Vendrik (GL), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Dijkstra (PvdA), Bos (PvdA).

1

De leden van de VVD-fractie vragen of de regering uitleg kan geven over de gesignaleerde opwaartse kostendruk binnen het budget van de HSL-Zuid? Waar zitten de overschrijdingen c.q. waar worden ze verwacht? Wat gaat de regering doen om de kosten in de hand te houden, zo vragen genoemde leden.

De in de 5^e voortgangsrapportage genoemde opwaartse kostendruk kwam op een moment dat het HSL-Zuid project eind 1998, begin 1999 in een transformatie fase verkeerde.

De voorbereidingsfase werd centraal aangestuurd en beheerst. Om voor de uitvoering gesteld te staan, is de lijn opgeknipt in 5 geografische «clusters» (aangeduid als projectbureaus) voor de onderbouw en een «cluster» voor de bovenbouw. Deze projectbureaus zijn medio 1998 gevormd. Dit betekende een decentralisatie van taken, verantwoordelijkheden en budgetten. Deze overgang betekende ook dat tot dan toe centraal opgestelde (kosten)rapportages afgestemd dienden te worden op de nieuwe decentrale situatie.

De projectbureau-managers is verzocht een plan van aanpak aan te leveren voor het realiseren van hun deel van de uitvoering van het traject. De geaggregeerde plannen van aanpak gaven in eerste instantie een overschrijding aan ten opzichte van het beschikbare budget. Dit effect wordt verklaard door een «natuurlijke» neiging om bij het overnemen van taken, verantwoordelijkheden en budgetten alle onzekerheden nog eens nadrukkelijk naar voren te brengen. Naar aanleiding hiervan heeft begin 1999 de in voortgangsrapportage 5 aangekondigde integrale review op de kosten plaatsgevonden. In een intensief interactief proces hebben projectleiding en de managers van de projectbureaus alle plannen van aanpak ten aanzien van bouwkosten en VAT kosten (=voorbereiding, administratie en toezicht) kritisch doorgenomen. Dit proces is in juni afgesloten met het vaststellen van taakstellende budgetten per projectbureau. Hierbij hoort volgens de laatste inzichten nog een overschrijdingstendens van zo'n 200 mln in deze fase van het project en in relatie tot het totale projectbudgetten is dit evenwel nog geen reden tot budgetaanpassing.

Desalniettemin blijft er natuurlijk wel een zekere druk op het budget bestaan. Een voorbeeld hiervan vormt onder andere ook een eventueel tegenvallende (hogere) prijsontwikkeling in een vrij levendige bouwmarkt. Manieren om deze budgettaire druk te weerstaan zijn met name gelegen in het qua onderhandelingen zo scherp mogelijk doorlopen van het aanbestedingstraject voor de grote bouwcontracten, met een duidelijk oog voor de mogelijkheden die de expliciet nagestreefde design en build filosofie biedt.

In dit verband staat het taakstellende karakter van de budgetten hoog in het vaandel van de HSL-Zuid organisatie.

2

De leden van de fractie van GroenLinks vragen wanneer uitsluitel wordt gegeven over het eerste bod voor het vervoer op de Hogesnelheidslijn (HSL)-Zuid, zoals gedaan door NS-reizigers?

Op vrijdag 12 november 1999 heb ik tijdens een persconferentie het eerste bod van NS toegelicht. Vervolgens heeft op 17 en 18 november nader overleg plaatsgehad met de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat, respectievelijk met de Tweede Kamer.

3

De leden van de PvdA-fractie constateren dat gemeenten en omwonenden zes klankbordgroepen (vijf in Noord-Brabant, een in het Groene Hart)

hebben gevormd om de bouwhinder te beperken; de wensenlijst wordt betrokken bij het selecteren van aannemers. Tot welke hinder beperkende maatregelen kan worden overgegaan? Hoe verloopt deze werkwijze? Kan ze ook bij andere infrastructurele ingrepen worden toegepast, zo vragen genoemde leden?

In de klankbordgroepen wordt informatie uitgewisseld en ideeën aangedragen. Bij het opstellen van het programma van eisen is rekening gehouden met de aangedragen ideeën en wensen. Onder meer om technische, financiële juridische redenen zijn niet alle ideeën en wensen gehonoreerd. Mede naar aanleiding van de klankbordgroepen zijn in het programma van eisen harde randvoorwaarden opgenomen over het maximale geluid tijdens de bouw. Voor dat met de bouw begonnen wordt zal de aannemer moeten aantonen dat hij aan deze randvoorwaarden voldoet. Overwogen wordt te zijner tijd, als ook tijdens de bouw ervaring is opgedaan met de klankbordgroepen, deze werkwijze te evalueren.

4

Met 45 appellanten, die bezwaar tegen het Tracébesluit bij de Raad van State hadden aangetekend, is in nauw overleg een bevredigende oplossing bereikt. Welke oplossingen zijn bereikt en op welke wijze kwam deze oplossing tot stand, zo vragen de leden van de PvdA-fractie?

In de periode van behandeling van de beroepen tegen PKB en Tracebesluit is de verwerving van gronden en de bijbehorende onderhandelingen met betrokkenen, waaronder appellanten, voortgezet.

Met een aantal appellanten is in deze periode tot overeenstemming gekomen over de aankoop van gronden en opstallen dan wel schadeloosstelling van geleden/te verwachten schade. Deze appellanten hebben vervolgens hun beroep ingetrokken.

5

Natuurcompensatie op basis van het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) omvat totaal 200 ha; betreft dit kleinschalige compensatie op locatie, of is ook grootschalige gebundelde compensatie in de regio mogelijk, met wellicht een hogere waarde voor natuur en landschap, vergelijkbaar met de aanpak in het kader van PMR? (p. 6)

Bij het zoeken van compensatiegebieden is zoveel mogelijk aangesloten bij randvoorwaarden/richtlijnen uit het landelijk en provinciaal compensatiebeleid. Uitgangspunt bij het toepassen van het compensatiebeginsel is dat per geval voor iedere gebiedscategorie, wat betreft areaal en kwaliteit, in beginsel geen netto verlies aan waarden mag optreden.

