

Vergaderjaar 2001–2002

**22 026**

## **Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel-Parijs en Utrecht-Arnhem-Duitse grens**

**Nr. 166**

### **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**

Vastgesteld 31 mei 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de brief van 8 april 2002 over de Tiende Voortgangsrappotage HSL-Zuid (kamerstuk 22 026, nr. 164). De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 31 mei 2002.

Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,  
Te Veldhuis

De griffier van de commissie,  
Roovers

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Te Veldhuis (VVD), Fng. Voorzitter, Van Heemst (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Dijkma (PvdA), Hofstra (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), Buijs (CDA), Atsma (CDA), Hamer (PvdA), Nicolai (VVD), Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Eurlings (CDA), Ten Hoopen (CDA), Alblas (LPF), Jense (LN), Duyvendak (GroenLinks), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Vacature CDA, Vacature LPF, Vacature LPF en Vacature LPF.

Piv. Leden: Vacature VVD, Vacature PvdA, Vacature VVD, Vacature PvdA, Bakker (D66), Crone (PvdA), Vacature VVD, Hessels (CDA), Koopmans (CDA), Mastwijk (CDA), Vacature PvdA, Vacature VVD, Vacature PvdA, Huizinga-Heringa (ChristenUnie), De Pater-van der Meer (CDA), Bruls (CDA), Vacature LPF, Teeven (LN), Rosenmüller (GroenLinks), Van Bommel (SP), Van Lith (CDA), Vacature CDA, Vacature LPF, Vacature LPF en Vacature LPF.

1

*In het overleg van 27 maart 2002 over de concessie-overeenkomst heeft de Kamer bij motie - Feenstra cs uitgesproken maximale reizigers-aantallen mogelijk te maken door de tariefsrestrictie te hanteren in die mate dat er sprake is van ten minste een level-playing-field ten opzichte van weg- en luchtverkeer en daarover met het consortium NS / KLM overleg te voeren. Heeft dit overleg al plaats gevonden, wat zijn daarvan de bevindingen en uitkomsten, wanneer zal de Kamer daarover geïnformeerd worden?*

Onlangs heb ik, mede namens mijn ambtsgenoot van Financiën, de vervoerder van de HSL-Zuid – High Speed Alliance – bericht geen gebruik te maken van het eenzijdig recht van de Staat een tariefrestrictie op te leggen vóór 1 september conform de concessieovereenkomst.

Verder heb ik HSA uitgenodigd om met elkaar in overleg te treden over de vraag wat de invloed van de tarieven is op de aantrekkelijkheid van het vervoer over de HSL en de substitutie van het vliegverkeer. Over de resultaten zal ik de Kamer later dit jaar, in ieder geval na 1 september 2002, informeren.

2

*Het tekort van 91 miljoen euro wordt gedekt uit de budgetten voor de aanleg van spoorinfrastructuur binnen het Infrastructuurfonds. Welke projecten worden hierdoor naar achteren geschoven? Waarom is dit niet bij de voorjaarsnota aan bod gekomen?*

*De meerkosten (pag 7) van de verdiepte bak bij Bergschenhoek vallen hoger uit dan eerder aan de Kamer gemeld. Kan de minister aangeven hoe hoog de meerkosten daadwerkelijk zullen zijn?*

Er is geen sprake van het temporiseren van momenteel in uitvoering zijnde individuele projecten. In de Voorjaarsnota komen alleen mutaties aan de orde met een effect in het lopende begrotingsjaar. De meerkosten voor de verdiepte bak bij Bergschenhoek bedragen volgens de huidige inzichten circa 22 miljoen euro.

