

Vergaderjaar 2003–2004

22 026

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

22 589

Betuweroute

Nr. 191

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 maart 2004

Voorafgaande aan het AO over de HSL-Zuid en de Betuweroute dat op 7 april 2004 plaats zal vinden, wil ik u door middel van deze brief informeren over de laatste stand van zaken met betrekking tot beide projecten. Tegelijkertijd maak ik van deze gelegenheid gebruik om, conform de motie Duyvendak (nr. 46 begrotingsbehandeling 2003), goedkeuring van de Tweede Kamer te vragen voor de voor 2004 benodigde budgetoverheveling ten behoeve van de HSL-Zuid uit de risicoreservering.

Vooraf wil ik een aantal gunstige ontwikkelingen schetsen. De eerste is dat door gunstig uitgekakte aanbestedingen €161 mln. bespaard is op de Betuweroute. Deze besparing staat los van de zaken die zijn beoordeeld in het kader van de risicoreservering. Over de budgettaire verwerking van deze besparing zult u bij Voorjaarsnota geïnformeerd worden.

Ook op het gebied van de risicoreservering zijn, voorzichtig, positieve ontwikkelingen te melden. Van de € 985 mln is reeds € 278 mln met toestemming van uw Kamer ingezet; resteert een bedrag van € 707 mln. De jongste inzichten geven aan dat de verwachtingswaarde van het risicoprofiel € 559 mln bedraagt (HSL-Zuid € 397 mln. en Betuweroute € 162 mln.); dit binnen de marges van € 436 mln. en € 683 mln.¹ Ik ben voornemens de risicoreservering medio dit jaar te herijken, omdat er dan meer duidelijkheid is over een aantal belangrijke risicobepalende elementen. Hieronder ga ik nader in op de ontwikkelingen.

HSL-Zuid

Het risicoprofiel

Het risicoprofiel van de HSL-Zuid heeft zich na de nu voorliggende VGR 13 positief ontwikkeld. De verwachtingswaarde van het totale risico van de HSL-Zuid bedraagt naar de meest recente inzichten, stand 31 december 2003, € 571 mln. Door onttrekking van € 174 mln. medio 2003 resteert bij de HSL-Zuid een risicoprofiel van € 397 mln.

¹ 559 mln. is een middenwaarde ofwel 50%-waarde, wat wil zeggen dat de kans dat dit bedrag wordt over- of onderschreden 50% is. De marges worden gevormd door de ondergrens van 436 mln., ofwel de 10%-waarde waarbij de overschrijdingskans 90% is, en de bovengrens ofwel de 90%-waarde van 683 mln., waarbij de kans dat dat bedrag overschreden wordt 10% bedraagt.

Ten tijde van VGR 13 (30 juni 2003) was dit € 609 mln. Per saldo is het risico in VGR 14 dus met € 38 mln ten opzichte van VGR 13 gedaald (= € 609 mln. – € 571 mln.).

Belangrijkste daler is het risico in de categorie «Tegenvallers contracten». In april 2004 zal VGR 14 aan uw Kamer worden verzonden, waarin verder zal worden ingegaan op de ontwikkelingen rondom het risicoprofiel HSL-Zuid.

Welstand

Op het gebied van het thema Welstand zijn positieve ontwikkelingen te melden. De Welstandscommissie HSL-Zuid heeft voor een groot aantal onderdelen van het ontwerp van de bovenbouw een positief oordeel gegeven. Dit betekent dat InfraSpeed het ontwerp verder kan gaan uitwerken en dat de vergunningaanvragen voor de bovenbouw en de geluidsschermen bij de betreffende gemeentes ingediend kunnen gaan worden. Ook impliceert dit dat geen verdere kosten zullen worden gemaakt ten behoeve van het doorgaande randelement (de zogenaamde «shiny line»). De consequentie van deze ontwikkeling is dat het risico ter zake van het welstandsdossier zal dalen. De vormgeving van de hekwerken, de onderhouds- en bereikbaarheidswegen, de communicatiemasten en de gaasramen bij viaducten zijn nog onderwerp van gesprek met de Welstandscommissie HSL-Zuid. Verwacht wordt dat ook hier binnen afzienbare tijd een goede oplossing kan worden bereikt.