Belangrijke criteria bij het bepalen van zoekgebieden waren onder andere:

- per gebiedscategorie geen netto verlies aan waarden wat betreft areaal en kwaliteit
- compenseren in de buurt van de ingreep
- bij voorkeur in grotere eenheden, of aansluitend bij bestaande waarden

Naast een modelmatige bepaling van zoekgebieden is ook vanuit «best professional judgement» naar zoekgebieden gekeken. Hiertoe zijn ontwerpessies gehouden met deelname van vertegenwoordigers van betrokken overheden (provincie, LNV, gemeenten, waterschappen), aangevuld met vertegenwoordigers vanuit natuur- en landbouworganisaties. Dit alles heeft geresulteerd in zoekgebieden per type natuur en/ of per deelgebied. Zo worden effecten voor het verstoren van weidevogels in het Groene Hart bij voorkeur gecompenseerd door het versterken van weidevogelgebieden in het Groene Hart. Compensatie voor de effecten

van doorsnijding van het Develgebied (Rijksbufferzone) vindt plaats binnen het Develgebied.

De compensatiegebieden vallen voor een belangrijk deel binnen lopende landinrichtingsprojecten en sluiten goed aan bij de waarden in de betreffende gebieden. Bij de keuze voor een groot compensatiegebied zou in het geval van de HSL geen recht gedaan worden aan de eerste criteria, maar alleen aan het laatste.

6

Contracten voor bouwwerken worden apart afgesloten voor civiele onderbouw en spoortechnische bovenbouw. Vindt er afstemming plaats voor het veiligstellen van innovatieve concepten, zo vragen de leden van de PvdA-fractie. Worden unicates voorkomen ten gunste van een integraal ontwerp? Blijft vervanging door magneet zweefbaanconcept mogelijk?

Bij de contractering van boven- en onderbouw wordt uitgegaan van een nauwkeurig omschreven raakvlakspecificatie. Hierdoor wordt bereikt dat de aangeboden technische oplossingen «naadloos» op elkaar aansluiten. Hierbij moet men bedenken dat in de aanbestedingsfase er per contract gemiddeld 4 aanbieders zijn, zodat in beginsel $7 \times 4 = 28$ ontwerpen op elkaar moeten aansluiten.

Na contractering is dit gereduceerd tot 7 opdrachtnemers (1 per contract). In de eerste periode na gunning is daarom een afstemmingsronde voorzien. Hierbij wordt met alle aannemerscombinaties gezamenlijk het integrale ontwerp geoptimaliseerd op basis van een ieders specifieke ervaring en capaciteiten.

Vervanging door magneet zweefbaan concept blijft mogelijk, al wordt dit niet voorzien binnen de komende decennia.

7

Is inmiddels voorzien in een integrale ontwikkeling bij Rotterdam van CS, HSL en Randstadrail?

De besluitvorming over het toekomstige tracé van Randstadrail en de sporen lay-out van de zware rail (inclusief HSL) is van invloed op het te ontwikkelen sleutelproject Rotterdam CS. Integrale besluitvorming zal naar verwachting duidelijk meerwaarde opleveren. Om die reden hebben de gemeente Rotterdam en het Rijk in juni 1999 een overeenkomst gesloten om in de periode tot 1 november een gezamenlijke fase van «fact finding» te doorlopen waarin alle elementen in samenhang worden gezien. Besluitvorming op hoofdlijnen hierover zal naar verwachting uitmonden in een intentie-overeenkomst waarin de gezamenlijke uitgangspunten voor het Masterplan Rotterdam CS worden vastgesteld. De HID Rijkswaterstaat treedt namens de gezamenlijke departementen op als rijksvertegenwoordiger in het bestuurlijk overleg met Rotterdam.

8

Staat de voortvarende aanpak van Publiek Private Samenwerking (PPS) van HSL-Zuid ook model bij andere projecten?

Elk project vereist maatwerk met betrekking tot Publiek Private Samenwerking. Uiteraard zal daarbij gebruik worden gemaakt van de ervaringen van de HSL-Zuid.

9

Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot de aanbesteding van het binnen- en buitenlandse vervoer en de positie van NS, zo vragen genoemde leden.

Aangezien het debat over het bod van de NS op dit moment in volle gang is, zou ieder hier gegeven antwoord achterhaald zijn op het moment dat u deze brief ontvangt.

10

De leden van de VVD-fractie vragen of de procedure die afgelopen zomer is gevoerd met betrekking tot de verkenning van de korte boortunnel aan een evaluatie is onderworpen?

Graag verwijs ik naar de brief die ik u op 13 juli 1999 heb gestuurd waarin de resultaten van de verkenning van de korte boortunnel zijn opgenomen. Hierin is het gevolgde proces beschreven en is ingegaan op de leereffecten van deze verkenning.

11

Wanneer kan de Kamer een standpunt verwachten met betrekking tot verkorting van de tunnel aan de noordzijde? Hoe groot wordt de kostenbesparing geraamd?

Eind november zal ik u informeren over het standpunt met betrekking tot verkorting van de tunnel aan de noordzijde.

12

Wat is de voortgang met betrekking tot de integratie van HSL-Zuid en Randstadrail in de toekomstige ontwikkeling van het Rotterdamse hoofdstation?

