

Hogesnelheidslijn-Zuid

Voortgangsrapport 13

Colofon

Uitgegeven door: Leendert Bouter
Handtekening:

Informatie: Yolanda.Oudt@hslzuid.nl
Telefoon: 079- 797 33 49
Fax: 079- 797 34 44

Uitgevoerd door: Yolanda Oudt
Handtekening:

Versie: Definitief (docs 464946)

Datum: 26 november 2003

Inhoudsopgave

1. Inleiding en samenvatting	pag.	4
2. Essentialia project	pag.	6
3. De omgeving en het project		
3.1 Veiligheid	pag.	7
3.2 Procedures	pag.	8
3.3 Communicatie	pag.	10
3.4 Voortgang per projectdeel	pag.	12
4. Projectbeheersing		
4.1 Scope	pag.	21
4.2 Planning	pag.	21
4.3 Financiën	pag.	22
4.4 Organisatie	pag.	30
4.5 Kwaliteit	pag.	30
5. Het project en de private sector/ Innovatieve aspecten	pag.	31
Themabijlage Risicomanagement HSL-Zuid	pag.	32
Overzicht brieven en documenten	pag.	36
Afkortingenlijst	pag.	37

1 Inleiding en samenvatting

Dit is het dertiende voortgangsrapport van de Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid). Het rapport beschrijft de voortgang van de voorbereiding en de aanleg van de HSL-Zuid over de periode 1 januari 2003 tot en met 30 juni 2003. Het project HSL-Zuid valt onder de procedureregeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. Deze regeling voorziet in een halfjaarlijkse rapportage over de vorderingen van het project, zowel qua uitvoering als qua financiën. Daarmee sluiten de uitgaven en verplichtingen aan op de begrotingscyclus. Als startpunt geldt de projectbeschrijving die de Tweede Kamer gelijktijdig met het eerste voortgangsrapport heeft ontvangen. In het voortgangsrapport komen, naast de voortgang van het project, ook de wijzigingen aan de orde die ten opzichte van deze projectbeschrijving zijn opgetreden.

Leeswijzer

Naast een korte blik op de omgeving van de HSL-Zuid, staat per projectonderdeel de voortgang in de verslagperiode beschreven (hoofdstuk 3). Daarna volgt de stand van zaken aan de hand van de verschillende aspecten van de projectbeheersing (hoofdstuk 4). De themabijlage zal gaan over risicomangement van de HSL-Zuid. Allereerst staan in hoofdstuk 2 de essentialia van het project beschreven.

Samenvatting

Bij de werkzaamheden aan de brug over het Hollandsch Diep heeft een ernstig ongeval plaatsgevonden. Op 25 april 2003 zijn, tijdens het plaatsen van een brugligger, zowel een hamerstuk als een brugligger uit evenwicht geraakt. Hierbij is één medewerker om het leven gekomen en zijn twee anderen licht gewond geraakt.

Op het 100 kilometer lange tracé van de HSL-Zuid – tussen Amsterdam en de Belgische grens – is het werk aan de civiele onderbouw volop in uitvoering en zal grotendeels in 2004 worden afgerond.

De volgende mijlpalen zijn in de verslagperiode bereikt.

- Het HSL-aquaduct onder de Ringvaart is gerealiseerd.
- Van de tunnel onder het Groene Hart is eind juni 4.650 meter (van de 7.160 meter = 65%) geboord.
- De uitvoering van de oostbaan van de verdiept gelegen A4 bij de kruising met de HSL-baan is afgerond. De verkeerswissel voor de oostbaan ter hoogte van Hoogmade heeft plaatsgevonden.
- De tunnelelementen van de zinktunnels Oude Maas en Dortsche Kil zijn in het bouwdoek Barendrecht gereed gekomen.
- De A16 tussen de Mark en Prinsenbeek en de verzorgingsplaats Den Hoek zijn overgedragen aan de beheerder: de Dienstkring Autosnelwegen Breda van Rijkswaterstaat.
- Het gevizelde viaduct over de A16 en het HSL-kunstwerk bij de Hazeldonksestraat zijn gereed.

Als startdatum commercieel bedrijf voor de gehele lijn ("aanvangsdatum") geldt april 2007. De start van het commercieel bedrijf op het traject Rotterdam - Antwerpen is - zoals eerder gemeld - oktober 2006. Dit inzicht is in de huidige verslagperiode niet gewijzigd.

HSA heeft in haar bieding aangegeven dat alleen de treindiensten, die doorgaan naar Parijs, met bestaand rollend materieel, met een maximumsnelheid van 300 kilometer per uur rijden en de overige treindiensten met een maximumsnelheid van 220 kilometer per uur worden gereden. De vervoerder HSA heeft het geplande bestelmoment van het rollend materieel met een maximum snelheid van 220 kilometer per uur (shuttles) verschoven november 2003. Daarmee begint de beschikbaarheid van voldoende materieel van dit type op de aanvangsdatum kritisch te worden.

Op basis van een risicoanalyse op de integrale planning is er voor gekozen om actief te sturen op de vigerende mijlpalen voor de startdatum commercieel vervoer. Daarbij worden vertragingen zoveel mogelijk tijdens de realisatie van de onderbouw opgelost.

Op 18 juni 2003 is het rapport van de Algemene Rekenkamer over de risicoreservering voor de HSL-Zuid en de Betuweroute gepresenteerd aan de Tweede Kamer. De bestuurlijke reactie van het ministerie

van Verkeer & Waterstaat in samenwerking met het ministerie van Financiën maakte onderdeel uit van het Rekenkamerrapport aan de Tweede Kamer. De post onvoorzien is, na de verslagperiode, in de zomermaanden volledig verplicht. Om gevolgschade in tijd en geld voor het project te voorkomen, is de Tweede Kamer, vooruitlopend op behandeling van het rapport van de Algemene Rekenkamer, op 26 juni 2003 akkoord gegaan (Kamerstuk 28724 nr. 10) met een eerste beslaglegging op de risicoreservering van € 174 mln. aan verplichtingen, met een verwacht kaseffect in 2003 van € 92 mln. Dit betreft een mutatie van de risicoreserve naar het projectartikel (03.03.01). De aanwending van deze verplichtingenruimte zal na instemming van het ministerie van Financiën geschieden. De eerste onderbouwde budgetaanvragen die ten laste van de extra verplichtingenruimte komen, zijn begin juli 2003 ingediend.

Het geprognoseerde budgettekort heeft vanaf medio 2002 een licht dalende trend laten zien. Deze dalende trend kan worden verklaard door de toepassing van pro-actief risicomanagement. Per 30 juni 2003 is het geprognoseerde tekort (verwachtingswaarde), waarvoor voor de HSL-Zuid dekking in de risicoreservering aanwezig is, € 609 mln. (bandbreedte ± €90 mln.). Voor € 174 mln. hiervan is, zoals hiervoor aangegeven, reeds budget overgeheveld naar het projectartikel.

In het tweede kwartaal heeft de Directie HSL-Zuid een goedkeurende accountantsverklaring bij de jaarrekening 2002 ontvangen.

Het karakter van het HSL-Zuid project verandert van een civieltechnisch naar een spoortechnisch project. Dit betekent dat andere bij het project betrokken partijen, zoals InfraSpeed, High Speed Alliance (HSA), ProRail en Inspectie Verkeer en Waterstaat, een nadrukkelijker rol krijgen. Het zwaartepunt in de realisatie van het project verschuift naar het 'integrale vervoerssysteem'.

2 Essentialia project

Het doel van het project HSL-Zuid is de aanleg en exploitatie van een hogesnelheidsverbinding in Nederland; tussen de Randstad en een aantal Europese economische centra in zuidelijke richting. Deze verbinding maakt straks deel uit van het Europees net van hogesnelheidslijnen. Een volwaardige aansluiting op dit Europees net is noodzakelijk voor de duurzame ontwikkeling van Nederland en is belangrijk voor het opvangen van de sterk groeiende grensoverschrijdende mobiliteit. Daarnaast wordt een bijdrage geleverd aan het vervangen van weg- en luchtverkeer door het milieuvriendelijke vervoer per trein. Het project geeft deze doelstellingen vorm door het opleveren van een totaal vervoerssysteem HSL-Zuid.

Hieronder wordt verstaan:

- de realisatie en overdracht van gebruiksklare (rail)infrastructuur;
- de realisatie en overdracht van aanpalende weggedeelten A4 (Ringvaart - Dwarswatering) en A16 (knooppunt Galder-Moerdijk), die qua planning en bouw onverbrekkelijk met de aanleg van de HSL-Zuid zijn verbonden;
- een contract met een organisatie die zorg draagt voor beheer en onderhoud en de exploitatie van de nieuwe railinfrastructuur;
- een contract met vervoerder(s), die zorg dragen voor de exploitatie van vervoer over de HSL-Zuid;
- zorg dragen voor capaciteitsmanagement, wettelijke regelgeving en voor benodigd (gewijzigd) beleid.

Daarnaast spant de Directie HSL-Zuid zich in voor de ontwikkeling van stations die de hogesnelheidsverbinding aandoet en de ruimtelijke ontwikkeling van de omgeving van die stations. De randvoorwaarden bij deze realisatie zijn de PKB en het Tracébesluit HSL-Zuid (met aanvullingen) en de Tracébesluiten (met aanvullingen) voor de Rijkswegen A4 en A16.

3 De omgeving en het project

Een belangrijke factor bij de aanleg van de Hogesnelheidslijn-Zuid is de projectomgeving. Er is sprake van een voortdurende beïnvloeding van het project door de steeds veranderende projectomgeving en omgekeerd.

3.1 Veiligheid

Met de oprichting van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Rail per 1 januari 2003 is de toezichthoudende rol ten aanzien van de veiligheidsspecificaties voortvloeiend uit het Integraal Veiligheidsplan HSL-Zuid verschoven van de hoofdafdeling Vervoer, Veiligheid en Systeemintegratie van de Directie HSL-Zuid naar de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Safety Committee

De Safety Committee heeft zich in de verslagperiode gebogen over de veiligheidsbeoordeling van de overkapping Barendrecht. Zij is van mening dat fysieke randvoorwaarden in voldoende mate aanwezig zijn om uiteindelijk tot een voldoende veilig operationeel veiligheidsplan voor de overkapping Barendrecht te kunnen komen. Verder is zij van mening dat een finaal veiligheidsoordeel pas kan worden gegeven, wanneer het operationele veiligheidsplan gereed is (voorafgaand aan de ingebruikname van de overkapping Barendrecht). Hier blijft dus een zeker risico bestaan.

HSA en partners (NMBS en SNCF) hebben verzoeken ingediend om met bestaand materieel met een maximum snelheid van 300 km per uur (Thalys) toegelaten te worden op het HSL spoor. De Thalys treinen voldoen niet op alle onderdelen aan de eisen, hetgeen overigens niet betekent dat het geen veilige treinen zijn. De Safety Committee heeft hierin geadviseerd en op basis van dat advies heeft de Minister deels ingestemd met de verzoeken. Op het andere deel van de verzoeken is afwijzend besloten vanwege onvoldoende onderbouwing van deze verzoeken door HSA. HSA werkt momenteel aan aanvullende onderbouwingen.

Een ondernemingsplan voor partiële ingebruikname (d.w.z. commerciële ingebruikname van de HSL van de Belgische grens tot Rotterdam) is van de Vervoerder ontvangen en wordt momenteel beoordeeld.

Samenwerking met gemeenten en openbare hulpdiensten

Het gesprek tussen InfraSpeed en de hulpverlenende diensten over de detaillering van de veiligheidsvoorzieningen langs de HSL-Zuid is op gang gekomen.

Veiligheidsrisico's

Op dit moment zijn de belangrijkste discussiepunten:

- ontsporingsgeleiding;
- 1000-1100 graden brandwerendheid;
- 15 minuten brandwerendheid-eis treinstellen;
- blusleiding brug Hollandsch Diep.

In de komende periode zal hierover meer duidelijkheid komen.

Ontsporinggeleiding

In het contract met InfraSpeed is overeengekomen dat zij een safety case overleggen waarin zij aantonen dat aan de gestelde veiligheidseisen wordt voldaan. In dit verband is geregeld dat InfraSpeed zorg draagt voor ontsporingsgeleiding, voor zover nodig om aan de contracteisen te voldoen. Hierover vindt momenteel overleg plaats.

Eén gemeente heeft in een verstrekte bouwvergunning de eis van ontsporingsgeleiding opgenomen; bij de overige gemeenten maakt het Beveiligingsconcept deel A onderdeel uit van de bouwvergunning. In Beveiligingsconcept deel A staat: "de baan zal worden voorzien van ontsporingsgeleiding, waardoor 99% van de ontsporende treinen het spoor blijft volgen".

Het risico betreft nu de situatie waarbij InfraSpeed aan de Staat aantoont dat ontsporingsgeleiding niet of slechts gedeeltelijk nodig is en er een verschil ontstaat tussen de eisen van gemeenten en het ontwerp van InfraSpeed met betrekking tot ontsporingsgeleiding.

Brandcurve

Het gaat om de vereiste brandwerendheid van de tunnels. In de contracten van de HSL-Zuid met de aannemers is opgenomen dat de tunnel gedurende twee uur bestand moet zijn tegen een brandcurve welke behoort bij een maximum temperatuur van 1000 graden Celsius. Voor en na contractering is sprake van voortgaande discussie met de brandweer, over de brandbelasting "uitgedrukt in een curve" van 1000 of 1100 graden Celsius in combinatie met discussie over brandwerendheid in de trein. Deze discussie is nog niet afgerond.

15 minuten brandwerendheidseisen

In het Beveiligingsconcept deel A van juni 2000 (afspraak op hoog bestuurlijk niveau tussen de projectdirecteur HSL-Zuid, de directeur Brandweer en rampenbestrijding van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, en de regionale brandweercommandanten) is vastgelegd dat bij een brand in de trein, rook en hitte gedurende 15 minuten binnen de trein moeten blijven. Dit onder meer in de veronderstelling dat deze eis zou worden overgenomen in de EU-richtlijnen. In de betreffende EU-richtlijnen is deze eis echter niet opgenomen. In plaats daarvan is in de richtlijn een set eisen opgenomen inzake brandveiligheid, die met elkaar hetzelfde effect beogen. Met de brandweer en bevoegd gezag is besproken dat de EU-richtlijn de 15 minuteneis niet kent maar het effect van de 15 minuteneis beoogt. Overleg vindt plaats.

Blusleiding brug Hollandsch Diep

In het Beveiligingsconcept deel B voor de brug over het Hollandsch Diep is een automatische brandblusvoorziening opgenomen. De Directie HSL-Zuid heeft de discussie opgestart of blusleidingen ter plaatse vanuit het oogpunt van de veiligheid van de reiziger wel noodzakelijk zijn. Immers, de trein bevindt zich in de open lucht en de reizigers kunnen zich bij een brand via de vluchtpaden in veiligheid brengen. Voor zover bekend wordt in Nederland bij andere bruggen geen blusleidingen toegepast.