Veiligheidsdossier

Hoewel besluitvorming ten aanzien van de bekende veiligheidsdossiers nog niet aan de orde is, kan een aantal ontwikkelingen worden gemeld. Op 12 maart 2004 heeft een vergadering van de Stuurgroep Publieke Veiligheid HSL-Zuid plaatsgevonden.

Het overleg met Brandweer en Binnenlandse Zaken, de partijen die de lokale bestuurders langs de HSL-Zuid adviseren verloopt in open en constructieve sfeer. Uitgangspunt bij het overleg is dat de in het Integraal Veiligheidsplan HSL vastgelegde veiligheidsniveau behaald zal worden. Hieronder zet ik kort de resultaten tot op heden uiteen.

Blusleiding

Ten aanzien van de blusvoorziening voor de brug Hollandsch Diep is besloten aan de betreffende gemeenten een andere uitvoering van de blusleiding voor te stellen. Dit betreft dan een zogenaamde «droge» blusleiding, in plaats van een drukleiding. Hierdoor kunnen een aantal voorzieningen achterwege blijven. Uit het oogpunt van veiligheid is de droge blusleiding afdoende omdat een veilige evacuatie van reizigers gewaarborgd blijft. Mocht in een uitzonderlijk geval een trein brandend tot stilstand komen op de brug dan zal de brandbestrijding alsnog ter hand genomen kunnen worden. Gezien de brandwerende eigenschappen van de treinen, de te hanteren procedures om te voorkomen dat een brandende trein aldaar tot stilstand komt en de mogelijkheid om alsnog via de droge blusleiding water aan te voeren is dit restrisico goed afgedekt.

Brandcurve

Ten aanzien van de brandcurve is de conclusie op basis van de TNO-rapportage dat voor Thalysmaterieel de kans erg klein is dat temperaturen hoger dan 1000 graden Celsius worden bereikt. Er vindt nog een vervolgonderzoek plaats dat zich richt op brandwerende eigenschappen van de ramen en binnendeuren in het betreffende materieel. Ook zal nader onderzoek nog moeten bevestigen of de conclusies ook gelden voor

de nieuw in te zetten treinen. Het aanvullende onderzoek zal naar verwachting dit voorjaar worden afgerond. Daarna zullen de resultaten worden voorgelegd aan de Stuurgroep Publieke Veiligheid. Dit kan leiden tot de noodzaak om enige aanpassingen aan de treinen aan te brengen. Over de uitkomsten van dit overleg zult u in juni 2004 worden geïnformeerd.

15-minutenbrandwerendheidseis

In lijn met de oplossing van de brandcurve problemen is de verwachting dat daarmee ook de 15 minuten brandwerendheidseis oplosbaar is. Nader onderzoek zal zich richten op de brandwerende eigenschappen van het shuttlematerieel in het algemeen, de brandwerende eigenschappen van tussendeuren en ramen, alsmede het waarborgen dat de tussendeuren van de Thalys inderdaad gesloten kunnen worden. Dit kan leiden tot aanpassingen aan het materieel. Indien de resultaten van dit onderzoek bevredigend zijn, zal een ander scenario voor de evacuatie van reizigers maatgevend worden. Er dient dan rekening gehouden te worden met een brand in een motor in plaats van een uitslaande brand uit een reizigerscompartiment. Naar verwachting is ook dit probleem, dat minder ernstig lijkt dan het voorgaande, in overleg oplosbaar. Het benodigde aanvullende onderzoek zal naar verwachting dit voorjaar worden afgerond. Daarna zullen de resultaten worden voorgelegd aan de Stuurgroep Publieke Veiligheid. Over de uitkomsten van dit overleg zult u in juni 2004 worden geïnformeerd.