3

*In de brief van 8 april 2002 van de minister van VROM wordt gesteld dat de meerkosten voor de aangepaste afdichtmethode in verband met de AVI-slakken problematiek in het totaal 0,9 miljoen euro bedragen. Kan de minister aangeven hoe hoog de kosten zijn voor de aanvullende drainage? Hoe hoog zijn de kosten voor het verwijderen van 2500 ton categorie 2 zand bij knooppunt Princeville? Wie is er verantwoordelijk voor de verschillende kosten die gemaakt worden in verband met de AVI-slakken problematiek?*

*Is er tijdens het overleg van 12 april jl. met de Minister van Verkeer en Waterstaat en gemeente Breda een besluit genomen over de te nemen maatregelen voor baanvak 2? Welke maatregelen betreft dit?*

De aanvullende afdichtingmaatregelen van AVI-bodemas, zijnde een extra bitumenlaag en drainage, waren niet opgenomen in de met de Bouwcombinaties gesloten contracten en komen derhalve ten laste van het Rijk. In de brief van 8 april jl. van de minister van VROM is aangegeven dat over de kosten van aanvullende drainage nog onderhandeld wordt. De onderhandelingen met beide bouwcombinaties zijn thans nog niet afgerond. De exacte kosten zijn dan ook nog niet bekend. In de komende voortgangsrapportage zal meer duidelijkheid worden gegeven over de kosten.

De 2500 ton categorie 2 grond in het knooppunt Princeville is inmiddels door en op kosten van de Bouwcombinatie HSL Brabant-Zuid verwijderd en dit wordt niet doorberekend aan het Rijk. De door de Bouwcombinatie gemaakte kosten zijn mij niet bekend.

In AVI-vak 2 blijkt door de Bouwcombinatie de Gemiddelde Hoogste Grondwaterstand (GHG) onjuist bepaald te zijn. Hierdoor is, volgens TNO, de afstand tussen de AVI en de GHG onvoldoende. De kosten van de corrigerende maatregel van deze ontwerpfout komen dan ook ten laste van de Bouwcombinatie en worden niet doorberekend aan het Rijk.

In het overleg op 12 april met de gemeente Breda heeft deze, als bevoegd gezag Bouwstoffenbesluit, aangegeven dat zij de Projectorganisatie HSL-Zuid zal aanschrijven dat de aanwezige AVI-bodemassas in vak 2 dient te worden verwijderd.

Na verwijdering dient eerst een voldoende dik zandpakket (als onderlaag) te worden aangebracht, waarna weer AVI-bodemassas in vak 2 kan worden gebracht. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft hierop aangegeven dat zij de aannemer aan zijn contractuele verplichtingen zal houden ter uitvoering van de aanschrijving van de gemeente Breda.

4

*In de rapportage wordt gesteld dat er een Nederlands-Belgisch comité is opgericht.*

*Wat is de status en de taakopdracht van dit comité?*

Het instellen van het Opvolgingscomité vloeit voort uit het verdrag dat tussen Nederland en België in december 1996 is gesloten ten aanzien van onder andere de HSL-Zuid. Het is een ambtelijk overleg dat sinds het najaar van 2001 functioneert, met een halfjaarlijkse frequentie. Het comité coördineert uitvoeringstechnische vraagstukken van gezamenlijk belang ten aanzien van de infrastructuur aan beide zijden van de grens en volgt procedures en werken op (monitoren). Het comité adviseert hierover aan de beide bewindslieden.

5

*Welke onderhandelingsmomenten kunnen nog worden verwacht ten aanzien van het vervoerscontract? Welke financiële risico's loopt de staat hierbij?*

Er zijn thans geen onderhandelingsmomenten meer voorzien in de concessieovereenkomst met de vervoerder en dientengevolge loopt de staat geen financiële risico's. Het contract biedt de ruimte om voorafgaand aan de bestelling van het materieel de Aanvangsdatum op te schuiven zonder financiële gevolgen voor de Staat. Voor enkele specifieke situaties is in de overeenkomst voorzien in een wijzigingsprocedure. Uiteraard zal dan sprake zijn van onderhandelingsmomenten.