De stuurgroep Randstadrail, waarin de stadsregio Rotterdam, het stadsgewest Haaglanden, de Provincie Zuid Holland en het rijk zijn vertegenwoordigd, zal naar verwachting begin december advies uitbrengen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Dit advies bevat tevens de keuze die de stuurgroep heeft gemaakt voor de aanlanding van Randstadrail in Rotterdam/ Rotterdam CS. Samen met de overige elementen van de fact finding rond het sleutelproject zijn dan de bouwstenen beschikbaar voor samenhangende besluitvorming op hoofdlijnen (Zie ook vraag 7).

13a

Is Rotterdam CS op tijd gereed om de snelle trein te kunnen ontvangen?

Ja, de projectorganisatie HSL-Zuid heeft voorzien in haar planning dat de hogesnelheidstrein in 2005 kan aanlanden. Er zijn op dit moment geen redenen om aan te nemen dat dit niet zou worden gehaald.

13b

Hoe ontwikkelen de PPS-mogelijkheden zich bij HSL-stations?

Op dit moment zijn in Rotterdam, Amsterdam en Breda rijkspartijen, gemeenten en private partijen met elkaar in gesprek in de zogenaamde fact finding fasen om te bepalen welke mogelijkheden er zijn om tot een gezamenlijke ontwikkeling te komen. Pas in de onderhandelingsfase, volgend op de fact finding fase, zal duidelijk worden of, en zo ja in welke vorm, PPS-en tot stand zullen komen in het kader van de ontwikkeling van de diverse HSL-stations.

14a

Is de regering tevreden over het voortgangsproces PPS (bij HSL-stations)?

Op dit moment zijn er nog geen concrete resultaten geboekt of afspraken gemaakt. Er is een proces in gang gezet dat kansen geeft op PPS-afspraken.

14b

Op welke wijze wordt voor Breda een bijdrage geleverd aan de stedelijke ontwikkeling van de stationslocatie?

De Projectdirectie HSL-Zuid heeft als taak om Breda gelijktijdig met het realiseren van de HSL, aan te sluiten op het hogesnelheidsnet via een shuttleverbinding. Om deze taak te kunnen vervullen is de projectorganisatie in gesprek met gemeente Breda om de HSL-planning voor Breda af te stemmen met de onlangs door de gemeente en NS Vastgoed gepresenteerde lokale ontwikkelingsplannen van het station en de directe omgeving daarvan. Overigens wordt voor Breda als sleutelproject een vergelijkbaar proces doorlopen als met de andere sleutelprojecten. Breda rondt binnenkort de verkenningsfase af.

15

De leden van de CDA-fractie vragen of voor de bouw van de boortunnel onder het Groene Hart met de betreffende bouwcombinatie een vast bedrag is overeengekomen, in dier voege dat «open einden» in het aannemingscontract zijn uitgesloten? Met andere woorden: zijn budgetoverschrijdingen als gevolg van technische tegenvallers voor rekening van de bouwcombinatie en niet voor de overheid?

Op dit moment is nog geen overeenkomst afgesloten met een aannemerscombinatie, omdat de aanbestedingsprocedure nog gaande is. Inmiddels zijn wel aanbiedingen ontvangen en wordt er met drie aannemerscombinatie verder onderhandeld. De aanbesteding is gebaseerd op Design & Construct, waarbij de verantwoordelijkheid voor het ontwerp en de uitvoering daarvan bij de aannemer ligt. Technische tegenvallers, voorzover dit niet het gevolg is van verkeerd verstrekte gegevens door de opdrachtgever, zijn verder voor risico van de aannemer. Hiermee wordt het risico voor de opdrachtgever geminimaliseerd. Wijzigingen in de scope van de aanbidding van de kant van de opdrachtgever zijn natuurlijk voor rekening van de opdrachtgever.

16

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen. Kan voor het wijzigen van bestemmingsplannen door gemeenten zomaar gebruik worden gemaakt van artikel-19-procedures? Worden de belangen van betrokkenen daardoor niet teveel geschaad?

In het vervolg op het Tracébesluit is er geen enkel bezwaar tegen het toepassen van artikel 19. Artikel 19 kan immers worden gezien als een vervolg op het Tracébesluit, waarin geen nieuwe elementen aan de orde komen.

17

In hoeverre loopt de aankoop van grond achter bij de planning? De leden van de CDA-fractie vragen of al iets gezegd kan worden over de hogere kosten.

De grondverwerving loopt enigszins trager dan gepland. Verwacht mag worden dat er voldoende aaneengesloten gronden beschikbaar zijn om op het geplande tijdstip met de uitvoering te starten. De aanbieders zijn bekend met de voortgang in de grondaankoop en hebben daarmee bij hun aanbidding rekening kunnen houden.

Nu de Raad van State een uitspraak heeft gedaan mag een versnelling in de grondaankoop worden verwacht. De hoorzittingen in het kader van de Koninklijke Besluiten tot onteigening hebben eveneens een versnellend effect op de voortgang. In Noord-Brabant zijn inmiddels alle drie de Koninklijke Besluiten tot onteigening verleend. De eerste verzoeken tot onteigening worden binnenkort bij de rechtbank op de rol gezet. In Zuid-Holland zijn het KB Hoeksche Waard en het KB Bleiswijk, Bergschenhoek, Zoetermeer ondertekend.

De raming voor de grondaankoop wordt marktconform geïndexeerd. Voor 1998 betekende dit + 5% voor gebouwd onroerend goed en + 10% voor het onbebouwd. De index voor 1999 zal hoger uitvallen. De grondaankoop maakt circa 10% van het budget uit. Een stijging van 5% van de grondprijs betekent een stijging van 0,5% op het totale projectbudget. In het kader van indexering van de projectkosten is het uitgangspunt dat deze kosten kunnen worden opgevangen binnen het totale projectbudget.

18a

Kan de regering uiteenzetten hoe de procedure met betrekking tot de vaststelling en afwikkeling van schade verloopt?