3.2 Procedures

Tracébesluiten

De herstellwijziging op het Tracébesluit, die nog in procedure verkeert, is:

TB aanvulling V

- Op 11 september 2002 heeft de Raad van State goedkeuring onthouden aan het bestemmingsplan HSL-A16 van de gemeente Breda (vastgesteld op 23 mei 2001), omdat het Tracébesluit HSL-Zuid niet één op één was overgenomen in het bestemmingsplan. Aangezien de voorgestelde verkeerskundige oplossing voor de afwikkeling van het verkeer van en naar de A16 (de zogenaamde Breda-plus variant) in het bestemmingsplan beter is dan in het Tracébesluit en mede in verband met de gedeeltelijke vernietiging van het Tracébesluit HSL-Zuid Aanvulling III (lengte geluidsscherm), is er een nieuw Tracébesluit opgesteld. Dit Tracébesluit HSL-Zuid Aanvulling V is vastgesteld op 21 mei 2003. Beroepen hiertegen konden worden ingediend tot medio juli 2003.

Vergunningen

De belangrijkste vergunningaanvragen, die nog in procedure zijn of in procedure worden gebracht, zijn:

Noordelijk Holland:

- Tegen het verlenen van bouwvergunningen voor de inrichting van het bouwterrein bij Westeinde – ten behoeve van de zuidelijke tunneltoerit – is door de Vereniging van Ondernemingen van Betonmortelfabrikanten in Nederland (VOBN) bezwaar aangetekend (eind 2002) en is er een voorlopige voorziening aangevraagd. De rechtbank heeft het verzoek om voorlopige voorziening niet-ontvankelijk verklaard, waarop de VOBN haar bezwaar heeft ingetrokken. Op 8 april 2003 is er een zitting geweest bij de Raad van State inzake beroepen van de VOBN tegen het verlenen van vergunningen op grond van de Wet Milieubeheer (Wm) en de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO) door de provincie Zuid Holland. Op 9 juli 2003 zijn de beroepszaken tegen de WVO ongegrond verklaard. De Raad van State heeft in de Wm-vergunning één onderdeel, de geluidsvoorschriften bij het graven van diepwanden, vernietigd. Deze werkzaamheden zijn echter al afgerond. De vergunning zal opnieuw moeten worden gemotiveerd; dit heeft geen consequenties voor de voortgang van de werkzaamheden. De VOBN heeft ook beroep aangetekend tegen het besluit van de Provincie om (op verzoek van de VOBN) niet

handhavend op te treden ingevolge het Bouwstoffenbesluit. Het beroep dient op 7 augustus 2003 bij de Raad van State.

Zuid-Holland Midden

- B&W van Zoetermeer hebben de gevraagde bouwvergunning voor het Doorgaand Spoorviaduct deel Noord geweigerd. De Ministers van V&W en VROM hebben daarop de bouwvergunning zelf verleend. Tegen deze vergunning hebben B&W beroep ingediend bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Eind april 2003 is bij de Raad van State de bodemprocedure van het beroep van de gemeente Zoetermeer behandeld. De Raad van State heeft op 16 juni 2003 uitspraak gedaan. Het beroep van de gemeente is ongegrond verklaard. De bouwvergunning is onherroepelijk geworden. Een belangrijk vertragingrisico is hiermee afgewend.

Zuid-Holland Zuid

- De bouwvergunning voor de kap Barendrecht is in de laatste week van maart 2003 door de gemeente Barendrecht verleend. Dit is iets eerder dan in voortgangsrapport 12 was vermeld.

HSL-A16

- Op 29 april 2003 heeft een zitting plaatsgevonden bij de Raad van State over een verleende bouwvergunning van de gemeente Breda aan de Directie HSL-Zuid inzake de Burgst (de fietsbrug). In afwijking van het Tracébesluit HSL-Zuid is in het bestemmingsplan de fietsbrug opgenomen met de mogelijkheid tot het aanleggen van hellingbanen of roltrappen. In de uitvoering is gekozen voor roltrappen en op basis van dit uitgangspunt is een bouwvergunning aangevraagd. De Fietsbond heeft beroep aangetekend, omdat zij de uitvoering zoals vastgelegd in het Tracébesluit (hellingbanen) preferereert.

Overig:

- Op 3 juni 2003 heeft de rechtbank 's-Hertogenbosch uitspraak gedaan inzake het beroep van Kabels- en Leidingen eigenaren (K&L-eigenaren) Delta en Brabant Water. Het betreft het niet door de Staat vergoeden van geclaimde overheadkosten van K&L-eigenaren. De rechtbank heeft de Staat op alle punten in het gelijk gesteld. Kern van de beslissing is dat kosten, die in een eindafrekening worden opgevoerd, voldoende gespecificeerd moeten worden om ze aan de werkelijke verleggingkosten te kunnen toerekenen. Dit betekent dat de huidige werkwijze van beschikken voortgezet kan worden. In de zomer wordt bekend of de K&L-eigenaren tegen deze uitspraak in beroep gaan.

Grondverwerving

Ten noorden van het Hollandsch Diep

Alle Koninklijke Besluiten die betrekking hebben op het HSL-tracé zijn verlopen. Binnen de termijn zijn – om de mogelijkheid om te onteigenen niet te verliezen – alle partijen waarmee niet tijdig minnelijke overeenstemming is bereikt, uit voorzorg gedagvaard.

De verwerving van de gronden ten behoeve van de HSL-Zuid verloopt voorspoedig. De 11 openstaande particuliere dossiers bestaan enerzijds uit onteigeningsdossiers waarvoor de onteigeningsprocedure grotendeels is doorlopen. Anderzijds gaat het om dossiers waarin reeds overeenstemming is bereikt en waarvan de gemaakte afspraken nog worden geformaliseerd in een huur- of koopovereenkomst. Verwacht wordt dat alle dossiers in 2003 minnelijk zullen zijn afgewikkeld. Voorts staan er nog 11 overheidsdossiers open. De betreffende gronden zijn beschikbaar, maar in een aantal gevallen moeten gemaakte afspraken nog geformaliseerd worden in een overeenkomst. Naar verwachting zal op korte termijn overeenstemming worden bereikt.

Over de te verwerven gronden van de Nederlandse Spoorwegen (waaronder NS Vastgoed) worden de onderhandelingen gestart na inventarisatie van de eigendomssituatie. De gronden van de NS zijn beschikbaar voor de bouwwerkzaamheden.

In de verslagperiode is een probleem gerezen over de afwikkeling van een verwervingsdossier. Het betreft de sloop van een tweetal woningen die door de verkrijger van de ondergrond wordt verhinderd. Een gerechtelijke procedure is gestart.

In de verslagperiode is de akte van toedeling van de ruilverkaveling Hoeksche Waard gepasseerd, waarmee circa 8 kilometer tracé definitief werd verworven.

De gronden benodigd voor de aanleg van de A4 en aansluitende en kruisende infrastructuur zijn nog niet volledig verworven. De onteigeningstekening voor de aanvraag van een Koninklijk Besluit is in

voorbereiding. Het aantal dossiers dat in de aanvraag wordt opgenomen is inmiddels, door minnelijke aankopen, teruggebracht tot één dossier. Dit dossier zal tot een gerechtelijke onteigeningsprocedure leiden. Afhankelijk van de gerechtelijke uitspraak kunnen problemen voor de aanleg van de A4 ontstaan.

Ten zuiden van het Hollandsch Diep

Alle grond voor het tracé van de HSL en A16 is in eigendom van de Staat, met uitzondering van een tweetal aankopen voor de Hazeldonksestraat te Rijsbergen. Bij de rechtbank in Breda zijn nog negen onteigeningszaken in behandeling. Het betreft hier uitsluitend de financiële gerechtelijke afwikkeling. De betreffende grond is inmiddels in eigendom van de Staat en in gebruik voor de aanleg. Tevens wordt grond aangekocht om de plaatsing van een geluidsschermbaan naast het IC-spoor mogelijk te maken. De inventarisatie van overtollige, buiten het tracé gelegen, gronden is gereed. Momenteel worden stappen voorbereid om te komen tot daadwerkelijke overdracht.

De gememoreerde, resterende problemen met betrekking tot de grondverwerving voor de HSL-Zuid zullen niet tot vertraging leiden.

Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4

De onafhankelijke instantie voor de behandeling van claims op het gebied van nadeelcompensatie en planschade, het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4, heeft in de verslagperiode het aantal ontvangen verzoeken zien oplopen naar 367.

Verreweg het merendeel daarvan, zo'n 350 verzoeken, is in behandeling bij één van de regionale schadecommissies. Deze hebben in totaal 330 hoorzittingen gehouden en 195 conceptadviezen uitgebracht aan het Dagelijks Bestuur van het Schadeschap.

Het aantal definitieve adviezen dat het Dagelijks Bestuur heeft ontvangen, lag aan het eind van de verslagperiode op 135. Over 120 van die verzoeken heeft het bestuur inmiddels beslist, grotendeels conform het advies van de schadecommissies.

Het aantal bezwaren dat door betrokkenen tegen een beslissing van het dagelijks bestuur is gemaakt, steeg naar 37. Deze bezwaarschriften worden behandeld door één van de commissies van bezwaar. Er is een bezwarencommissie voor het noordelijk en een voor het zuidelijk deel van de HSL-Zuid. Op 21 van de 37 bezwaarschriften is inmiddels een beslissing op bezwaar genomen, waarbij er 2 gegrond en 19 ongegrond zijn verklaard. Tegen deze laatste beslissingen is in 9 gevallen beroep aangetekend. De beroepen zijn bij de Arrondissementsrechtbank te Rotterdam in behandeling.

In 75 gevallen is het verzoek tot schadevergoeding afgewezen. Bij 45 verzoeken tot schadevergoeding heeft betaling van de toegekende vergoeding plaatsgevonden. In totaal is daarmee circa € 1,1 mln. gemoeid.

3.3 Communicatie

De directe omgeving van de HSL-Zuid wordt nauw betrokken bij de realisatie van de spoorlijn en de reconstructie van de autosnelwegen A4 en A16. Ten behoeve van de directe communicatie met uiteenlopende doelgroepen uit de projectomgeving zijn informatiecentra ingericht, wordt nieuwe media ingezet en zijn er diverse schriftelijke informatiemiddelen beschikbaar.

Onderzoek

Eind 2002 heeft het NIPO een onderzoek uitgevoerd naar de naamsbekendheid, de aanwezige kennis en het imago van de HSL-Zuid. De resultaten zijn bemoedigend.

De HSL-Zuid heeft een positief imago hoewel de algemene naamsbekendheid iets is gedaald ten opzichte van eerder onderzoek. Om meer naamsbekendheid te genereren is meegewerkt aan de landelijke campagne "Van A naar Beter" van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De HSL-Zuid heeft onder meer een prominente plaats in de "Van A naar Beter" truck gekregen, die bij grote publieksevenementen wordt ingezet. De HSL-Zuid wordt eveneens op de internetsite van "Van A naar Beter" vermeld.

Beurzen en tentoonstellingen

In samenwerking met het Directoraat Generaal Personenvervoer en Atelier HSL is deelgenomen aan de eerste Architectuur Biënnale te Rotterdam dat het thema 'mobiliteit' voerde. Naast de aanwezigheid van de Directie HSL-Zuid met eigen panelen, heeft landschapsfotograaf Siebe Swart zijn HSL-foto's tentoongesteld. Het project HSL-Zuid heeft tevens acte de présence gegeven op de internationale beurs over railtechnologie, Railtech Europe 2003 te Utrecht.

Belangstelling uit binnen- en buitenland

De belangstelling voor de HSL-Zuid in binnen- en buitenland blijft groot. De informatiecentra HSL-A4, Zwijndrecht en HSL-A16 ontvingen in het eerste half jaar van 2003 ruim 18.000 bezoekers. De Directie HSL-Zuid heeft verschillende delegaties ontvangen, waaronder vertegenwoordigers van Zweedse en Portugese hogesnelheidslijnprojecten en de UIC, het wereldwijde samenwerkingsverband van spoororganisaties.

Actief betrekken omgeving bij aanleg

In de verslagperiode is aandacht besteed aan het actief betrekken van omwonenden bij de ontwikkelingen in hun leefomgeving. Hiertoe zijn verschillende activiteiten georganiseerd, zoals klankbordbijeenkomsten, bouwplaatsbezoeken, tracéwandelingen en meer algemene informatieavonden. Bij deze bijeenkomsten staat de bouw centraal. Voorbeelden van onderwerpen zijn bouwoverlast (geluid en trillingen), verkeerswijzigingen en plannings. Naarmate de bouw vordert, nemen de klankbordgroepen in frequentie af. De belangstelling voor tracébezoeken en wandelingen neemt daarentegen sterk toe. Ook zijn er 'veilig op weg' cursussen georganiseerd voor leerlingen van basisscholen.

Atelier HSL

Atelier HSL is een onafhankelijke stichting die tijdens de aanleg van de HSL-Zuid kunst- en cultuurprojecten realiseert. In februari schreef Atelier HSL de internationale openbare ideeënprijsvraag "A design for places left over after planning" uit voor vijf 'restplekken' (landschappelijke inpassingzones) langs het tracé van de HSL-Zuid. Deze restplekken liggen in de Haarlemmermeer (twee lokaties), Bergschenhoek, Bleiswijk en Rotterdam. Architecten, beeldend kunstenaars en vormgevers uit binnen- en buitenland dienden 116 voorstellen in. Een internationale jury nomineerde drie voorstellen voor verdere uitwerking. Op drie augustus zullen de winnaars bekend worden gemaakt. Vervolgens zal worden onderzocht in hoeverre deze plannen uitvoerbaar zijn.

Op de KunstRAI presenteerde Atelier HSL fotografie en modelspoorlandschappen. Atelier HSL voert gesprekken met het Rijksmuseum over een grote eindtentoonstelling bij de oplevering van de HSL-Zuid. Daarnaast vindt overleg plaats over een eventuele overdracht van de collectie van Atelier HSL naar het Rijksmuseum en het Spoorwegmuseum in Utrecht na de oplevering in 2007.

3.4 Voortgang per projectdeel

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voortgang en ontwikkeling binnen de verschillende contracten en deelprojecten waaruit het project is opgebouwd.