6

*Op pagina 10 wordt gesteld dat de er ten gevolge van het besluit om de bak bij Bergschenhoek helemaal verdiept aan te leggen 9 maanden vertraging mag worden opgelopen. Op pagina 11 wordt vermeld dat de oorspronkelijke startdatum voor het vervoer tussen Rotterdam en Antwerpen gepland was op 1 juni 2005 en tussen Amsterdam en Rotterdam op 31 december 2005. Kan de minister aangeven waarom er op pagina 12 wordt gesteld dat het vervoer uiterlijk in oktober 2006 en april 2007 op deze trajecten plaats zal vinden? Waardoor is de geplande vertraging groter dan de gestelde 9 maanden? Is er bij het vaststellen van de startdatum rekening gehouden met een testperiode van 6 maanden?*

*Zo nee, waarom niet? Houdt het verschuiven van de startdatum van het vervoer ook in dat het contract tussen de staat en HSA langer doorloopt?*

In de oorspronkelijke planning is uitgegaan van de datum 1 juni 2005 waarop de infrastructuur gereed zou zijn voor vervoer. Bij de bepaling van deze datum (01-06-2005) is nog geen rekening gehouden met een periode van een half jaar voor het testen van het gehele vervoersysteem (rail-infrastructuur en rollend materieel). Het contract met InfraSpeed voorzagt in een zogenaamde «slippage deal», dat wil zeggen de mogelijkheid om de aanvangs- en opleveringsmijlpalen van het contract met 9 maanden te verschuiven. In verband met opgetreden vertragingen in de onderbouw (aanleg verdiepte bak Bergschenhoek), is gebruik gemaakt van de «slippage deal». Rekening houdend met eerdergenoemde 15 maanden (testen en slippage deal), wordt de opleverdatum 1 oktober 2006 voor het zuidelijk gedeelte en 1 april 2007 voor het noordelijke gedeelte van de lijn.

7

*Kan de minister aangeven hoe hoog de vergoedingen zullen zijn voor het compenseren van het inkomstenverlies van de vervoerder en vergoedingen aan de Infraprovider ten gevolge van het later opleveren van de HSL-Zuid?*

Ten aanzien van de Infraprovider hangt de vergoeding af van de veroorzaker van de vertraging. Indien de Infraprovider zelf de vertraging veroorzaakt, vindt geen compensatie plaats. Indien de vertraging door een ander wordt veroorzaakt dan wordt de performance fee aan de Infraprovider betaald.

Ten aanzien van de schade die HSA zou kunnen leiden bij latere oplevering biedt het contract de mogelijkheid, afhankelijk van het tijdstip van melding, om de geleden schade voor zover deze valt binnen de contractuele bepalingen te vergoeden. De schade kan bestaan uit de kosten die op dat moment zijn gemaakt. Partijen zullen in ieder geval hierover met elkaar moeten overleggen.

8

*Er wordt in de voortgangsrapportage gesproken over ongewenste effecten op het bestaande spoor ten gevolge van invoering van een netspanning van 25 kV. Op welke mogelijke effecten heeft dit betrekking?*

Door de invoering van een 25 kV systeem treedt een risico op van Electromagnetische Interferentie [EMI]. Dit zijn effecten die optreden vanuit de hogesnelheidsinfrastructuur op de conventionele infrastructuur of op de conventionele treinen. In omgekeerde richting kunnen er ook effecten optreden.

9

*Kan de minister inzicht geven in de resultaten van de invoering van Externe Kwaliteit Borging (EKB) bij de verschillende pilotprojecten? Is de minister van plan EKB bij alle infrastructuurprojecten toe te passen? Op pagina 18 wordt gesteld dat binnen alle managementlagen van het ministerie dezelfde werkwijze met betrekking tot EKB wordt gehanteerd. Houdt dit in dat er inmiddels voor een systematiek is gekozen bij de verschillende projecten waar EKB wordt geïmplementeerd?*