Daarvoor geldt de nadeelcompensatieverordening HSL-Zuid, A16 en A4. Deze verordening is op 6 april 1998 vastgesteld door het algemeen bestuur van het Schadevergoedingsschap. Vervolgens is deze verordening gepubliceerd in de Staatscourant nr. 70, van 14-04-1998.

In deze verordening is geregeld op welke wijze een belanghebbende een verzoek om schadevergoeding kan indienen bij het algemeen bestuur van het Schap. Zodra het Schap een concreet verzoek ontvangt, wordt dat verzoek om advies voorgelegd aan een onafhankelijke schadebeoordelingscommissie. Deze commissie wordt belast met de opdracht terzake een advies uit te brengen.

Onderdeel van deze procedure is dat de commissie een hoorzitting houdt, waarvoor de belanghebbende en een vertegenwoordiger van het Schap de gelegenheid wordt geboden de situatie nader toe te lichten. Tevens wordt een vertegenwoordiger van de projectorganisatie HSL-Zuid uitgenodigd met het doel een toelichting te geven op de wijze waarop het tracé uiteindelijk wordt aangelegd. Elementen die daarbij aan de orde worden gesteld zijn:

de toekomstig te verwachten geluidsbelasting, het oprichten van geluidschermen, tijdelijke bouwzones en bijvoorbeeld tijdelijke, dan wel duurzame wijzigingen van de regionale infrastructuur.

Voorts is bij de hoorzitting aanwezig een vertegenwoordiger van de gemeente alwaar het object van de belanghebbende is gesitueerd, met de taak een toelichting te geven op de planologische situatie.

Direct na de hoorzitting volgt een opname door de commissie ter plaatse van het object, zodat deze commissie zich ook een oordeel kan vormen van de onroerende zaak in relatie tot de wijzigingen die voortvloeien uit de aanleg van de HSL en/of de verbreding van de A16 en de A4.

Voordat de commissie haar definitieve advies opstelt, wordt zowel de belanghebbende als het Schap in de gelegenheid gesteld commentaar te leveren op het conceptadvies. Naar aanleiding van het ingebrachte commentaar van partijen beraadslaagt de commissie en stelt vervolgens haar definitieve advies op dat wordt uitgebracht aan het bestuur van het Schadevergoedingsschap. Op basis van dat advies kan het bestuur van het Schadevergoedingsschap een beslissing nemen op het verzoek.

Ten aanzien van de rechtsbescherming van belanghebbenden geldt het volgende. Indien belanghebbende het niet eens is met de beslissing van het bestuur van het Schadevergoedingsschap kan hij bezwaar maken. Het bezwaarschrift wordt om advies voorgelegd aan de commissie Bezwaarschriften. Met inachtneming van dit advies neemt het bestuur van het Schap een beslissing op het bezwaarschrift. Indien belanghebbende het niet eens is met de beslissing van het bestuur genomen op het bezwaarschrift, dan is er een mogelijkheid van beroep bij de Rechtbank, sector Bestuursrecht.

Deze rechter neemt vervolgens een beslissing op het beroep. Mocht belanghebbende het niet eens zijn met de uitspraak van de rechter, dan kan hij hoger beroep aantekenen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het schap heeft uit oogpunt van voorlichting aan belanghebbende een tweetal brochures opgesteld, onder de titel: «Wat u kunt doen bij schade». Deze liggen ter inzage bij de deelnemende gemeenten gemeentehuizen van en worden op verzoek van een belanghebbende door het schap toegestuurd.

18b

Hoe wordt de schadevergoeding in het geval van bedrijfsschade vastgesteld?

Afhankelijk van de aard van de onroerende zaak (woning dan wel bedrijf) zal door de commissie moeten worden beoordeeld of er daadwerkelijk sprake is van een waardedaling van het object, dan wel dat de desbetreffende ondernemer omzetsderving lijdt tengevolge van de aanleg HSL en/of de uitbreiding van de A16 en de A4.

18c

Wordt daarbij rekening gehouden met verplaatsingskosten?

Wellicht ten overvloede geldt voor deze vorm van schadevergoeding dat er primair géén sprake is van verplaatsing omdat de objecten (woningen en bedrijven) buiten de aankoopgrens gesitueerd zijn. Dit in tegenstelling tot die woningen en bedrijven die binnen de aankoopgrens gesitueerd zijn en ten gevolge van de verwerving van de grond en opstallen genoodzaakt zijn naar elders uit te wijken.

19

De leden van de CDA-fractie vragen of bij het ontwerp van de brug over het Hollandsch Diep ook gekeken wordt naar de mogelijkheid het spoorvervoer over een brug te bundelen (4-sporigheid).

De HSL brug komt op enkele tientallen meters afstand van de bestaande spoorbrug over het Hollandsch Diep te liggen. Daarmee is het tracé ter plaatse sterk gebundeld. Constructieve integratie met de bestaande spoorbrug is technisch zeer problematisch.

20

De leden van de CDA-fractie vragen wat het resultaat is van de aanbestedingsprocedure met betrekking tot de infraprovider? Hoe reageert de markt op deze voor ons land nieuwe aanbestedingsvorm? In hoeverre worden eisen aan de infraprovider gesteld ten aanzien van de geluidschermen? Welke zekerheden zijn c.q. worden ingebouwd opdat de geluidsisolatie afdoende zal zijn, zo vragen genoemde leden.

Bij de aanbestedingsprocedure voor de Infraprovider is de zogenaamde overlegfase afgerond per 1 oktober. Hierbij is met de 4 geselecteerde

marktpartijen afzonderlijk een serie gesprekken gevoerd over het door ons opgestelde concept-aanvraagdocument. De gesprekken waren wederzijds intensief en constructief. Het resultaat is enerzijds een aantal verbeteringen in het aanvraagdocument, anderzijds per aanbiedende partij een protocol waarin de behandeling van mogelijke alternatieven is vastgelegd.