Noordelijk Holland (vanaf Hoofddorp tot en met Westeinde)

- Ten zuiden van de Ringvaart zijn de eerste laaggelegen stukken HSL-baan vrijgegeven voor de werkzaamheden aan de zettingsvrijeplaat. De productiecapaciteit voor de bouw van de zettingsvrijeplaat is verdubbeld om de planning te halen. De zettingsvrijeplaat is in eerste instantie uitgevoerd zonder voorzieningen voor bovenleidingmasten. Deze worden in een extra bouwstroom meegenomen. Omwille van het halen van de planning zijn deze werkzaamheden inmiddels gestart.
- Bij het gedeelte Rijnstreek-Noord is de HSL-baan over de gehele lengte in uitvoering. De volgende fase is de afwerking langs de zettingsvrijeplaat en de HSL-baan. De werkwegen worden na overleg vormgegeven ten behoeve van InfraSpeed. Dit geldt voor het gedeelte vanaf de Bennebroekerweg naar het zuiden.
- De verbinding onder de Ringvaart is gerealiseerd waarmee een belangrijk punt in de uitvoering van het aquaduct is behaald. Momenteel wordt het gesloten gedeelte aan/onder de zuidkant van de Ringvaart afgebouwd en de vloeren van vier compartimenten aan de noordzijde van de Ringvaart gestort.
- Bij de HSL-kruising met de verdiept aangelegde A4 is de realisatie van de oostbak afgerond. De eerste activiteiten voor de bouw van de westbak zijn opgestart. Vanwege de verbreding van de A4 en de kruising die de A4 maakt met de HSL-Zuid heeft een verkeerswissel plaatsgevonden. De A4 is hierdoor tijdens een tweetal weekeinden in zuidelijke richting afgesloten geweest.

Boortunnel

De tunnelboormachine (TBM) Aurora heeft tot eind juni 2003 4.650 meter geboord (dit is 65% van de in totaal 7.160 meter). Het betonwerk voor de centrale wand is 1.200 meter gevorderd. De TBM is inmiddels op weg naar de derde en laatste tussenschacht bij Bent.

In de afgelopen periode zijn onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd, waarvoor de TBM vijf weken in schacht N11 is gebleven. Het boren verloopt voorspoedig; de tunnelboormachine boort 16 tot 17 meter per dag, terwijl aanvankelijk op 14 tot 15 meter was gerekend. Bij de bouw van schacht Bent worden door de aannemer versnellingsmaatregelen ingezet om onnodige stilstand van de TBM te voorkomen. De intensiteit van de werkzaamheden bij het Westeinde is dermate groot, dat speciale maatregelen worden getroffen om binnen de vergunningsvoorwaarden voor geluidshinder te blijven.

N446 (Dwarswatering - Woubrugge)

De afgelopen periode is de aanbesteding van de N446 voorbereid. De contractering zal eind september 2003 plaatsvinden. De komende jaren (volgens planning tot eind 2007) zal de realisatie van de nieuwe kruising van de N446 met de tunneltoerit en de A4 – in combinatie met nieuwe toe- en afritten van en naar de A4 – plaatsvinden.

Commissie van wijzen Boerderij Boskade

Een Commissie van wijzen heeft op 22 mei 2003 een bindend advies gegeven in de juridische kwesties inzake de boerderij aan de Boskade, tussen de voormalig eigenaar en de Staat (V&W). De door de Staat gehanteerde uitgangspunten bij de onteigening en de afwikkeling hiervan hebben de instemming van de Commissie. Op een aantal ondergeschikte punten is de Staat veroordeeld tot het betalen van bijkomende schade (€ 294.157).

Natuurcompensatie

Op het gebied van de compensatie in het kader van het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) is een doorbraak bereikt in de impasse met de Vereniging Agrarisch Natuurbeheer Adegebied. Voor het realiseren van de compensatietaakstelling in het Adegebied (ca. 70 ha. natuur en 4 ha. recreatie) is aansluiting gezocht bij de aanpassingsinrichting Adegebied. De taakstelling voor natuurcompensatie wordt via een tweesporenbeleid gerealiseerd: via verwerving en via agrarisch natuurbeheer. De Vereniging Agrarisch Natuurbeheer Ade heeft voor het tweede spoor een offerte

ingediend. Deze offerte wordt momenteel beoordeeld op haar bruikbaarheid, waarbij afstemming plaatsvindt tussen de ministeries van V&W, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en de provincie Zuid-Holland. De werkgroep natuur van de aanpassingsinrichting Ade is een verkennend onderzoek gestart naar mogelijke aankoopgebieden voor natuurcompensatie.

Geluidsmaatregelen

Het bestaande A4 geluidsscherm bij de Nieuwe Wetering moet worden verwijderd om werkzaamheden aan de A4 te kunnen uitvoeren. De vervangende definitieve schermen worden door InfraSpeed over twee jaar geplaatst. Gedurende een periode zal daarom geen scherm aanwezig zijn. Momenteel wordt gezocht naar oplossingen, zoals tijdelijke schermen hetgeen extra kosten met zich meebrengt (€ 560.000).

Voor de geluidsschermen langs de A4 worden met voorrang de benodigde bouwvergunningen aangevraagd en verleend. De geluidsschermen zijn gebouwd voorafgaand aan de verkeerswissel in de A4, die in september 2003 plaatsvindt. Over geluidsisolatie van woningen zijn geen nieuwe ontwikkelingen te melden.

Zuid-Holland Midden (vanaf Westeinde tot Rotterdam)

Rijnwoude en Zoetermeer

Vertraging in de afwerking van de aardenbaan tussen Rijnwoude en Zoetermeer kan worden opgevangen in de bouwstroom van het betonwerk. Dit betonwerk verloopt zoals gepland. Op twee plaatsen is gestart met de bouwstromen voor de zettingsvrijeplaat. Er wordt nu geprobeerd de productiesnelheid van de individuele moten verder op te voeren. De levering van heipalen blijkt daarin een beperkende factor. De planning wordt gehaald.

De viaducten Oostkade, Oosterheem en Tweede Tocht zijn gereed. De pergola kruising Nieuwe Hoefweg is vrijwel gereed. De werkzaamheden ten behoeve van de overige viaducten zijn in volle gang.

Doorgaand Spoorviaduct (DSV)

Op 29 april 2003 is bij de Raad van State de bodemprocedure van het beroep van de gemeente Zoetermeer tegen het verlenen van een bouwvergunning door de Ministers van V&W en VROM behandeld. Het beroep van de gemeente is ongegrond verklaard. De bouwvergunning is onherroepelijk geworden.

De bouwstroom ten behoeve van het viaduct over de A12 ligt op schema. Rond de zomer van 2003 is een derde bouwstroom ingezet. De bouw van de kolommen van het viaduct aan weerszijden van de rijksweg is gereed. De tijdelijke verlegging van de rijksweg – voor de bouw van de kolommen tussen weg en spoor – is gepland voor de tweede helft van juli 2003. De complete verlegging van de A12 zal de eerste helft van september 2003 gerealiseerd zijn.

Alle onderbouwconstructies voor het A12 viaduct, met uitzondering van de constructies ten behoeve van het bestaande spoor en de A12 zijn gerealiseerd. Ook alle liggers ten noorden van de A12 zijn gelegd. De bouw van het DSV ten zuiden van de A12 verloopt eveneens volgens plan.

Bergschenhoek

In de gemeente Bergschenhoek ligt de bouwstroom voor het onderwaterbeton-gedeelte van de half verdiepte open bak ongeveer 4 weken achter op de planning, maar niet op het kritieke pad. De bouw van het dek van de nieuwe Berkelseweg kent op dit moment een kleine achterstand. De opdrachtnemer heeft als beheersmaatregel besloten in de bouwvakantie door te werken om de achterstand weg te werken.

Tunnel Rotterdam Noordrand

Er bestaat een risico op vertraging bij de tunnel aan de noordrand van Rotterdam, omdat de vergunning voor grondwateronttrekking niet toereikend is. De hoeveelheid onttrokken grondwater overschrijdt 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 bedreigd het werk stil te leggen, omdat de vergunningsvoorwaarden overschreden zouden 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. Zowel de gedoogbeschikking alsmede de definitieve vergunning liggen van 28 juli t/m 8 september 2003 ter inzage. In deze periode kan beroep worden ingediend.

Voor de beheersing van deze problematiek heeft de opdrachtnemer inmiddels maatregelen genomen, zoals het terugbrengen van het aantal 'openstaande' kuipen en het aanbrengen van retourbemaling. Voor de locaties die het meest kritisch zijn voor mogelijke verzakkingen heeft de provincie toestemming gegeven de retourbemaling aan te zetten, zodat daar de grondwaterstand stabiel blijft of zelfs weer stijgt.

Kruising Hofpleinlijn

De werkzaamheden die tijdens de buitendienststelling van de Hofpleinlijn moeten worden uitgevoerd, worden door de diverse aannemerscombinaties afgestemd. De benodigde buitendienststelling (20 dagen) is door de Directie HSL-Zuid georganiseerd, aangevraagd en de voorbereidingen liggen op schema.

Geluidsisolatie

Voor het treffen van geluidswerende maatregelen bij woningen langs de HSL-Zuid zijn rapporten opgesteld. In het eerste kwartaal van 2003 zijn er gesprekken met de bewoners gevoerd over de te nemen maatregelen. Aan de betreffende bewoners is inmiddels per brief meegedeeld welke geluidswerende maatregelen er genomen moeten worden.

Zuid-Holland Zuid (vanaf Rotterdam tot aan zuidoever Hollandsch Diep)

Barendrecht

De bouwvergunning voor de kap Barendrecht is in de laatste week van maart door de gemeente Barendrecht verleend. Dit past in de planning. Een belangrijke voorwaarde voor een tijdige realisatie is hiermee ingevuld. ProRail bouwt voor de Directie HSL-Zuid twee sporen, alsmede zeven sporen ten behoeve van onder meer de Betuweroute en de capaciteitsvergroting van het bestaande spoor Rotterdam/ Dordrecht.

Develgebied

De onderdoorgang Develweg vordert snel, net zoals de overige werkzaamheden in het Develgebied. Het werk aan de wegonderdoorgang Lindeweg is hervat. In verband met de grondwaterproblematiek heeft het werk stilgelegen. In verband met de lekkage moest onderwaterbeton worden gebruikt. Dat heeft tot een extra kostenpost van € 5,5 mln. geleid. In maart 2003 is in het Develgebied gestart met de heiwerkzaamheden voor de zettingsvrijeplaat.

Hoeksche Waard

In de Hoeksche Waard is de 6 kilometer lange zettingsvrijeplaat bijna gereed. De afbouw van het noordelijke deel van de halfverdiepte bak Mookhoek is, ondanks de vergunningenproblematiek, nagenoeg afgerond. De gedoogbeschikking voor het zuidelijke deel is in april 2003 verkregen, waarop direct de werkzaamheden zijn gestart. Eind juni is de definitieve grondwateronttrekking vergunning verkregen, op basis waarvan het werk wordt afgemaakt.

De overige delen van de onderbouw lopen volgens planning. De Maasdamseweg is gereed. Op verzoek van Waterschap de Groote Waard worden - om eerder de gewenste eindsituatie voor wat betreft de waterhuishouding te bereiken - de duikerbruggen onder de werkweg versneld aangelegd. De aanleg van duikerbruggen en faunapassages onder het spoor verloopt eveneens volgens plan.

Bouwdok Barendrecht

Het betonwerk in het bouwdok Barendrecht voor de 14 tunnelementen ten behoeve van de Tunnel Oude Maas en de Tunnel Dortsche Kil is gereed. De spanning op de tijdsplanning van de tunnels Oude Maas en Dordsche Kil blijft ongewijzigd. Door de aannemer zijn beheersmaatregelen getroffen als oplossing voor het probleem van voorspanning van de tunnelementen. Als gevolg hiervan is de datum van het onder water zetten van het bouwdok verschoven van 25 juni 2003 naar 9 juli 2003. Dit betekent dat het eerste tunnelement (Tunnel Oude Maas) in het weekend van 23 augustus 2003 wordt afgezonken. Het tijdvenster waarbinnen het afzinken kan plaatsvinden is in overleg met de vaarwegbeheerder verruimd.

Zinktunnel Oude Maas

Het grootste risico voor de voortgang van de bouw van de toerit op de noordelijke oever is het verleggen van de rioolpersleiding geweest. De tijdelijke omlegging is inmiddels voltooid. Op zowel de noord- als de zuidoever van de Oude Maas wordt gewerkt aan de toeritten en de zinksleuven van de toekomstige zinktunnel en is gestart met het aanvullen van grond. Aan de noordzijde van de Oude Maas zijn obstakels gevonden ter plaatse van de damwanden en vizelpalen. Dit bemoeilijkt het op diepte baggeren van de oeversleuven. De obstakels worden momenteel verwijderd. Naar verwachting levert dit geen vertraging op in het afzinken van de tunnelementen. Voor het ontwerp van de tunnelgebouwen heeft de landelijke welstandscommissie positief geadviseerd. De bouwvergunning is bij de gemeente aangevraagd. Het kunstwerk Geerweg en de bijbehorende Verlengde Geerweg zijn gereed. De Verlengde Geerweg (met kunstwerk) zal worden opengesteld voor het verkeer, waardoor de bouw van de HSL-Zuid door de Lindtse Dijk kan worden gestart.

Zinktunnel Dortsche Kil

De voortgang in de werkzaamheden ten behoeve van beide toeritten van de tunnel Dordsche Kil verloopt voorspoedig. Op zowel de oost- als de westoever van de Dortsche Kil wordt gewerkt aan de toeritten en de zinksleuven van de toekomstige zinktunnel. Aan de oostzijde is ongeveer 150 meter gesloten toerit gereed. De oostelijke en westelijke rijbaan van de A16 zijn inmiddels omgelegd.

Brug Hollandsch Diep

Bij de werkzaamheden aan de Brug over het Hollandsch Diep heeft een ernstig ongeval plaatsgevonden. Op 25 april 2003 zijn, tijdens het plaatsen van een brugligger, zowel een hamerstuk als een brugligger uit evenwicht geraakt. Hierbij is één medewerker om het leven gekomen en zijn er twee anderen licht gewond geraakt. Geplande feestelijke activiteiten rondom het sluiten van de brug zijn naar aanleiding van dit fatale ongeval geannuleerd. Het rapport van de Arbeidsinspectie is nog niet beschikbaar.

Als gevolg van de calamiteit is er op het rivierdeel enige vertraging ontstaan in de planning. De vertraging heeft vooralsnog geen directe gevolgen voor de mijlpaaldata. In het Hollandsch Diep is begonnen met het aanbrengen van de bodembescherming rond de pijlvoeten.

Geluidsisolatie

Alle gesprekken met de omwonenden – in het kader van het geluidsonderzoek en gevelisolatie – zijn in 2002 afgerond. In de tweede helft van 2003 zal een aannemer worden gecontracteerd om de geluidswerende voorzieningen te installeren.

Natuurcompensatie

In het Develgebied zal 4,8 ha. natuurgebied en 12,4 ha. recreatiegebied worden gecompenseerd. Dit wordt in samenwerking met de Dienst Landelijk Gebied van het ministerie van LNV uitgevoerd. Er wordt aangesloten bij de plannen voor het Develbos. Op het Eiland van Dordrecht dient 5 ha. natuurgebied te worden gecompenseerd. De mogelijkheden hiervoor worden onderzocht. De inpassing in de Hoeksche Waard is in de eerste helft van 2003 gereed gekomen.