In beginsel wordt door Rijkswaterstaat sinds halverwege de jaren negentig van de aannemer als gunningseis gehanteerd dat hij gecertificeerd is voor de uitvoering van de in het contract omschreven werkzaamheden. In deze zin wordt EKB bij Rijkswaterstaat consequent toegepast. De wijze waarop RWS-zijde qua toezicht en beheersing van een contract

wordt ingespeeld met maatregelen die samenhangen met EKB, is ondermeer afhankelijk van het soort en de omvang (groot vs. klein) van het contract en de aard van de daarin beschreven werkzaamheden (bv. betonwerk of wegbouwkundige werkzaamheden). Meer innovatieve contracten (zoals Design-and-construct(-and-maintain)- en prestatiecontracten) dienen door hun aard, dat wil zeggen een grotere inbreng en verantwoordelijkheid van de aannemer, meer procesmatig beheerst te worden, terwijl de tot nu toe meest gangbare contractvorm, de zgn. RAW-bestekken, met gedetailleerde technische specificaties, meer een beheersings- en toezichtsvorm heeft die «on site» plaatsvindt. Er is dus geen sprake van een eenduidig EKB-model. Maatwerk is per geval noodzakelijk. Afgelopen jaren is duidelijk sprake geweest van een gewenningsproces waarin aan beide zijden (opdrachtgever en aannemer) meer ervaring is opgedaan met deze wijze van (samen)werken, ook op het punt van een doelmatige invulling. Deze ervaring is bij uitstek ook opgedaan bij de in de afgelopen jaren in uitvoering gekomen grote projecten.

Het jaar 2001 was het eerste volledige uitvoeringsjaar waarin Externe Kwaliteitsborging (EKB) is toegepast bij de HSL-Zuid. Geconstateerd kan worden dat het systeem van EKB goed hanteerbaar is gebleken, mede vanwege de logische verbinding tussen EKB en de gekozen contractvorm Design and Construct. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het leveren van aantoonbare kwaliteit. EKB is gemeen goed geworden voor de medewerkers van de HSL-Zuid. De organisatie is in staat gebleken fouten op te sporen en te (laten) repareren. Dit neemt niet weg dat ook verbeteringen nodig zijn. Het leveren van aantoonbare kwaliteit impliceert voortdurende aandacht voor juiste toepassing van de afspraken met betrekking tot EKB, en voor adequate vastlegging van resultaten van uitgevoerde audits en daaraan gekoppelde verbetermaatregelen.

10

*Er wordt aangegeven dat er komende periode overleg zal zijn tussen de InfraSpeed en HSA en de verschillende taakorganisaties. Houdt dit ook overleg in over de capaciteitsverdeling op het hoofdrailnet? Worden er oplossingen gevonden voor het capaciteitsverdelingsvraagstuk voor de trajecten waar de HSL gebruik maakt van het reeds bestaande spoor? Staat tegenover de vergoeding die HSA betaald voor het gebruik van de infrastructuur een capaciteitsgarantie? Zo ja, hoe verhoudt zich dit tot de spoorwegwet?*

Het gesprek tussen HSA, InfraSpeed en de taakorganisaties heeft momenteel betrekking op voornamelijk technische en operationele aspecten. Er zal tussen HSA en taakorganisaties ook overleg plaats gaan vinden over de capaciteitsverdeling. Dat betreft tevens de gedeelten waar HSA over het hoofdrailnet rijdt wanneer HSA er met NS Reizigers niet uit mocht komen. In de concessieovereenkomst van HSA met de Staat staan hiervoor enkele verplichtingen voor zowel de taakorganisaties als voor HSA. Daar staan capaciteitsgaranties tegenover. HSA zal dus samen met de taakorganisaties wanneer het overleg met NS Reizigers niet tot de gewenste uitkomst leidt, een oplossing moeten vinden voor het capaciteitsverdelingsvraagstuk. De wijze waarop dit gebeurt past tevens binnen de Spoorwegwet aangezien zowel de concessieovereenkomst als de Spoorwegwet op richtlijn 2001/14 zijn gebaseerd.