De (Internationale) markt kijkt met grote belangstelling naar deze aanbestedingsvorm, die niet alleen voor Nederland maar ook voor Europa op spoorweggebied in deze vorm nieuw is. Men ervaart dit als een belangrijke indicatie in welke richting de contractering zich in de toekomst zal ontwikkelen.

Ten aanzien van geluidsschermen wordt van de Infraprovider geëist dat hij aantoont volledig aan de vigerende Nederlandse regelgeving op dit gebied voldoet. Contractueel kan dit geheel worden afgedwongen en kan de Staat ingrijpen als hij op dit punt in gebreke blijft.

21

De leden van de D66-fractie vragen hoe inzichtelijk kan worden gemaakt welke en hoeveel bovengrondse bebouwing (in de breedste zin, dat wil zeggen van verharding tot bouwwerken) de aanleg van de tunnel door het Groene Hart met zich meebrengt?

De geboorde tunnel door het Groene Hart vereist een aantal bovengrondse voorzieningen. Dit betreffen een tweetal bedieningsgebouwen met opstelplatforms aan de uiteinden van de tunnel: een ten zuiden van het Westeinde en een in de Bospolder nabij Leiderdorp. In de nabijheid van elk van deze bedieningsgebouwen zijn een drietal luchtschachten aanwezig. Verder bevinden zich in het tussenliggende gedeelte een drietal vluchtschachten: een in de polder Achthoven: een nabij de kruising met de N11 en een nabij Bent. Elke vluchtschacht is voorzien van een opstelplatform en een luchtschacht. De in totaal 5 opstelplatforms dienen voor de hulpverleningsdiensten in geval van een calamiteit en behoeven een oppervlakte van ongeveer 50 bij 60 m per platform. Tevens dienen deze platforms aangesloten te worden middels een 6m brede weg op het openbare wegennet.

De vormgeving en ontwerpen van de bedieningsgebouwen, vluchtschachten en luchtschachten zijn na overleg met welstandscommissies in sterke mate aangepast ten opzichte van de eerdere meer bovengronds georiënteerde ontwerpen. De gebouwen zijn nu nagenoeg geheel ondergronds gesitueerd.

Alleen de uitgangen van trappenhuizen en liftschachten steken nu nog zichtbaar boven de grond uit. Voor de bedieningsgebouwen betreft dit drie uitgangen en voor de vluchtschachten gaat het om slechts één of twee uitgangen.

De beide ingangen van de tunnel en de daar aanwezige bedieningsgebouwen zijn in de omgeving ingepast door het «groene» maaiveld boven de tunnelingang geleidelijk op te tillen en daarmee aan te geven dat de tunnel op die plek de grond in verdwijnt.

Hier is dus sprake van een deels bovengrondse constructie, die eruit ziet als een geleidelijk oplopend maaiveld en dat tevens het dak van het bedieningsgebouw vormt. Dit schuin verlopende dak wordt met gras bekleed. De luchtschachten, inclusief benodigde geluiddempers, worden nagenoeg geheel onder het maaiveld weggewerkt. De ontluchting die nodig is voor de reductie van luchtdrukeffecten in de tunnel tijdens passage van Hogesnelheidstrein wordt gerealiseerd door een tweetal in de lengte van de tunnel gelegen sleuven in het maaiveld. De luchtschachten dienen bereikbaar te zijn middels bereikbaarheidswegen van beperkte breedte. Ook de eerder genoemde opstelplatforms zullen wat

uiterlijk betreft een groene uitstraling krijgen door de verharding met bijvoorbeeld doorgroei-stenen te realiseren.

22

De leden van de D66-fractie hebben de volgende vragen. Welke sancties kent het Verdrag van België in het geval dat de HSL-Zuid niet in 2005 in gebruik kan worden genomen ?

In het Verdrag is opgenomen dat als de hogesnelheidslijn niet op de realisatiedatum kan worden opengesteld ten gevolge van een achterstand van één van beide landen, zal deze partij aan de andere partij bij wijze van schadevergoeding een forfaitaire som per kalenderdag vertraging betalen. Deze som wordt naar prijspeil januari 1997 bepaald op 45 000 Nederlandse gulden.

23

Valt te verwachten dat de aankoop van de resterende 55 hectare grond voor natuurcompensatie (in Noord-Brabant) binnen afzienbare termijn zal lukken? Wat is de huidige stand van zaken?

Gezien de lopende gesprekken met een aantal eigenaren is te verwachten dat in Noord-Brabant tijdig de voor natuurcompensatie benodigde grond beschikbaar zijn.

24.

De leden van de D66-fractie vragen wat wordt bedoeld met «Door nauwe afstemming van de uitvoeringsplanning op de gerealiseerde grond-aankoop is de tijdige start van de werkzaamheden gewaarborgd». De aanleg kan toch niet geheel versnipperd plaatsvinden (zie ook blz. 14 – planning)?

De aanleg van de HSL-Zuid zal niet versnipperd plaatsvinden, maar er zal wel degelijk sprake zijn van fasering in de bouw van de HSL-Zuid.

25

De leden van de D66-fractie vragen wat de stand van zaken is bij de gunning van de contracten.

Op 12 oktober 1999 is een nieuwe aanbestedingsprocedure voor de aanleg van het tracédeel Noordelijk Holland van de HSL gestart. De nieuwe procedure is noodzakelijk omdat op basis van de huidige aanbestedingen op het Tracédeel Noordelijk Holland het werk niet kan worden gegund. Op 1 september 1999 heeft een viertal aannemerscombinaties een aanbesteding gedaan voor het tracégedeelte van de hogesnelheidslijn dat loopt ten noorden van de boortunnel tot aan Nieuw Vennep. De kwaliteit van de aanbestedingen en de daarbij behorende prijsstelling waren voor de Minister van Verkeer en Waterstaat aanleiding de huidige procedure te stoppen.