Noord-Brabant (HSL/A16; vanaf zuidoever Hollandsch Diep tot Belgische grens)

Brabant Noord

- In mei is het wegvak van de A16 tussen de Mark en Prinsenbeek overgedragen aan de wegbeheerder: de Dienstkring Autosnelwegen Breda (DAS Breda) van Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant.
- In juni is de verzorgingsplaats Den Hoek, nabij Zevenbergschen Hoek, overgedragen aan de DAS.
- Nabij Zevenbergschen Hoek is de nieuwe lokale wegenstructuur gereed gekomen en open-gesteld voor het verkeer.
- In januari is de oostbaan van de A16 vanaf de Markbrug tot aan de voormalige verzorgingsplaats Den Hoek opengesteld voor verkeer. Tevens is het knooppunt Zonzeel in zijn vernieuwde vorm opengesteld, alsmede de Verlengde Zeedijk.
- Er is een start gemaakt met de uitvoering van de nieuwe HSL-brug over de Mark en op één veld na zijn de dekken gestort. De betonstort ten behoeve van de zettingsvrijeplaat is gerealiseerd vanaf het Hollandsch Diep tot en met de pergola (ten noorden van Zevenbergschen Hoek en ten zuiden van de omgeleide Hoofdstraat).

Brabant Zuid

- De bouw van de tunnelbakken Prinsenbeek ligt op schema. De toedeling van de kosten van de gekozen fasering is voorgelegd aan de Raad van Deskundigen en zij zijn in januari 2003 tot een uitspraak gekomen. De Raad heeft uitgesproken dat de kosten gelijkelijk moeten worden verdeeld tussen de aannemer en de Directie HSL-Zuid. Over de hoogte van de kosten is nog geen overeenstemming.
- In Princeville is eind april 2003 een belangrijke omlegging van de A58 Liesboslaan in gebruik genomen onder in totaal 5 nieuwe viaducten. Hiermee is het tracé vrijgekomen voor de realisatie van de A58 en de nieuwe A16 ten zuiden van de Verlengde Ettensebaan. Volgens de planning worden deze delen in maart 2004 in gebruik genomen. Op dat moment is het HSL-tracé geheel beschikbaar. Op het kritieke pad ligt de uitvoering van de verbindingsboog vanuit de A58 naar de A16 richting Rotterdam. De uitvoering van de hierin voorkomende kunstwerken verloopt volgens schema. Ook de uitvoering van de vele viaducten in dit gebied vordert gestaag. Naar verwachting zullen nog voor de bouwvakvakantie de meeste viaducten gereed zijn en rijdt het verkeer over de definitieve wegen eronder.
- De realisatie van de kunstwerken ten zuiden van de Liesboslaan verloopt volgens planning.
- Het werk aan het laatste deel van de tunnelbak Galder, het middendeel, loopt volgens schema. Ten gevolge van optimalisatie duurt de afwerking van het noordelijk deel enige maanden langer dan oorspronkelijk gepland, dit heeft echter geen invloed op het verwachte moment van gereed komen van de totale tunnelbak. Ten zuiden van Galder is de HSL-baan aangebracht en kan de afwerking beginnen.

Ecoduct

De provincie Noord-Brabant heeft een alternatief gepresenteerd voor het ecoduct ten zuiden van Breda. Dit alternatief behelst een robuuste ecologische verbinding langs de Aa of Weerijs. De betrokken partijen kunnen zich vinden in dit voorstel. Op initiatief van de provincie zal worden overlegd om overeenstemming te bereiken over de financiering van dit voorstel.

Thermisch gereinigd zand (TGZ)

Het overleg met de bevoegde gezagen (gemeente Breda, gemeente Moerdijk en het Hoogheemraadschap) over het toegepaste thermisch gereinigd zand (TGZ) in de opritten van het IC-spoor bij de rivier de Mark loopt nog. De bevoegde gezagen stellen zich afwachtend op in verband met het te verwachten beleid van het ministerie van VROM.

Dit ministerie heeft op 14 maart 2003 een brief aan de Tweede Kamer gezonden over het Bouwstoffenbesluit. De Staatssecretaris van VROM deelt mee dat hij, met het oog op het belang van continuering van het hergebruik van lichtverontreinigde grond, voornemens is een tijdelijke vrijstellingsregeling in te stellen voor de stoffen antimoon, sulfaat, fluoride, bromide, molybdeen, vanadium en seleen. De vrijstellingsregeling treedt naar verwachting op 1 januari 2004 in werking. Het zand uit het tijdelijke depot nabij het knooppunt Zonzeel is inmiddels elders verwerkt.

Geluidsisolatie

Het geluidsisolatieprogramma – waarbij ruim 250 woningen in Brabant zijn betrokken die aan de nieuwe geluidssituatie in de omgeving van de HSL-Zuid en de A16 moeten worden aangepast – is in uitvoering. Circa 120 woningen zijn in onderzoek of in uitvoering. Bij 54 woningen zijn de isolatiemaatregelen inmiddels aangebracht. Bij 56 woningen zijn geen akoestische maatregelen noodzakelijk. Een zevental bewoners heeft de verklaring dat afgezien wordt van isolatie getekend.

Natuurcompensatie

De totale oppervlakte te realiseren natuurcompensatie bedraagt 70 ha. Met het waterschap Mark en Weerij is overeenstemming bereikt over het gezamenlijk inrichten van het gebied Rondgros met een totale oppervlakte van circa 14 ha., waarvan ongeveer de helft geldt als natuurcompensatie conform het Tracébesluit. De voorbereiding van de inrichting van dit gebied vindt plaats door de Dienst Landelijk Gebied van het ministerie van LNV. Van de overige te realiseren oppervlakte is ongeveer de helft gekocht.

Aansluiting HSL-baan op bestaand spoor

Hoofddorp

Voor de aansluiting van het HSL-tracé op bestaand spoor bij Hoofddorp is de bouw van twee fly-overs in volle gang. In het afgelopen half jaar is een groot deel van de betonbouw gerealiseerd. Tevens wordt een onderhoudsemplacement (aankomst- en vertreksporen) aangelegd. Dit betreft de aanleg van verbindingssporen tussen de Schiphollijn en de HSL-baan voor het aanvoeren van materiaal ten behoeve van de bovenbouw door InfraSpeed. De bouw van het onderhoudsemplacement bevindt zich in een vergevorderd stadium. Binnen enkele maanden zal het in dienst worden gesteld.

Rotterdam

De aanleg van het HSL-tracé door de stad Rotterdam is de afgelopen maanden duidelijk zichtbaar geworden. De bouw van het spoorviaduct over de Rijksweg A20 is gestart, evenals twee viaducten over de Stadhoudersweg. Eén van deze viaducten is bestemd voor intercity- en goederenvervoer, één voor de HSL-Zuid.

In maart en april 2003 hebben in Rotterdam twee grote buitendienststellingen plaatsgevonden. De twee zuidelijke sporen op het emplacement van Rotterdam Centraal Station zijn verlegd en opnieuw aangesloten. Eveneens zijn extra wissels ingebouwd, is een perronverlenging gerealiseerd en zijn er uitgebreide testen uitgevoerd op de buitenapparatuur (seinen, wissels) en de nieuwe software van het beveiligingssysteem. Beide buitendienststellingen zijn succesvol afgesloten.

In de zogenaamde sporendriehoek achter Diergaarde Blijdorp is de bouw van één van de twee fly-overs bijna voltooid. In hetzelfde gebied zijn uiteenlopende werkzaamheden verricht om ruimte te creëren voor de HSL-Zuid. Ook is een gesloten frontboring uitgevoerd van 105 meter lengte onder het emplacement van Rotterdam Centraal Station. De boring (voor het doortrekken van kabels en leidingen) is noodzakelijk vanwege het grote aantal aanpassingen op het emplacement.

Lage Zwaluwe en Zevenbergschen Hoek

Bij station Lage Zwaluwe is gestart met de bouw van een loopbrug over de HSL- en intercitysporen. Via deze loopbrug blijven de huidige perrons in de toekomst bereikbaar. Daarnaast is bij station Lage Zwaluwe gestart met de aanleg van zogenaamde aankomst- en vertreksporen: sporen voor de aanvoer van bovenbouwmaterialen door InfraSpeed. Deze sporen zijn inmiddels aangesloten op het bestaande intercityspoor en zullen ruim op tijd klaar zijn voor gebruik door InfraSpeed.

De bouw van de fly-over bij Zevenbergschen Hoek is gestart. Deze fly-over dient voor de shuttleverbinding Breda – Rotterdam en heeft een raakvlak met de aanleg van de 'zettingarme constructie' die binnen het contract Brabant Noord valt. De werkzaamheden verlopen volgens planning.

Breda

De werkzaamheden voor de aanleg van de verbindingssporen tussen Breda Centraal Station en de HSL-Zuid verlopen volgens planning. De Mr. Bierensweg wordt ter hoogte van de kruising met de spoorlijnen Breda – Antwerpen en Breda – Roosendaal in een tunnelbak gelegd. Ter hoogte van de nieuw aan te leggen Westerparklaan wordt een open tunnelbak gebouwd om ter plaatse de sporenbundel te kruisen. De fundering voor de landhoofden ten behoeve van de trogliggers voor de sporen Breda – Lage Zwaluwe en Lage Zwaluwe – Breda is gereed. De werkzaamheden voor de fly-over bij het NAC-stadion verlopen voorspoedig. Het voorbereidend werk voor de aanleg van de nieuwe sporenlay-out is gestart.

Geluidswerende maatregelen

De Gemeente Rotterdam is akkoord gegaan met het voorstel van de Directie HSL-Zuid over de geluidwerende maatregelen die in Rotterdam genomen worden. Het betreft de plaats en hoogte van de geluidsschermen ten noord-westen van het Centraal Station. In Feyenoord zullen bronmaatregelen op de rails worden toegepast, zodat in deze deelgemeente grotendeels geen nieuwe schermen noodzakelijk zijn. Ook het aantal woningen en scholen dat voor sanering in aanmerking komt is inmiddels vastgesteld in samenspraak met de gemeente.

De gemeentelijke welstand heeft haar goedkeuring gegeven aan de voorgestelde vormgeving van de geluidsschermen. De start van de bouw van de eerste schermen staat gepland voor het voorjaar van 2004. De start van de uitvoering van de gevelisolatiemaatregelen volgt medio 2004.

Infraprovider

Raakvlakken onderbouw/bovenbouw

In de eerste helft van 2003 zijn de ontwerpen van de onderbouw en bovenbouw verder geconcretiseerd op basis van de afspraken gemaakt in het zogenaamde 'sponsor-overleg' tussen InfraSpeed, de overige (civiele) contractanten en de Staat. De aandacht verschuift van ontwerp en realisatie naar het opleveren van de onderbouw aan de Staat. Uiteindelijk wordt een groot deel van de civiele onderbouw overgedragen aan de Infraprovider die 25 jaar zorg gaat dragen voor het onderhoud. Delen van de onderbouw (namelijk de kruisende infrastructuur) worden in beheer overgedragen aan lokale overheden en wegbeheerders. In de tweede helft van 2003 worden detailafspraken gemaakt over de nauwkeurige objectgrenzen en de overeenkomsten die tussen partijen noodzakelijk zijn.

Raakvlakken bovenbouw

De Infraprovider realiseert in overleg met onder andere de Projectorganisatie Betuweroute, ProRail en NMBS de interfaces tussen de technische infrastructuren. In 2003 is een goede start gemaakt om de ontwerpen van deze systeemovergangen op elkaar af te stemmen. Bijzondere aandacht heeft hier de koppeling van de nieuwe generatie systemen aan de conventionele systemen. Door InfraSpeed wordt het nieuwe Europese treinbeveiligingssysteem 'ERTMS-ETCS level 2' geïmplementeerd. Het project HSL-Zuid is daarmee op dit gebied een van de pilots voor de Europese ontwikkeling van treinbeveiligingssystemen.

Voortgang ontwerp InfraSpeed

In het voorjaar 2003 heeft een groot aantal toetsen (audits en reviews) op de voortgang van het ontwerpproces van InfraSpeed plaatsgevonden. Op dit moment is de verwachting dat InfraSpeed tijdig aan haar verplichtingen zal voldoen. In dat geval toont InfraSpeed voor de overeengekomen indienststeldingsdatum aan dat aan alle eisen wordt voldaan. Zorgpunt blijft de vormgeving van de bovenbouw en de daarmee samenhangende kosten. InfraSpeed ontwikkelt een aantal ontwerpen voor de vormgeving van de bovenbouw waarover advies van de landelijke welstandscommissie wordt gevraagd.

Kennisdeling en kennisoverdracht

De HSL-Zuid is in 2003 blijven participeren in kenniskringen om de ervaringen met dit eerste grote PPS-project beschikbaar te stellen. Daarnaast heeft regelmatig contact plaats gevonden tussen

vertegenwoordigers van de Directie HSL-Zuid en vertegenwoordigers van projectgroepen bij andere (potentiële) PPS-initiatieven zoals Zuiderzeelijn, Hanzelijn en A4. In 2003 is de Directie HSL-Zuid gestart met het overbrengen van specifieke kennis van het Infraprovider contract aan ProRail. Voor de identificatie en overdracht van de noodzakelijk kennis is een projectgroep opgericht met medewerkers van beide organisaties. De Directie HSL-Zuid verzorgt ten behoeve van deze kennisborging en -overdracht de inhoudelijke modules.

Vervoer

Loket

Zoals aangegeven in VGR 12 is door de Directie HSL-Zuid en de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Rail, een tijdelijk samenwerkingsverband opgericht. Dit samenwerkingsverband heeft de naam 'Loket' gekregen. In het Loket wordt de toelating voor het bestaand rollend materieel (Thalys) en het nieuwe materieel van HSA behandeld.

Op de ontheffingsverzoeken van HSA voor de Thalys heeft de Minister onder voorwaarden deels instemmend en deels afwijzend besloten vanwege onvoldoende onderbouwing. HSA is momenteel bezig aanvullende onderbouwingen te leveren, met als doel alsnog ontheffing van bepaalde eisen te verkrijgen. HSA heeft aangegeven dat het dossier na de zomer zal worden ingediend bij het Loket. Tijdsige ombouw van de Thalys komt volgens HSA vooralsnog niet in het gedrang.

Reistijden

In overleg tussen de Staat met zowel NMBS als de Belgische overheid, is het vermoeden gerezen dat er aan Belgische zijde langere reistijden dreigen te ontstaan, dan eerder van Belgische zijde is aangegeven en per verdrag overeengekomen is tussen Nederland en België. Van Nederlandse zijde is hierover opheldering gevraagd.

HSA heeft in haar bieding aangegeven dat alleen de treindiensten die doorgaan naar Parijs met bestaand rollend materieel, met een maximumsnelheid van 300 kilometer per uur rijden en de overige treindiensten met een maximumsnelheid van 220 kilometer per uur worden gereden. De Staat is van mening dat met materieel dat 220 kilometer per uur rijdt de gecontracteerde reistijd niet waargemaakt kan worden en heeft dit aan HSA medegedeeld. De Staat zal HSA houden aan de contractueel vastgelegde reistijden.