De beoordeling van de aanbestedingen op ontwerp, techniek en logistiek geeft niet voor alle projectonderdelen die innovatie te zien, waarop gerekend was gegeven de kwaliteit van de deelnemende consortia. De uitdagingen die een Design & Construct-contract biedt aan de gegadigden lijken te zijn beoordeeld op de risico's en niet op de kansen. De veelal op traditionele projectaanpak gebaseerde aanbestedingen geven zorg als gekeken wordt naar zowel de prijskwaliteitverhouding als naar de absolute aanbestedingen. De projectorganisatie onderzoekt op welke wijze de bij de contracteringsfilosofie beoogde doelen desondanks kunnen worden gerealiseerd.

De nieuwe aanbestedingsprocedure leidt niet tot vertraging van de bouw van de HSL.

Of het voor de overige contracten ook tot een nieuwe procedure zal komen, is nog niet duidelijk. De aanbestedingen voor de overige onderbouwcontracten worden momenteel technisch beoordeeld. In de komende weken zal tot inzage in de prijsaanbiedingen worden overgegaan. De onderhandelingen voor de Boortunnel Groene Hart verlopen voorspoedig. De eerder dit jaar ingediende aanbiedingen op dit Design&Construct contract waren zowel kwalitatief als prijstechnisch een goede basis voor het binnenkort te sluiten contract.

26 en 27

De leden van de GroenLinks-fractie vragen of nu al een inschatting is te geven over de voortgang en vertraging door de genoemde vertraging bij aankoop van grond?

Welke consequenties heeft de vertraging bij de grondaankoop voor de mogelijkheid met de bouw te beginnen? Is er een risico van claims van contractanten bij vertraging? Hebben de hogere grondprijzen ook gevolgen voor de kosten van het hele project, zo vragen genoemde leden.

De grondverwerving loopt enigszins trager dan gepland. Verwacht mag worden dat er voldoende aaneengesloten gronden beschikbaar zijn om op het geplande tijdstip met de uitvoering te starten. De aanbieders zijn bekend met de voortgang in de grondaankoop en hebben daar bij hun aanbidding rekening kunnen houden.

Nu de Raad van State een uitspraak heeft gedaan mag een versnelling in de grondaankoop worden verwacht. De hoorzittingen in het kader van de Koninklijke Besluiten tot onteigening hebben eveneens een versnellend effect op de voortgang. In Noord-Brabant zijn inmiddels alle drie de Koninklijke Besluiten tot onteigening verleend. De eerste verzoeken tot onteigening worden binnenkort bij de rechtbank op de rol gezet. In Zuid-Holland zijn het KB Hoeksche Waard en het KB Bleiswijk, Bergschenhoek, Zoetermeer ondertekend.

De raming voor de grondaankoop wordt marktconform geïndexeerd. Voor 1998 betekende dit + 5% voor gebouwd onroerend goed en + 10% voor het onbebouwde. De index voor 1999 zal hoger uitvallen.

De grondaankoop maakt circa 10% van het budget uit. Een stijging van 5% betekent van de grondprijs betekent een stijging van 0,5% op het totale projectbudget. In het kader van indexering van de projectkosten is het uitgangspunt dat deze kosten kunnen worden opgevangen binnen het totale projectbudget.

28a

Op welke wijze zal de PPS-constructie voor de HSL-stations worden vormgegeven?

Op dit moment zijn in Rotterdam, Amsterdam en Breda rijkspartijen, gemeenten en private partijen met elkaar in gesprek in de zogenaamde fact finding fasen om te bepalen welke mogelijkheden er zijn om tot een gezamenlijke ontwikkeling te komen. Pas in de onderhandelingsfase, volgend op de fact finding fase, zal duidelijk worden of, en zo ja in welke vorm, PPS-en tot stand zullen komen in het kader van de ontwikkeling van de diverse HSL-stations.

28b

Waarom wordt de 540 mln aan ICES-impuls voor de stations besteed?

De 540 mln is gekoppeld aan de nationale sleutelprojecten. De projectvoorstellen worden integraal beoordeeld volgens een ontwikkeld afweegkader. De resultaten van de individuele projectbeoordelingen en de onderlinge scores van de projecten bepalen uiteindelijk de rijksbijdrage uit de 540 mln. Aan de rijksbijdrage zullen prestatie-eisen gekoppeld zijn met betrekking tot de publieke onderdelen (openbare gebieden, station, infrastructuur etcetera).

28c.

Wordt bij de HSL-stations en bijbehorende sleutelprojecten vastgehouden aan de parkeernormen die horen bij een A-locatie?

Ja, zolang het vigerende ABC-lokatiebeleid niet wordt gewijzigd, gelden ook de parkeernormen voor de A-lokaties voor kantoren. Wel wordt nagedacht over de mogelijkheden om geschikte en voldoende parkeerfaciliteiten voor de HSL-reiziger aan te leggen.

29

De leden van de PvdA-fractie constateren dat de standlijn per 1 april aangeeft dat veel onderdelen conform de planning verlopen, maar enkelen niet. Kan per afwijking een toelichting worden gegeven, met name ten aanzien van de bestemmingsplanwijzigingen, vergunningverlening en de actuele stand van zaken daaromtrent?

De vertraging zoals blijkt uit figuur 2 is beperkt. Door gebruik te maken van artikel 19 kunnen de planologische beletselen tijdig worden weggenomen. De achterstand in het verkrijgen van de vergunningen is een aandachtspunt. Getracht wordt in nauw overleg met de instanties het proces te versnellen. Uiteraard kan – als daar behoefte aan is – per gemeente de actuele stand van zaken worden gemeld.

30

De leden van de VVD-fractie vragen op welke wijze wordt voorzien in dekking van de voorbereidingskosten en de prijsbijstelling? Zijn die reeds verwerkt in de raming?

Hoe wordt met risico's omgegaan, zo vragen genoemde leden.

De voorbereidingskosten vormen onderdeel van de raming en zijn gedekt. De voorbereidingskosten van vóór PKB deel 3 (mei 1996) zijn niet opgenomen in het budget. Deze kosten zijn ook nog niet ingepast. Afgesproken is te bezien of deze kosten in de loop van het project kunnen worden ingepast.

De prijsbijstelling wordt jaarlijks toegevoegd op basis van de index Bruto Overheids Investeringen (BOI). Met name de laatste jaren kan worden geconstateerd dat de BOI achterblijft bij prijsontwikkeling op de markt voor bouwmaterialen. Ook hier kan op termijn een discrepantie ontstaan tussen raming en beschikbaar budget. In het kader van indexering van de projectkosten is het uitgangspunt dat deze discrepantie kan worden opgevangen binnen het totale projectbudget.

Er is altijd veel energie gestoken in het opsporen, analyseren en managen van risico's. Vele van deze risico's zijn inmiddels door genomen maatregelen geëlimineerd of uitgesloten.

31

De leden van de CDA-fractie vragen of de regering een indicatie kan geven in hoeverre bij de contracten voor de HSL-Zuid het Midden- en Klein Bedrijf (MKB) daadwerkelijk betrokken is?

Er is een keuze gemaakt voor grote contracten teneinde de veiligheid van verkeer en spoor alsmede de bereikbaarheid optimaal af te stemmen. Dit

heeft geprevaleerd boven het inschakelen van middelgrote en kleine aannemers. Deze kunnen overigens door de hoofdaannemers wel worden ingeschakeld.

32

Kan nader worden ingegaan op de vertraging die blijkt uit tabel 2, zo vragen genoemde leden.

De vertraging zoals blijkt uit figuur 2 is beperkt. Door gebruik te maken van artikel 19 kunnen de planologische beletselen tijdig worden weggenomen. De achterstand in het verkrijgen van de vergunningen is een aandachtspunt. Te meer daar de vergunningverlenende instanties niet in alle gevallen maximaal meewerken. Getracht wordt in nauw overleg met de instanties het proces te versnellen. Inmiddels is de achterstand in de aanbesteding en contractering ingelopen. Voor de meeste contracten zijn de aanbiedingen binnen; deze worden momenteel beoordeeld.

33

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen. Hoe is het verschil van 100 mln. tussen het bedrag in de voortgangsrapportage (8884 mld.) en in het MIT (8784) te verklaren.

Het MIT gaat uit van 8778 mln. Dit verschil is als volgt te verklaren:

BTW bijtelling over 1998	9 mln
Taakstelling voorlichting	- 23 mln
Taakstelling boortunnel	- 200 mln
loon- prijsbijstelling 1999	108 mln

De taakstelling boortunnel is vooralsnog bij de HSL geparkeerd.

Deze taakstelling was opgenomen als mogelijke besparing bij een korte variant. Nu deze variant niet is gekozen, wordt gezocht naar een alternatieve dekking voor deze 200 mln.

34

De leden van de CDA-fractie hebben de volgende vragen. Kan wat meer worden gezegd over de spanning tussen de raming en het beschikbare budget? Is al meer duidelijkheid over de kostenreview die de regering heeft uitgevoerd?

Op basis van de huidige inzichten blijft de HSL-Zuid binnen het beschikbare budget. Nadat de aanbiedingen zijn besproken en er eind dit jaar begin volgend jaar tot definitieve gunning wordt overgegaan kan hier met meer zekerheid over worden gesproken.

Over de kostenreview: In de eerste helft van 1999 zijn binnen de projectorganisatie de budgetten nog eens kritisch gezien. Deze exercitie gaf geen aanleiding tot bijstelling van het budget. Daarnaast zijn door Lloyd's audits uitgevoerd op het Voorontwerp. Deze audits gaven ook geen aanleiding de ramingen bij te stellen.

35

In hoeverre draagt de grote druk op de bouwmarkt (tal van samenvallende projecten) bij tot deze prijsdruk naar boven?

De levendige activiteit op de Nederlandse bouwmarkt leidt volgens sommige bronnen tot schaarste. Het zal duidelijk zijn dat de aanbiedende partij belang heeft bij het ontstaan van dit soort beelden in verband met de prijsvorming.

Immers volgens de economische principes leidt schaarste in het aanbod tot stijging van de vraagprijs. Met deze prijsstijging kan de vrager op twee

manieren omgaan. Of de vrager accepteert deze hogere prijzen niet, hetgeen leidt tot kopersstaking en daarmee een natuurlijke afname van de vraag en een automatische daling van de prijs of schaarste wordt tegengegaan door het aantal aanbieders te vergroten waardoor alsnog concurrentie ontstaat en prijzen ook onder druk komen. In dit stadium van het aanbestedingsproces is het niet zinvol hier verder over te speculeren maar is het de rol van vrager om te exploreren of er werkelijk sprake is van schaarste met de daaraan verbonden prijsdruk.

36

Wat is de invloed van de stijgende grondprijzen?

De raming voor de grondaankoop wordt marktconform geïndexeerd. Voor 1998 betekende dit + 5% voor gebouwd onroerend goed en + 10% voor het onbebouwd. De index voor 1999 zal hoger uitvallen. De grondaankoop maakt circa 10% van het budget uit. Een stijging van 5% betekent van de grondprijs betekent een stijging van 0,5% op het totale projectbudget. In het kader van indexering van de projectkosten is het uitgangspunt dat deze kosten kunnen worden opgevangen binnen het totale projectbudget.