België

Opvolgingscomité

Op 17 april 2003 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden van het Opvolgingscomité. Het Opvolgingscomité heeft geconcludeerd dat de afgelopen periode in goede harmonie is samengewerkt aan de diverse dossiers.

In België zijn nu ook de werken in de laatste zone (grens) van start gegaan. In opdracht van het Opvolgingscomité wordt deze zomer een gezamenlijke analyse gemaakt van de planning. Op basis van deze analyse zal het Opvolgingscomité in de volgende verslagperiode een rapportage uitbrengen aan de beide Ministers over de voortgang van het project in relatie tot de Verdragsdatum (ingebruikname van de HSL-Zuid).

Integratietesten

Begin 2003 is de Directie HSL-Zuid gestart met de ontwikkeling van de systeemintegratie-testen. De voorbereiding van de testen worden gedaan door de Directie HSL-Zuid. Daarna zullen de plannen met InfraSpeed, HSA, ProRail en NMBS verder worden vormgegeven. Door alle partijen wordt onderkend dat integratie van testen voor alle partijen meerwaarde heeft. Met de samenwerking wordt beoogd in een zo vroeg mogelijk stadium de risico's, die gepaard gaan met de introductie van nieuwe technische systemen en nieuw materieel, te onderkennen en te beperken.

Bindend adviesprocedure Gemeenschappelijke Vervoersonderneming

In VGR 12 is melding gemaakt van het feit, dat naar verwachting NMBS en HSA een bindend adviesprocedure gaan starten, inzake de afspraken over de opbrengstenverdeling van nationale reizigers in internationale treinen. NMBS betwist deze afspraken. Begin 2003 is de Nederlandse Staat een arbitrageprocedure gestart op grond van de geschillenregeling in de overeenkomst tussen de Staat en NMBS. De eerste stap daarin was het installeren van een driekoppig College van bindend adviseurs. De eerste vraag waarover het College zich dient te buigen is de vraag van de NMBS of het College bevoegd is een bindende uitspraak over het door de Staat voorgelegde geschil te doen. Het College heeft geconstateerd dat het van belang is dat HSA zich in deze procedure voegt. Ondertussen heeft de Staat de vraag van NMBS voorgelegd aan HSA. In het begin van de komende verslagperiode wordt op deze vragen een antwoord verwacht.

4 Projectbeheersing

De scope, de kwaliteit, de planning en het budget zijn belangrijke aspecten van het project die moeten worden beheerst. Toepassing van de juiste werkwijze, een passende organisatie en adequaat risicomangement leiden ertoe dat het project conform de gestelde eisen wordt gerealiseerd.

4.1 Scope

Wijziging ontsluiting bedrijventerreinen Meer-Hazeldonk

België heeft naar aanleiding van een onveilige situatie bij de ontsluiting van het bedrijventerrein in de plaats Meer gevraagd om het ontwerp ook aan Nederlandse zijde (Hazeldonk) te herzien. De Minister heeft hieraan gehoor gegeven, wat uiteindelijk heeft geleid tot een gewijzigde lay-out van de ontsluiting van beide bedrijventerreinen. Het relatief kleine aandeel in de kosten voor Nederland bedraagt € 2 mln. Het bedrag is bij Voorjaarsnota toegevoegd aan het projectbudget HSL-Zuid.

4.2 Planning

Als startdatum voor het commercieel bedrijf voor de gehele lijn ("aanvangsdatum") geldt april 2007. Eerder is gemeld dat de startdatum voor het commercieel bedrijf voor het gedeelte tussen Rotterdam en Antwerpen oktober 2006 is. Dit inzicht is in de huidige verslagperiode niet gewijzigd.

Vervoerder

HSA heeft in de verslagperiode aangegeven dat de samenwerkingsovereenkomst met NMBS en SNCF, vanwege de lopende bindende adviesprocedure, nog niet tot stand is gekomen. Eveneens heeft HSA aangegeven dat de datum van bestelling van nieuw rollend materieel met een maximumsnelheid van 220 kilometer per uur is opgeschoven van december 2002 naar september 2003. Daarmee begint de beschikbaarheid van voldoende materieel van dit type op de aanvangsdatum kritisch te worden. De Staat gaat er van uit dat HSA de gemaakte afspraken ten aanzien van de planning nakomt.

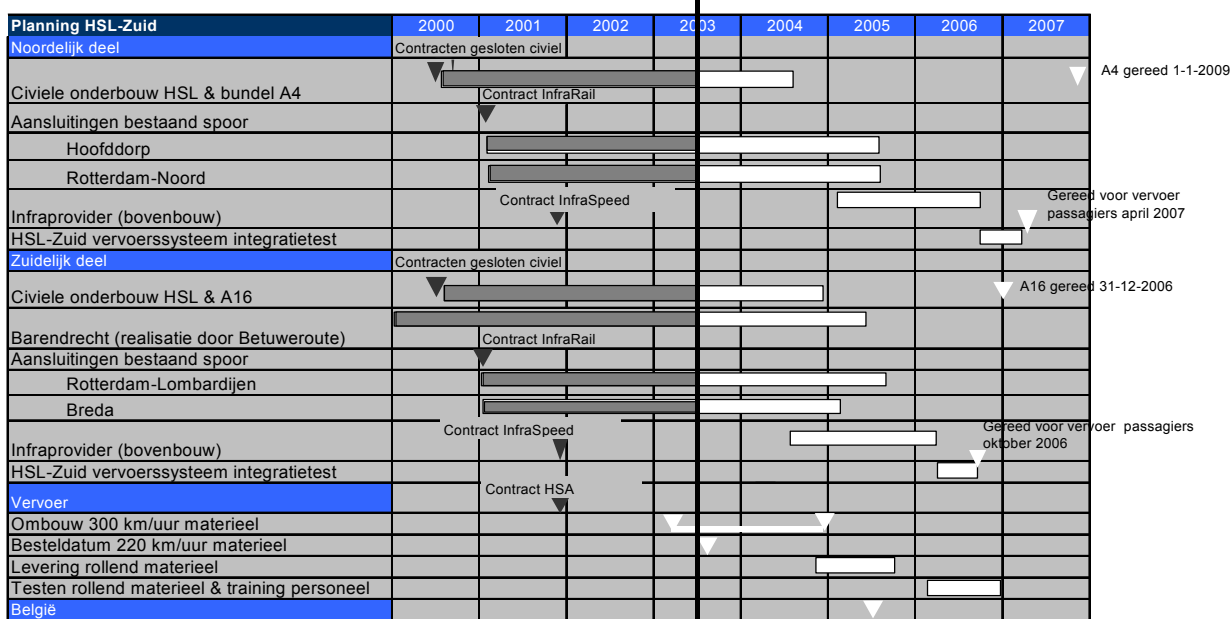
Civiele onderbouw en Infraprovider

In het eerste kwartaal van 2003 zijn op basis van een risicoanalyse op de integrale planning diverse scenario's ontwikkeld. Hieruit is de keuze gemaakt om actief te blijven sturen op de vigerende mijlpalen voor de startdatum commercieel vervoer. Daarbij is bepaald dat potentiële vertragingen zoveel mogelijk in de realisatie van de onderbouw moeten worden opgelost.

Met alle onderbouwaannemers is inmiddels overeenstemming bereikt over de relevante mijlpalen die noodzakelijk zijn voor een tijdige start van de aanleg van de bovenbouw. Over de financiële afwikkeling van vertraguings- en versnellingskosten, die voor rekening van de Staat komen, wordt in enkele gevallen nog onderhandeld.

Op een aantal tracédelen is een speling in de planning tussen oplevering van de onderbouw en startdatum van de bovenbouw; bij twee objecten wordt een overschrijding verwacht van circa 6 weken (Tunnel Oude Maas en Tunnel Dordtsche Kil). InfraSpeed is verzocht om ten aanzien van deze twee tunnels, gegeven de beschikbare speling op de andere tracédelen, deze overschrijding op de mijlpalen te 'absorberen'. De geplande doorlooptijd van de realisatie van de bovenbouw is ongewijzigd gebleven.

Standlijn per 30 juni 2003



Figuur 1: voortgang en contractuele mijlpalen HSL-Zuid

4.3 Financiën

4.3.1 Projectbudget

In dit hoofdstuk wordt gerapporteerd over de projectkosten voor de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2003 voor de HSL-Zuid. De werken aan de railwegen (aansluiting Breda) en de rijkswegen (A16 en de bundel A4 ter hoogte van Hoogmade) zijn separaat opgenomen. Op deze wijze wordt de aansluiting met de PKB deel 3, de begroting en de jaarrekening behouden.

In PKB deel 3 is aangegeven dat met de aanleg van de HSL-Zuid een investeringsbedrag van € 3,413 miljard (exclusief BTW en op prijspeil 1995) is gemoeid, exclusief de bijdrage aan België. Om een compleet beeld te geven, is vanaf VGR 1 de bijdrage aan België in het kostenoverzicht opgenomen.

In de verslagperiode zijn de volgende financiële mutaties verwerkt:

1 Meer/Hazeldonk

Bij voorjaarsnota 2003 is € 2 mln. toegevoegd (prijspeil 1995) aan het budget van HSL-Zuid ten behoeve van de scopewijziging Meer/Hazeldonk (inhoudelijke toelichting zie 4.1).

2 Prijscompensatie

Voor 2003 is het projectbudget gecompenseerd voor prijsstijgingen. Op basis van de IBOI (indexering bruto overheidsinvesteringen) is een compensatie van 2,75% gegeven. Dit resulteert in een bijstelling van het projectbudget met € 82 mln.

3 Overheveling van de risicoreserve

Aangezien het budget onvoorzien rond de zomer volledig is verplicht, zijn geen financiële middelen beschikbaar om noodzakelijke maatregelen te kunnen nemen. Vooruitlopend op de behandeling van het rapport 'Risicoreservering HSL-Zuid en Betuweroute' van de Algemene Rekenkamer, is de Tweede Kamer op 26 juni 2003 akkoord gegaan met een extra verplichtingenruimte van € 174 mln. (prijspeil 2002) voor het jaar 2003. In de begroting is dit bedrag overgeheveld naar het projectbudget HSL-Zuid. Voor het aanwenden van deze middelen is voorafgaand toezicht van het ministerie van Financiën ingesteld.

Tabel 1: projectbudget HSL-Zuid

Projectbudget HSL-Zuid (Bedragen in miljoen €, exclusief BTW) ¹						
		Wijzigingen (prijspeil '95)				
		Vorige perioden	Deze periode			
Uitvoeringskosten	3.089	205	142	3.436	653	4.089
Grondverwerving	324	-72		252	26	278
Subtotaal	3.413	133	142	3.688	679	4.367
België		364		364	16	380
Vorbereidingskosten		50		50		50
Totaal art. 03.03.01 HSL-Zuid (PKB dl. 3)	3.413	547	142	4.102	695	4.797
Totaal art. 03.03.04 Hoofdwegen ²		722		722	167	889
Totaal art. 03.03.03 Rail personenvervoer		91		91	22	113
Totaal excl. BTW	3.413	1.360	142	4.915	884	5.799
BTW (art. 03.03.01) ¹						340
Totaal projectbudget inclusief BTW						6.139
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³						2.938
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW						9.077

¹ De projectkosten worden hier exclusief BTW weergegeven. Bij najaarsnota wordt jaarlijks, op basis van een afspraak met het ministerie van Financiën, de betaalde BTW op railprojecten gecompenseerd (zie regel BTW).

² De bedragen van artikelonderdeel 03.03.04 Hoofdwegen zijn in tegenstelling tot de railprojecten inclusief BTW. Het ministerie van Financiën zal hier geen BTW-compensatie verstrekken.

³ De beschikbaarheidsvergoeding die aan de Infraprovider betaald wordt betreft een vergoeding voor de beschikbaarheid van de hogesnelheidsinfrastructuur voor een periode van 25 jaar, startend in 2006. Hiermee worden onder andere de investerings- en onderhoudskosten van de Infraprovider gedekt.

Met het PKB deel 3 als uitgangspunt heeft het projectbudget zich tot en met deze 13^e Voortgangsrapportage als volgt ontwikkeld.

Tabel 2: Mutatieoverzicht projectbudget (mln. Euro) exclusief IP

Mutatie	Bedrag pp'95	Bedrag gecommuniceerd in Tweede Kamer	Bron: VGR-nr
PKB deel 3	3.413	3.413 (pp'95)	1
Korting lange boortunnelvariant	91 -/-	91 -/-	
<i>Gereserveerde begrotingsstand</i>	3.322	3.322	<i>n.v.t</i>
Bijdrage aan België	364	380 (pp'97)	3
Kosten voor PKB deel 3	50	50 (pp'95)	7
Overdracht A16	537	598 (pp'00)	7
Verbeterde Vorkvariant R'dam-West	55	61 (pp'00)	8
Overdracht A4-bundel	175	195 (pp'00)	8 en 9
Wijziging A4-bundel (wijzigingsprotocol)	10	12 (pp'02)	12
Aansluiting Breda	91	101 (pp'00)	7
Verdiepte Ligging Hoogmade	19	21 (pp'00)	9+11
Bergschenhoek	10	12 (pp'01)	9+11
Mopmolen	0	0 (pp'01)	9
Tenderkosten Infraprovider en Vervoer	34	36 (pp'99)	7