37

De leden van de CDA-fractie vragen of iets meer gezegd kan worden over de dekking van de voorbereidingskosten (108,8 mln.) en de voorbereidingskosten van de PPS (70 mln.). Hoe staat het in dit verband met de mededeling van de minister (zie brief d.d. 14/1/98 en Algemeen Overleg d.d. 29/1/99) dat die 70 mln. niet gefinancierd zou worden uit het HSL-budget maar uit de begroting? Waarom is dit niet geregeld in de voorjaarsnota 1998 zoals de bedoeling was, zo vragen genoemde leden?

In de 5e voortgangsrapportage is ook melding gemaakt van de 108,8 mln voorbereidingskosten tot en met mei 1996 en de kosten ten behoeve van het privatiseringsproces (70 mln) die zouden worden ingepast door een taakstelling ten laste van het HSL budget. Afgesproken is te bezien of deze kosten in de loop van het project kunnen worden ingepast. Nadat de aanbesteding van de civiele contracten is afgerond kan hierover een definitieve uitspraak worden gedaan. Voor de 70 mln privatiseringsuitgaven wordt dekking gezocht binnen de toekomstige privatiseringsopbrengsten.

38

Hoe zal de voor EU-subsidie noodzakelijke prijsbijstelling financieel worden gedekt?

De (informele) meerjarentoezegging van EU-subsidies wordt niet gecorrigeerd voor prijsveranderingen. Dit betekent dat de dekking uit de andere financieringsbronnen (SVV en FES) meer stijgt dan met de reguliere prijsindex.

39a

De leden van de CDA-fractie vragen wat de mogelijkheden zijn voor PPS bij stationsontwikkeling?

Op dit moment zijn in Rotterdam, Amsterdam en Breda rijkspartijen, gemeenten en private partijen met elkaar in gesprek in de zogenaamde fact finding fasen om te bepalen welke mogelijkheden er zijn om tot een gezamenlijke ontwikkeling te komen. Pas in de onderhandelingsfase, volgend op de fact finding fase, zal duidelijk worden of, en zo ja in welke vorm, PPS-en tot stand zullen komen in het kader van de ontwikkeling van de diverse HSL-stations.

39b

Is het juist dat tot 2010 540 mln. te verdelen valt voor de ontwikkeling van HSL-stations, zoals de heer Porthoine van de NS schreef in het Financieele Dagblad? Zijn deze uitgaven geraamd in het MIT? Zo ja, hoe?

De 540 mln is gekoppeld aan de nationale sleutelprojecten en is niet opgenomen in het MIT. De projectvoorstellen worden integraal beoordeeld volgens een ontwikkeld afweegkader. De resultaten van de individuele projectbeoordelingen en de onderlinge scores van de projecten bepalen uiteindelijk de rijksbijdrage uit de 540 mln. Aan de rijksbijdrage zullen prestatie-eisen gekoppeld zijn met betrekking tot de publieke onderdelen (openbare gebieden, station, infrastructuur etcetera).

40

De leden van de D66-fractie vragen hoe het staat met de integratie van de HSL-Zuid en RandstadRail ten behoeve van de ontwikkeling van Rotterdam CS.

De besluitvorming over het toekomstige tracé van Randstadrail en de sporen lay-out van de zware rail (inclusief HSL) is van invloed op het te ontwikkelen sleutelproject Rotterdam CS. Integrale besluitvorming zal naar verwachting duidelijk meerwaarde opleveren. Om die reden hebben de gemeente Rotterdam en het Rijk in juni 1999 een overeenkomst gesloten om in de periode tot 1 november een gezamenlijke fase van «fact finding» te doorlopen waarin alle elementen in samenhang worden gezien. Besluitvorming op hoofdlijnen hierover zal naar verwachting uitmonden in een intentie-overeenkomst waarin de gezamenlijke uitgangspunten voor het Masterplan Rotterdam CS worden vastgesteld. De HID Rijkswaterstaat treedt namens de gezamenlijke departementen op als rijksvertegenwoordiger in het bestuurlijk overleg met Rotterdam.

Op dit moment zijn in Rotterdam, Amsterdam en Breda rijkspartijen, gemeenten en private partijen met elkaar in gesprek in de zogenaamde fact finding fasen om te bepalen welke mogelijkheden er zijn om tot een gezamenlijke ontwikkeling te komen. Pas in de onderhandelingsfase, volgend op de fact-finding fase, zal duidelijk worden of, en zo ja in welke vorm, PPS-en tot stand zullen komen in het kader van de ontwikkeling van de diverse HSL-stations.

41

Kunnen de financiële gegevens over de eerste helft van 1999 worden gegeven, zowel in termen van prijspeil 1995 als in termen van prijspeil 1999 (blz. 15)? Genoemde leden vragen of daarbij de uitkomst van de «integrale review» op de kostenontwikkeling, gegeven het feit dat de volgende verslagperiode inmiddels voorbij is, kan worden geleverd.

In Voortgangsrapport nr. 6 wordt de gevraagde financiële informatie verstrekt.

42

De leden van de PvdA-fractie vragen of in een volgend voortgangsbericht een uitwerking kan worden gepresenteerd van het flankerend beleid ten gunste van een maximale substitutie. Wat is inmiddels in gang gezet en welke maatregelen kunnen nog overwogen worden, zowel internationale als nationaal, zo vragen genoemde leden.

Het flankerend beleid in relatie tot het project HSL-Zuid zal, waar aansluiting is met de voortgangsrapportage, in rapport nr. 7 worden toegelicht.

43

De leden van de D66-fractie vragen of het niet wenselijk is de volgende verslagperiode van april '99 tot en met december '99 te laten lopen teneinde de financiële en overige gegevens parallel te laten lopen?

Nee, dit is niet wenselijk aangezien het voortgangsrapport dan elke keer verouderde informatie zou bevatten. De scheiding tussen de verslagperiodes van de financiële en overige gegevens is aangebracht om deze eerste te laten aansluiten op het begrotingsjaar.