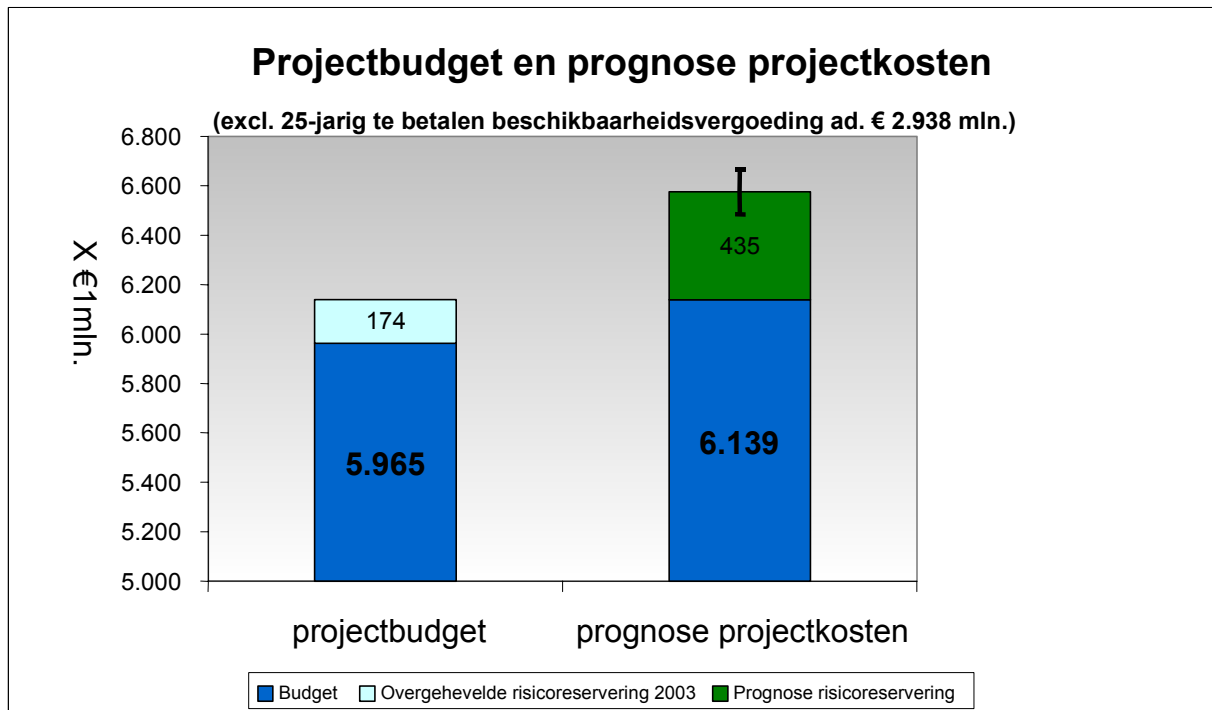
Communicatie	10 -/-	10 -/- (pp'99)	6
ICT-taakstelling	0 -/-	0 -/- (pp'01)	9
Zettingsvrijeplaat	50	55 (pp'99)	7
Lange Boortunnelvariant	83	91 (pp'99)	7
Meer/Hazeldonk	2	2 (pp'03)	13
Saldo scopewijzigingen	1.469		
Aanbestedingsresultaat civiele onderbouw	251	272 (pp'99)	7
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)	17	18 (pp'99)	7
Aanbestedingsresultaat Boortunnel	23 -/-	25 -/- (pp' 99)	7
Lagere realisatiestand uitgaven t/m 2000	2 -/-	2 -/-	9
'Oude' spanning raming en budget	81	91 (pp'00)	11
Regieovereenkomst taakorganisaties/versterking organisatie	21	25 (pp'01)	11
Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer	25	29 (pp'01)	11
1 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	140	174 (pp'02)	13
<i>Saldo mee- en tegenvallers</i>	510		
Vrijval begroting PPS Infraprovider	408 -/-	476 -/- (pp'01)	9
Voordelig saldo ontvangsten	22	24 (pp'99+'00+'01+'02)	7 9 10 12
Saldo technische mutaties	386 -/-		
Subtotaal mutaties	1.502		
Totaal	4.915		

Voor de prijsontwikkeling van het projectbudget zijn de percentages gehanteerd zoals opgenomen in tabel 3. Het zijn de door het ministerie van Financiën vastgestelde percentages, gebaseerd op de IBOI van het Centraal Economisch Planbureau.

Tabel 3: Prijsindexpercentages

Prijsindexpercentages	
1995 – 1996	1,5 %
1996 – 1997	2,75 %
1997 – 1998	2,75 %
1998 – 1999	1,4 %
1999 – 2000	2,5 %
2000 – 2001	4,5 %
2001 – 2002	3,0 %
2002 – 2003	2,75 %

4.3.2 Prognose totale projectkosten en geprognosticeerd budgettekort



Figuur 2: Projectbudget en prognose projectkosten.

Prognose totale projectkosten (exclusief de gedurende 25-jaar te betalen beschikbaarheidsvergoeding van € 2.938 mln.).

De totaal verwachte projectkosten, exclusief de vanaf 2006 te betalen 25-jarige beschikbaarheidsvergoeding, bedraagt aan het einde van de verslagperiode € 6.574 mln (= 6.139 + 435). Deze verwachting kent een onzekerheid van plus of min € 90 mln. Deze onzekerheid wordt veroorzaakt doordat het risicoprofiel van de HSL-Zuid gebaseerd is op een groot aantal mogelijke gebeurtenissen die een kans van optreden hebben met onzekere gevolgen.

Prognose budgettekort

In het projectbudget is een post onvoorzien opgenomen ten behoeve van de uitvoering van het project ter grootte van € 471 mln. (prijspeil 2002). Per peildatum 30 juni is deze post voor € 324 mln. administratief verplicht. Met wijzigingen waarvan de afhandeling nog moet plaatsvinden, is de post onvoorzien volledig verplicht. Het geprognosticeerde budgettekort bedraagt aan het einde van deze verslagperiode € 6.574- € 5.965 = € 609 mln. (+/- € 90 mln.).

In de begroting van het ministerie van Verkeer & Waterstaat is een Risicoreservering van € 985 mln. opgenomen voor de HSL-Zuid en de Betuweroute. Op 26 juni 2003 heeft de Tweede Kamer ingestemd met het voorstel (kamerstuk 28724 nr. 10) om vooruitlopend op de behandeling van het rapport van de Algemene Rekenkamer voor 2003 een verplichtingenbudget ter grootte van € 174 mln. over te hevelen van de risicoreservering naar het projectbudget HSL-Zuid. Het beschikbaar budget is daarmee gestegen tot € 6.139 mln. Overheveling is nodig om tijdig beheersmaatregelen te kunnen nemen, waarmee problemen worden voorkomen of verminderd. De overheveling van deze middelen geschiedt onder voorafgaand toezicht door het ministerie van Financiën.

4.3.3 Onderzoek Algemene Rekenkamer

- 1 De Tweede Kamer heeft de Algemene Rekenkamer verzocht een onderzoek uit te voeren naar de risicoreservering voor de Betuweroute en de HSL-Zuid (10 december 2002, kamerstuk 28724).

Op 18 juni is het rapport "Risicoreservering voor de Betuweroute en de HSL-Zuid" aan de Tweede Kamer aangeboden (kamerstuk 28724 nr. 7 en 8). Op 3 september 2003 heeft de Tweede Kamer aan dit rapport en de reactie van de Minister van Verkeer en Waterstaat daarop een Algemeen Overleg gewijd.

4.3.4 Risico's

Het risicoprofiel van de HSL-Zuid omvat een verzameling van grote en kleine risico's. Voor de risico's bij de HSL-Zuid zijn op hoofdlijnen de volgende oorzaken aan te wijzen:

- 1 De technische en organisatorische complexiteit van het project. Om het project te kunnen aanbesteden is het opgedeeld in deelprojecten. De Staat is verantwoordelijk voor de aansluitingen tussen de deelprojecten. Daarnaast is de omgeving rond de vele bouwplaatsen van het project complex en stelt hoge eisen;
- 2 Bij de aanbesteding van de onderbouwcontracten zijn verschillende risico's teruggenomen door de Staat om tot overeenstemming te kunnen komen over de prijs. Hierdoor loopt de Staat onder meer risico's bij de beheersing van de planning.

Indeling risico's.

De risico's zijn in vier hoofdgroepen onderverdeeld (zie eveneens VGR 11 en het rapport van de Algemene Rekenkamer met betrekking tot de risicoreservering HSL-Zuid en Betuweroute).

- I. Planningsrisico's;
- II. Raakvlakrisico's;
- III. Tegenvallers contracten;
- IV. Beheerskosten.

Hieronder volgt de algemene beschrijving van de hoofdgroepen en van de belangrijkste thema's van risico's per hoofdgroep (stand 30 juni 2003). Met deze thema's wordt ruim driekwart van het bedrag aan risico's in deze categorieën verklaard. De hieronder gepresenteerde bedragen zijn verwachtingswaarden waarvoor een onzekerheidsmarge geldt.

I. Planningsrisico's (€ 126 mln.)

Deze hoofdgroep beschrijft het risico dat het project niet op de afgesproken data kan opleveren en de start van de commerciële exploitatie vertraging oploopt. Het risico kan worden verklaard door ongewenste gebeurtenissen in de planning van de onderbouw, de bovenbouw of de testperiode.

Eventuele vertraging van de indienststelling heeft grote gevolgen voor de Staat. Als de Staat verantwoordelijk is voor opgelopen vertraging moet aan de Infraprovider een beschikbaarheidsvergoeding worden betaald terwijl de infrastructuur nog niet beschikbaar is. Daarnaast loopt de vervoerder (HSA) de inkomsten mis van de verkoop van treinkaartjes en zal deze inkomstenderving claimen bij de Staat. De financiële gevolgen van dit risico manifesteren zich in het feit dat geen inkomsten uit de concessieovereenkomst bij de Staat binnenkomen, terwijl de beschikbaarheidsvergoedingen door de Staat aan de Infraprovider wel plaats moeten vinden. Bovendien hebben de Infraprovider en vervoerder bij late oplevering recht op schadevergoeding, zal een boete betaald moeten worden aan België en zal de HSL-organisatie langer in stand moeten worden gehouden.

Beheersing wordt in eerste instantie vooral in de onderbouw gezocht. Inmiddels sluit de planning van de onderbouw op de meeste punten weer aan op de planning van de bovenbouw. Bij de zinktunnels Oude Maas en Dortsche Kil is sprake van 6 weken vertraging. Waar nodig worden aanvullende

afspraken met aannemers gemaakt. Daar waar sprake is van vertragingen die voor risico van de Staat zijn (vergunningen, grondverwerving), zijn deze in financiële en planningstechnische zin in hoofdzaak afgehandeld.

II. Raakvlakrisico's (€ 198 mln.)

De Directie HSL-Zuid heeft als opdracht een integraal werkend vervoerssysteem op te leveren. Deze opdracht is opgeknipt in verschillende contracten. Dit betreft enkele Design & Construct contracten voor de aanleg van de onderbouw en de aansluitingen met het bestaande spoorwegennetwerk; een Design, Build, Finance & Maintain contract voor de aanleg van de bovenbouw en het onderhoud van de baan gedurende 25 jaar, en een concessie-overeenkomst voor het vervoer over de HSL-Zuid gedurende een periode van 15 jaar. Door het opknippen zijn raakvlakken ontstaan tussen de contracten. Onder de hoofdgroep raakvlakrisico's vallen derhalve de risico's die te maken hebben met de raakvlakken tussen de gesloten contracten.

Hieronder worden de belangrijkste thema's die in deze categorie vallen, nader toegelicht.

A. Relatie onderbouw – bovenbouw (€ 86 mln)

De scope van de HSL-Zuid is te verdelen in onderbouw en bovenbouw. In de onderbouw wordt onder meer zorg gedragen voor grondwerkzaamheden en de aanleg van de betonnen funderingen, inclusief kunstwerken zoals tunnels en bruggen. In de bovenbouw wordt gezorgd voor de aanleg van rails, bovenleidingmasten en bovenleidingen, beveiligingssystemen, elektriciteitsvoorziening, geluidsschermen en hekwerken. Omdat gekozen is voor Design & Construct contracten zijn de uitgangspunten die aan het ontwerp zijn gesteld van zowel de onderbouw als de bovenbouw, functioneel van aard. Hierdoor bestaat een ontwerp-vrijheid voor de aannemers waardoor het risico bestaat dat de ontwerpen van onder- en bovenbouw niet overal op elkaar aansluiten. Daarnaast is de onderbouw reeds in een gevorderd stadium van uitvoering, terwijl de bovenbouw nog in de ontwerp-fase zit. Dit leidt tot aanpassingen in hetzij onderbouw, hetzij bovenbouw.

Om te voorkomen dat achteraf problemen ontstaan, worden de problemen geïdentificeerd en maatregelen getroffen in de uitvoering van de onderbouw en in het ontwerp van de bovenbouw. De kosten van de maatregelen worden afgewogen tegen alternatieve beheersmaatregelen. Deze beheersmaatregelen bestaan bijvoorbeeld uit relatief geringe investeringen in de uitvoering van de onderbouw of in het ontwerp van de bovenbouw.

B. Oplevering en Overdracht van infrastructuur (€ 27 mln.)

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 gemeenten, 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 onderbouwaannemers de infrastructuur zodanig opleveren dat deze zonder vertraging wordt geaccepteerd door de bovenbouwaannemer InfraSpeed, waarna deze zijn uitvoering kan starten. Ten tijde van de contractering van de onderbouw waren de eisen vanuit de bovenbouw nog niet volledig bekend. Door de onderbouwaannemers zullen informatiepakketten moeten worden voorbereid en ook zullen extra kwaliteitskeuringen moeten worden verricht om aan te tonen dat de onderbouw aan de vereiste kwaliteit voldoet.

III. Risico's mogelijke tegenvallers Contracten (€ 246 mln.)

Het risico dat deze hoofdgroep beschrijft wordt veroorzaakt door tegenvallers die direct relateerbaar zijn aan de gesloten contracten. Deze risico's worden verklaard doordat in de onderhandelingen met de onderbouwaannemers de risico's door de Staat zijn teruggenomen. Hierdoor is de Staat onder meer

verantwoordelijk voor ontwerprisico's, het verkrijgen van vergunningen en de invloed van de omgeving (zoals welstand, regelgeving), het realiseren van vooraf ingecalculerde optimalisaties en indexering van verrekenprijzen.

A. Tegenvallers binnen de onderbouwcontracten (€ 23 mln.)

Deze risico's zijn slechts te beïnvloeden in de directe relatie opdrachtgever – aannemer. Door de HSL-Zuid wordt daarom zwaar ingezet op goed contractmanagement en kwaliteitsborging (EKB). Concreet betekent dit dat getracht wordt om meerwerk snel en zakelijk af te handelen, hierbij zakelijke onderhandelingen te voeren waarbij eventueel gebruik wordt gemaakt van adviezen van onafhankelijke derden, juristen en eventueel de Landsadvocaat. Tussen de aannemer en het project zijn afspraken gemaakt over het proces van escalatie. Dit betekent dat voor claims waarvan de afhandeling in een patstelling is geraakt, de weg wordt gezocht naar de Raad van Deskundigen en vervolgens eventueel naar de Raad voor Arbitrage.

B. Welstand (€ 49 mln.)

In de verslagperiode is het contract met InfraSpeed (aannemer bovenbouw HSL-Zuid) gewijzigd. Doel van de contractwijziging was om een substantiële claim van meerkosten af te wenden. Dit was mogelijk door het toetsingskader met betrekking tot welstand terug te brengen tot het kader dat met de InfraSpeed is gecontracteerd. Voor de vormgeving van de HSL-Zuid is een Landelijke Welstandscommissie opgericht die de lokale welstandscommissies van advies dienen. Argument voor de oprichting van de Landelijke Welstandscommissie was het feit dat de HSL-Zuid meerdere gemeenten doorkruist en het voor de vormgeving van belang is dat er sprake is van uniformiteit. Nadat de Landelijke Welstandscommissie was geïnformeerd over het feit dat het toetsingskader van de bovenbouw van de HSL-Zuid de Inpassingsvisie Kaders voor Kwaliteit is geworden, heeft zij bij brief aangegeven dat ze het ontwerp van de bovenbouw zullen toetsen aan het Masterplan Vormgeving (toetsingsdocument voor de vormgeving van de onderbouw).

Op dit moment botsen de gewekte verwachtingen op het gebied van het architectonisch ambitieniveau. InfraSpeed heeft de contractuele verantwoordelijkheid van het ontwerp van de bovenbouw voor (een positief) advies voor te leggen aan de Landelijke Welstandscommissie en daarbij binnen de contractuele kaders en het afgesproken budget te blijven. Wanneer buiten de contractuele kaders wordt getreden zal de Staat (V&W) de kosten voor het meerwerk moeten betalen. Wanneer binnen de contractuele kaders wordt gebleven meent InfraSpeed dat de mogelijk daaruit voortvloeiende bestuurlijke risico's (negatief welstandsadvies van de Landelijke Welstandscommissie met als gevolg mogelijk niet of niet tijdig verleende vergunningen) voor de Staat zijn.

C. Veiligheid (€ 86 mln.)

De HSL-organisatie tracht in een vroegtijdig stadium overleg te voeren met de betrokken instanties. In dit overleg wordt nagegaan in welke mate een aantal voorzieningen bijdraagt aan het bereiken van de overeengekomen veiligheidsniveaus. Die zijn neergelegd in het Integraal Veiligheidsplan (IVP). Het IVP maakt deel uit van het Tracébesluit van 1998. Over die veiligheidsniveaus bestaat overeenstemming met gemeenten en hulpverleningsdiensten. De eisen ten aanzien van brandveiligheid en vluchtmogelijkheden bij calamiteiten, worden concreet en meetbaar gemaakt.

Op dit moment zijn de belangrijkste discussiepunten waarover wordt overlegd (zie hoofdstuk 3):

- o Ontsporing geleiding;
- o 1000-1100 graden brandwerendheid;
- o 15 minuten brandwerendheid-eis treinstellen;
- o Blusleiding brug Hollandsch Diep.

In de komende periode zal hierover meer duidelijkheid komen.

D. Opties en optimalisaties (€ 26 mln.)

Bij de contractonderhandelingen is een aantal mogelijke besparingen overeengekomen. De waarde van deze opties en optimalisaties was al doorberekend in de aanneemsommen. Met de aannemers werd afgesproken dat, indien deze opties en optimalisaties in praktijk niet gerealiseerd kunnen worden, de

Staat het grootste deel hiervan zou vergoeden. Dit risico was reeds voorzien en ingecalculeerd in de post onvoorzien. De omvang van de besparingsmogelijkheden blijkt achteraf tegen te vallen doordat minder opties worden gerealiseerd dan aangenomen. De haalbaarheid is destijds te optimistisch ingeschat.

De projectorganisatie monitort nauwgezet de ontwikkelingen op de afgesproken opties en optimalisaties.

IV. Beheerskosten (€ 38 mln)

De beheersing van de risico's in de bovenstaande hoofdgroepen brengt kosten met zich mee. Momenteel worden de aanvullende kosten geprognosticeerd op € 38 mln. Dit betreft voornamelijk organisatiekosten en de kosten voor onafhankelijk deskundig advies.

4.3.5 Uitgaven en aangegane verplichtingen

Uitgaven

Tabel 4 betreft de bruto uitgaven. Tot en met 30 juni 2003 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 4.144 mln. betaald (67% van het projectbudget exclusief Infraprovider). Dit is als volgt opgebouwd:

Tabel 4: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 30 juni 2003
(bedragen in miljoen €, inclusief BTW)

	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	2.776,7	641,8	3.418,5	2.741,9	51,5	625,1
Grondverwerving	294,8	0,8	295,6	295,6		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	3.501,2	642,6	4.143,8	3.467,2	51,5	625,1

Aangegane verplichtingen

Tabel 5: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 30 juni 2003
(bedragen in miljoen €, inclusief BTW)

	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal ¹	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen Vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	4.847,0	91,3	4.938,3	4.261,7	51,5	625,1
Grondverwerving	304,8	1,3	306,1	306,1		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	5.581,5	92,6	5.674,1	4.997,5	51,5	625,1

¹ Dit bedrag is inclusief € 649,2 miljoen aan BTW verplichtingen. Het bedrag aan te betalen BTW wordt jaarlijks bij Najaarsnota, op basis van een afspraak met het ministerie van Financiën, gecompenseerd door middel van een ophoging van het projectbudget.

4.3.6 Dekking

Tabel 6: Realisatieprogramma artikel IF 03.03 Hogesnelheidslijn.

Project Omschrijving	Kosten in miljoen €								
	Totaal	t/m 2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Later ⁴
Hogesnelheidslijn Zuid (art.ond.03.03.01) ¹									
- Reguliere SVV- middelen (incl. FES-BOR)	2.337	1.559	452	274	12	-73	14	90	9
- FES- regulier ²	1.679	1.333	611	-187	35	-113			
- Privaat	940			509	245	186			
- EU-Ontvangsten	176	124	12	17	16	7			
- Ontvangsten derden	5				5				
- IP	2.938					73	128	115	2.622
Totaal 03.03.01	8.075	3.016	1.075	613	313	80	142	205	2.631
Hogesnelheidslijn Zuid: Railpersonenvervoer (art.ond.03.03.03)	113	31	22	34	20	6			
Hogesnelheidslijn Zuid: Hoofdwegen (art.ond.03.03.04)	889	454	207	143	66	14	3	2	
Begroting (=art.IF 03.03)³	9.077	3.501	1.304	790	399	100	145	207	2.631

¹ Inclusief betalingen aan de Infraprovider (€ 2,9 miljard) en uitgaven voor personeel en materieel.

² De voorfinanciering van een deel (€ 925 miljoen) van de private bijdrage leidt na 2003, wanneer de private bijdrage wordt gerealiseerd, tot een negatieve bijdrage uit het FES.

³ De uitgaven per artikelonderdeel kunnen afwijken van de verantwoordingsrapportage over 2001. Begin 2002 zijn de kosten administratief toegedeeld aan de betreffende artikelonderdelen.

⁴ De private bijdrage wordt voorgefinancierd vanuit het FES.

Het project HSL-Zuid behoort tot het Trans Europese Netwerk (TEN) zoals aangegeven in beschikking nr. 1692/96/EG van het Europese Parlement en de Raad van 23 juli 1996. Door de Europese Unie is tot en met 31 december 2002 in totaal voor € 113 mln. subsidie toegekend. Daarnaast is in het 'Multi-annual Indicative Programme 2001-2006' van de Europese Unie een bedrag van € 85 mln. gereserveerd voor de HSL-Zuid. In de Rijksbegroting is hiervan reeds € 176 mln. opgenomen.

4.4 Organisatie

Het karakter van de HSL-Zuid verandert momenteel van een civieltechnisch- naar een spoortechnisch project. De Directie HSL-Zuid zal in het tweede halfjaar van 2003 maatregelen nemen om de organisatie sterker te richten op de spoortechnische karakteristieken. Uiteindelijk is de HSL-Zuid een vervoersproject en zal de fase van het maken van de onderbouw (civieltechnisch) en de bovenbouw (spoortechnisch) overgaan in de fase van exploitatie (vervoertechnisch).

4.5 Kwaliteit

In de verslagperiode heeft de Departementale Accountantsdienst (DAD) een goedkeurende verklaring verstrekt met betrekking tot de jaarrekening 2002. Geconstateerd is dat het financieel beheer in 2002 is verbeterd ten opzichte van 2001. Dit is mede opgetreden als gevolg van adequate bijsturing door het management naar aanleiding van de bevindingen van de uitgevoerde audits. De audits op basis van risico-analyses vormen een belangrijk element van de bedrijfsvoering. De DAD geeft aan dat de beheersing van de overige uitgaven (niet zijnde de hoofdcontracten) op termijn relatief steeds belangrijker gaat worden.

In het eerste halfjaar van 2003 zijn conform de planning alle audits uitgevoerd. Waar nodig heeft bijsturing plaatsgevonden. Uit de audits is gebleken dat de verbeterpunten uit 2002 in voldoende mate zijn gerealiseerd.

De leerervaringen met het control- en auditsysteem (procesgerichte controle) worden meegenomen bij de ontwikkeling van Rijkswaterstaat tot agentschap.

5 Het project en de private sector/Innovatieve aspecten

Civiele onderbouwcontracten

De realisatie van de HSL-Zuid gebeurt met contracten die gericht zijn op de civiele onderbouw van de lijn en een contract gericht op de spoortechnische bovenbouw. De onderbouw omvat regionaal verdeelde contracten die gezamenlijk het totaal van de bouwwerken opleveren dat nodig is om rails en treinen te kunnen faciliteren, inclusief bruggen, viaducten, tunnels en een aquaduct. Voor de aansluitingen op en aanpassing van bestaande spoorlijnen en -systemen die aan de HSL-Zuid gerelateerd zijn, is een apart contract gesloten. Deze contracten zijn gebaseerd op het ontwerp- en bouwprincipe. Dit houdt in dat binnen een gegeven eisenpakket de opdrachtnemers verantwoordelijk zijn voor zowel het ontwerp als de uitvoering.

Publiek Private Samenwerking (PPS): Infraprovider

Voor de realisering van het niet-civiele deel van de infrastructuur – de spoortechnische bovenbouw – is een contract gesloten met een Infraprovider: InfraSpeed. Op basis van een contractperiode van 25 jaar na oplevering van de beschikbare spoorlijn draagt dit particuliere spoorbedrijf – binnen met de Staat overeengekomen contractuele kaders – zorg voor het ontwerp, de bouw, het onderhoud en de financiering van de spoortechnische bovenbouw. Daaronder vallen onder meer de spoor-, energie- en beveiligingssystemen alsmede de geluidswerende voorzieningen. De civiel-technische onderbouw van de HSL-Zuid realiseert de overheid in eigen beheer. Na oplevering komt het onderhoud daarvan in handen van de Infraprovider.

Na realisatie van de infrastructuur ontvangt de Infraprovider een jaarlijkse vergoeding. De hoogte van deze vergoeding is afhankelijk van de beschikbaarheid van de infrastructuur, welke is genormeerd in het contract.

Publiek Private Samenwerking (PPS): Vervoersconcessie

Met de vervoerder HSA is een concessie-overeenkomst gesloten voor een periode van 15 jaar vanaf de 'aanvangsdatum'. Binnen de met de Staat overeengekomen contractuele kaders draagt de vervoerder zorg voor het hogesnelheidspersonenvervoer op zowel nationale als internationale trajecten. Voor het gebruik van de infrastructuur betaalt de vervoerder een gebruiksvergoeding. Deze vergoeding is vastgesteld conform de richtlijnen van de Europese Unie en de volgens Nederlandse wetgeving geldende systematiek.

Beheersing van het project

De beheersing van het project is gebaseerd op de principes van externe kwaliteitsborging. De opdrachtnemers dienen op basis van gecertificeerde en door de Staat geaccepteerde kwaliteitssystemen, risicoanalyses en toetsen aantoonbaar beheerst hun werk uit te voeren. De opdrachtnemers zijn verantwoordelijk voor de kwaliteit van het werk en het aantoonbaar maken dat deze kwaliteit ook geleverd is. De Staat als opdrachtgever auditeert met name de processen van de opdrachtnemers en voert minder productgerichte toetsen en inspecties uit dan bij een traditionele werkwijze gebruikelijk is. Als rode draad in de beheersing van het project neemt het sturen op risico's een prominente plaats in, bij zowel opdrachtnemer als opdrachtgever. De kwaliteitssystemen bij beide partijen zijn dan ook op basis van dat principe opgezet. Voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemer betekent dit een andere houding en werkwijze dan die men gewend is. Het vereist namelijk meer begeleiding en coördinatie door de opdrachtgever en meer aandacht voor de aannemer dan oorspronkelijk was gepland. Op basis van uitwisseling van ervaringen wordt getracht zoveel mogelijk van elkaar te leren. Dit vindt zowel binnen de Directie HSL-Zuid plaats, als tussen de grote projecten onderling.

De aangegeven houding en werkwijze (sturen op risico's, procesgericht) vormt voor de grote projecten binnen het gehele ministerie van V&W leidraad.

Themabijlage Risicomanagement HSL-Zuid

1. Doel van deze themabijlage

Het doel van deze themabijlage is inzicht geven in de basisprincipes van risicomanagement, zoals deze worden toegepast bij de HSL-Zuid. Dit wordt gedaan door in te gaan op de volgende vragen:

- 1 wat is een risico?
- 2 wat is risicobeheersing?

De uitleg zal worden geïllustreerd aan de hand van een alledaags voorbeeld. Vervolgens zal een relatie worden gelegd met de wijze waarop risicomanagement bij de HSL-Zuid wordt toegepast. Hierbij zal ook de zogenaamde "Monte-Carlo simulatie" worden toegelicht.

2. Wat is een risico en wat is risicobeheersing?

Een risico is een gebeurtenis die mogelijk kan optreden en die tot gevolg kan hebben dat één of meer doelstellingen van het project niet bereikt worden. Bij de HSL-Zuid betekent dit dat er een kans bestaat dat het niet lukt om zonder extra kosten of vertraging op de geplande datum een werkend vervoerssysteem, dat voldoet aan de gestelde eisen, op te leveren.

Kenmerk van een risico is, dat:

- 1 er vooraf geen zekerheid bestaat over het al dan niet optreden, of
- 2 er is wel zekerheid (de kans is 100%) over het optreden van de afwijking, maar niet over de omvang van de gevolgen.

De omvang van een risico wordt bepaald met de volgende formule:

$$\text{Risico} = \text{kans (van optreden)} \times \text{gevolg (bij optreden)}$$

Voorbeeld: inbraak in uw woning

Stel: U woont in een inbraakgevoelige buurt. U heeft nogal wat spullen in huis en u bent regelmatig weg. Er wordt de laatste tijd regelmatig bij u in de buurt ingebroken.

Gemiddeld is er bij u iedere twee jaar wel een keer ingebroken. U heeft ieder jaar dus een kans van 50% dat in Uw huis wordt ingebroken (kans = 50%).

De kosten bij een inbraak zijn fors: u hebt al meerdere keren een schade van ruim € 2500 opgelopen (gevolg = € 2500).

Het risico dat u per jaar loopt als gevolg van inbraak is € 1250 (nl. 50% x € 2500).

Omvang van risico's is niet altijd objectief vast te stellen

De kans op een bepaalde gebeurtenis kan soms vooraf niet exact worden ingeschat, omdat ervaringsgegevens ontbreken. De gehanteerde kans is dan in zekere zin subjectief. De insteek van een risicoreservering is, om in ieder geval de inschatting zoveel mogelijk te objectiveren en dus de inschatting van de te hanteren kansen niet alleen door pessimisten of optimisten te laten uitvoeren. Het is belangrijk om bij de risicoanalyse een aantal ervaren mensen in te schakelen, om gezamenlijk te komen tot een goede inschatting van het risico. Bovendien worden de risicoanalisten kritisch ondervraagd in zogenaamde challenge-bijeenkomsten.

Risico's veranderen in de loop der tijd

Risico's zijn aan veranderingen onderhevig: er komt doorgaans met het verstrijken van de tijd nieuwe informatie binnen die de oorspronkelijke inschatting van de kansen en de gevolgen kan beïnvloeden. Risico's kunnen hoger uitvallen (in het voorbeeld: er is een bende in de buurt aan het werk en in de kranten wordt een golf aan inbraken gemeld), of juist lager worden of zelfs wegvallen (in het voorbeeld: er is een golf van arrestaties verricht, de hele bende is opgerold).

Er kunnen eveneens nieuwe risico's bij komen (bijvoorbeeld: sinds kort worden ook regelmatig auto's in de buurt gestolen).

Beheersmaatregelen

Het kan aantrekkelijk zijn om beheersmaatregelen te nemen. Om weer aan te sluiten bij het voorbeeld betreffende de inbraak in uw huis:

Beheersmaatregel 1:

U zou kunnen overwegen om uw huis volledig te beveiligen met camera's, hangsloten, etc. U laat een offerte maken. Uit de offerte blijkt dat dit pakket eenmalig € 2500,- kost. Aangezien u gedurende de tijd dat u nog in het huis woont (u denkt aan 10 jaar) hier profijt van hebt, kost dit per jaar ruwweg € 250,-. U verkleint met dit pakket de kans op inbraak tot 10% per jaar. Daarmee wordt het inbraakrisico $10\% \times € 2500$ (gevolgkosten inbraak) = € 250 per jaar. Telt u hierbij de kosten voor de maatregel op komt u op een kostenpost van € 500 per jaar.

Beheersmaatregel 2:

Een alternatief is dat u alle kostbare spullen in een grote kluis bergt en uw huis zodanig inricht dat minimale schade kan ontstaan bij inbraak. U schaft een kluis aan van € 2000,- die u weer in 10 jaar afschrijft. Daarmee worden de kosten van deze maatregel per jaar € 200,-. U berekent dat de gevolgschade per inbraak beperkt kan blijven tot € 1000,-. Daarmee wordt het inbraakrisico $50\% \times € 1000,- = € 500,-$. Telt u hierbij de kosten van de kluis op dan komt u op een kostenpost van € 700,- per jaar.

Omdat beheersmaatregel 1 goedkoper is, kiest u voor het beveiligen van uw huis.

De bovenstaande voorbeelden maken duidelijk dat beheersmaatregelen gericht kunnen zijn op:

1. het verminderen van de kans van optreden (voorbeeld 1) of,
2. het beperken van de gevolgen van het eventueel optreden van het risico (voorbeeld 2).

3. Risicomanagement bij de HSL-Zuid

In het bovenstaande voorbeeld zijn op een eenvoudige manier de basisprincipes van risicomanagement uitgelegd. De praktijk bij grote projecten als de HSL-Zuid is uiteraard complexer namelijk:

- o er is sprake van een groot aantal risico's (waarbij er in een aantal gevallen ook nog sprake is van een onderlinge verwevenheid van die risico's en de kans van optreden);
- o de risico's verschillen qua abstractieniveau: sommige risico's zijn concreet en dichtbij (zoals het aantreffen van obstakels in de ondergrond), andere risico's zijn abstract geformuleerd en worden na verloop van tijd concreet (bijvoorbeeld: het opdoemen van problemen in de testfase met als consequentie dat de trein niet rijdt);
- o de risico's zijn vaak uniek: er is meestal geen vergelijkingsmateriaal.

Nieuwe inzichten en onderzoek leiden tot het voortdurend bijstellen van risico's, er is sprake van een continu proces. De risico's worden geregistreerd en periodiek geactualiseerd in een zogenaamd risicodossier.

Om te illustreren hoe risico's kunnen worden opgenomen in een risicodossier is hieronder een drietal voorbeelden gegeven van verschillende soorten risico's. Overigens zijn de getallen volstrekt fictief.

Risico	Kans Gevolg				Verwachtingswaarde risico
		Onderwaarde	Meest Waarschijnlijke Waarde	Bovenwaarde	
	X	A	B	C	In formule: $X\% * (A+B+C)/3$
Het aantreffen van obstakels in de ondergrond bij graafwerkzaamheden, hoewel onderzoek is verricht.	10%	8	8	8	0,8
Problemen tijdens testfase	80%	1	5	10	4,3
Claim aannemer voor bepaald meerwerk	100%	5	6	7	6

In het Integrale risicoregister staan alle individuele risico's met kansen van optreden en mogelijke gevolgen voor de planning en in kosten opgenomen. Bij de gevolgen kan onderscheid gemaakt in een drietal waarden:

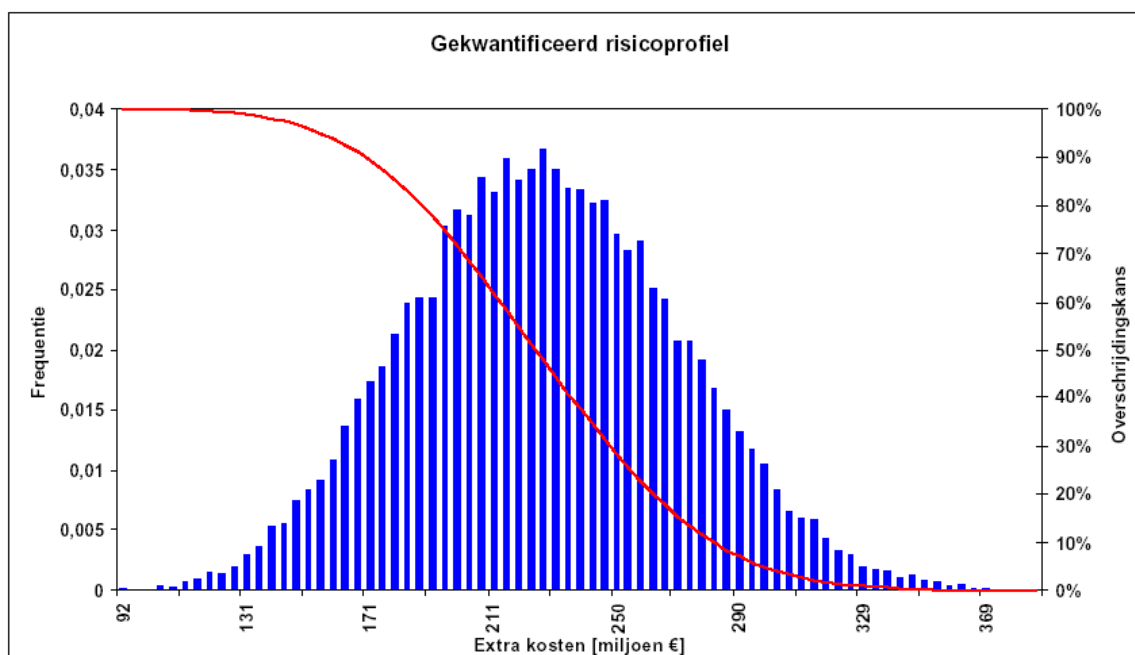
1. de onderwaarde: de minimale gevolgschade indien het risico optreedt;
2. de meest waarschijnlijke waarde: de meest waarschijnlijke gevolgschade indien het risico optreedt;
3. de bovenwaarde: de maximale gevolgschade indien het risico optreedt.

Op basis van deze gegevens kan de verwachtingswaarde (kans x gevolg) van het betreffende risico worden berekend.

De spreidingen op de verwachtingswaarden zijn statistisch gezien niet zonder meer op te tellen en vervolgens te middelen. Om een beeld te krijgen van het totale projectrisico en de daarbij behorende spreiding, wordt van de realisatierisico's één keer per kwartaal een geïntegreerd risicoprofiel opgesteld. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van een zogenaamde "Monte Carlo" simulatie. Dit wil zeggen dat een zeer groot aantal keren verschillende situaties worden doorgerekend. De computer bepaalt op basis van steekproeven of een risico al dan niet optreedt (op basis van de opgegeven kans van optreden) en wat de eventuele gevolgen zijn van het risico (binnen de opgegeven bandbreedte). Het resultaat bestaat uit een verwachting ten aanzien van kosten voor risico's en beheersmaatregelen met een onzekerheidsmarge rond die verwachting.

Een zelfde soort simulatie wordt uitgevoerd op de planning (dit is dus kans x gevolg (in de tijd in plaats van geld)). Het resultaat hiervan bestaat uit de verwachte opleverdatum met een onzekerheidsmarge, uitgaande van het al dan niet optreden van de risico's. De financiële consequenties van de risico's worden meegenomen in de financiële risicoanalyse. De opbouw van onzekerheid wordt toegelicht. Deze gegevens worden door de HSL-Zuid verwerkt in haar prognoses.

Het resultaat van een Monte-Carlo simulatie is weergegeven in de onderstaande grafiek. De rode lijn geeft voor de verschillende einduitkomsten van het risicoprofiel aan hoe groot de kans is dat deze uiteindelijk wordt overschreden.



Figuur 1: een voorbeeld van een zogenaamde S-curves.

Bijvoorbeeld: uit de figuur is af te lezen dat de overschrijdingskans bij een risicowaarde van € 290 mln. kleiner dan 10% is. Met andere woorden: ik ben er vrij zeker van dat ik met mijn uiteindelijke kosten beneden de € 290 mln. blijf. Omgekeerd: bij een waarde van € 131 mln. behoort een overschrijdingskans van bijna 100%. Ik weet dus vrijwel zeker dat het de einduitkomst meer zal worden als € 131 mln. Ook kan op deze manier de 50% waarde worden bepaald: de waarde waarbij ik evenveel kans heb dat ik eronder blijf als dat ik er boven kom.

De rode lijn is verkregen op basis van de blauwe staafgrafiek en geeft aan in hoeveel procent van de simulaties (frequentie) een bepaalde einduitkomst van extra kosten is verkregen.

Beheersing van risico's

Om risico's te beheersen wordt doorlopend gezocht naar manieren (beheersmaatregelen) om de risico's te beperken. Zodra een beheersmaatregel adequaat (=een goede verhouding tussen effectiviteit en kosten) wordt geacht, wordt voor het uitvoeren hiervan een voorstel ingediend.

Belangrijk is het volgende: als een risico om wat voor reden dan ook kan worden geschrapt uit het risicodossier, daalt het risicodossier met de zogenaamde verwachtingswaarde (kans maal gevolg) van dat risico. Bijvoorbeeld: in het risicodossier is een risico met een kans van optreden van 25% en een gevolg van € 5 mln. opgenomen. Stel dat dit risico kan worden geschrapt, dan daalt het risicoprofiel met de verwachtingswaarde = € 1,25 mln. en dus niet met € 5 mln. Terwijl het risicoprofiel daalt; stijgt het budget met kosten van de genomen beheersmaatregel.

Rapportage aan de Tweede Kamer

Om de opbouw van het risicoprofiel toe te lichten, is allereerst het risicoprofiel opgedeeld in een viertal categorieën. Hierbinnen worden thema's gehanteerd (kamerstuk 2002-2003, 28724, nr 10). De HSL-Zuid heeft alle risico's toebedeeld aan deze thema's. Dit biedt het voordeel dat er niet over honderden individuele risico's maar slechts over een beperkt aantal sets van vergelijkbare risico's wordt gecommuniceerd. Dit komt de overzichtelijkheid en de toegankelijkheid van het risicoprofiel ten goede. De thematisering maakt een effectieve beheersing mogelijk, doordat de risico's binnen een thema overeenkomsten vertonen in oorzaken en/ of gevolgen. Tot slot voorkomt communicatie op themaniveau dat risico's en de omvang hiervan direct te relateren zijn aan de individuele contracten. Dit zou de onderhandelingspositie van de Staat kunnen ondermijnen.

Overzicht brieven en documenten

In de verslagperiode heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de volgende brieven of documenten over de HSL-Zuid aan de Tweede Kamer gezonden:

Datum	Onderwerp	Kamerstuknummer
19-02-2003	Brief Minister over het niet leveren van informatie met betrekking tot tariefrestricties door HSA	2002-2003, 28724 en 22026, nr 6, Tweede Kamer.
11-04-2003	Brief Minister inzake de aanbidding van de Twaalfde Voortgangsrapportage HSL-Zuid over de periode 1-07-2002 t/m 31-12-2002.	2002-2003, 22026 en 28724, nr. 178, Tweede Kamer.
22-05-2003	Brief Minister bij het Tracé besluit Hogesnelheidslijn-Zuid, aanvulling V.	2002-2003, 22026, nr. 179, Tweede Kamer.
12-06-2003	Brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat over de uitkomsten van een verkenning naar de kwaliteit van afdichtingen van ophogingen met AVI-bodemas in enkele werken van Rijkswaterstaat	2002-2003, vw03000369, Tweede Kamer.
23-06-2003	Brief Minister inzake aanbidding van het rapport van de Accountantsdienst van het ministerie inzake het project HSL-Zuid.	2002-2003, 22026, nr. 180, Tweede Kamer.
23-06-2003	Brief Minister inzake het voornemen om het budget te verhogen ten laste van de risicoreserve.	2002-2003, 28724, nr. 9, Tweede Kamer.
26-06-2003	Brief Minister met een nadere toelichting over de risicoreservering.	2002-2003, 28724, nr. 10, Tweede Kamer.

Afkortingenlijst

AVI:	Afval Verwerkings Installatie
B&W:	College van Burgemeester & Wethouders
DAD:	Departementale Accountants Dienst
DAS:	Dienstkring Autosnelwegen Breda
DSV:	Doorgaand Spoor Viaduct
ERTMS:	European Railway Traffic Management System.
ETCS:	European Traffic Control System.
EMC:	Elektromagnetische compatibiliteit
FES:	Fonds Economische Structuurversterking
GSM-R:	Global System for Mobile communication- for Railway
HSA:	High Speed Alliance
HSL:	Hogesnelheidslijn
IBOI:	Index Bruto Overheidsinvesteringen
IC:	Intercity
IVP:	Integraal Veiligheidsplan
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
K&L:	Kabels en Leidingen
LNv:	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
NIPO:	Nederlands Instituut voor de Publieke Opinie en het Marktonderzoek
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS:	Nederlandse Spoorwegen
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PPS:	Publiek Private Samenwerking
SGR :	Structuurschema Groene Ruimte.
SNCF:	Société Nationale des Chemins de fer Français
TB:	Tracébesluit
TBM:	Tunnelboormachine

TEN:	Trans Europese Netwerk
TGZ:	Thermisch Gereinigd Zand
UIC:	International Union of Railways
VGR:	Voortgangsrapportage
VOBN:	Vereniging van Ondernemingen van Betonmortel fabrikanten
VROM:	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
V&W:	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
WVO:	Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren
WM:	Wet Milieubeheer