Ontsporinggeleiding

Ten aanzien van ontsporinggeleiding is InfraSpeed nog niet gekomen met een voor de Staat acceptabele oplossing. Tussentijdse resultaten laten wel zien dat InfraSpeed alle zeilen bij zal moeten zetten om de gecontracteerde veiligheidseisen te halen. Ook is Infra-Speed van mening dat ontsporinggeleiding niet in alle gevallen de veiligheid verhoogt, maar soms ook zelf oorzaak kan zijn voor ontsporingen. Indien blijkt dat, op basis van voortschrijdend inzicht, naar andere oplossingen moeten worden gezocht, dan is Infra-Speed gehouden om al het praktisch mogelijke te doen om aan de voorgeschreven eisen te voldoen. Het aanvullende onderzoek zal naar verwachting dit voorjaar worden afgerond. Daarna zullen de resultaten worden voorgelegd aan de Stuurgroep Publieke Veiligheid. Over de uitkomsten van dit overleg zult u in juni 2004 worden geïnformeerd.

Vervoer

Over de stand van zaken rondom de vervoersconcessie bent U middels een separate brief met kenmerk DGP/SPO/U.04 00166 geïnformeerd.

Vogels

Vogelliefhebbers in Breda en omgeving hebben alarm geslagen over de hoeveelheid dode vogels die de laatste tijd nabij transparante geluidsschermen zijn gevonden. De problemen doen zich met name voor bij het geluidsscherm langs de A16 ter hoogte van de Aa of Weerij (natuurgebied). Er zijn tijdelijke maatregelen genomen door het coaten van de betreffende geluidsschermen met een natuurlijk zetmeel. Op dit moment wordt uitgezocht welke definitieve maatregelen getroffen kunnen worden. Bij de afweging van de definitieve maatregelen wordt niet alleen gekeken naar de gebieden waar risico op dode vogels kan optreden, maar eveneens naar de soort van maatregelen die moeten worden getroffen. De kosten die hier mogelijk uit voortvloeien, kunnen

pas worden bepaald nadat duidelijk is welke maatregelen er uitgevoerd moeten worden.

Betuweroute

Het risicoprofiel van de Betuweroute is na de voorliggende VGR 14 gelijk gebleven, namelijk € 266 mln.

Zoals overeengekomen met de Kamer zal in de VGR 15 (peildatum 31 december 2003) worden aangegeven dat € 104 mln. uit de risico-reservering wordt aangewend voor de TTI-problematiek. Na verwerking hiervan resteert een risicoprofiel van € 162 mln.

Zoals reeds gemeld in VGR 13 peildatum 31 december 2002, loopt er onderzoek naar de Calandbrug. Uit dit onderzoek, dat momenteel wordt afgerond, lijkt zich af te tekenen dat de Calandbrug moet worden versterkt om enerzijds de geplande geluidswerende voorzieningen aan te kunnen brengen, en anderzijds het treinverkeer tot 2020 af te kunnen wikkelen. Begin juni 2004 verwacht ik meer concreet inzicht te hebben welke versterkingsmaatregelen nodig zijn, en welke kosten daaruit voortvloeien. Ik streef ernaar, na juni zo spoedig mogelijk de opdracht voor uitvoering te geven.

Wat de contractering door Prorail betreft is positief nieuws te melden. In de tweede helft van 2003 is door ProRail voor € 383 mln aan werken gecontracteerd. Het betrof hier ondermeer spoor, spoorbeveiliging en bovenleiding contracten en contracten voor de bouw van geluidsschermen. Het bedrag dat was geraamd voor deze werken was hoger, namelijk € 544 mln. De contracten zijn € 161 mln. lager gegund dan geraamd.

Ik zal u daarover nader informeren bij de Voorjaarsnota.

Het totaalbeeld van de risicoreservering voor de HSL-Zuid en de Betuweroute

Van het in de risicoreservering beschikbare bedrag van € 985 mln is inmiddels € 278 mln gereserveerd ten behoeve van de TTI Betuweroute en HSL. Resteert nog een bedrag van € 707 mln.

De verwachtingswaarde van het risicoprofiel van HSL-Zuid en Betuweroute samen is naar de laatste inzichten € 559 mln.; dit binnen de marges van € 436 mln. en € 683 mln.

Voor de zomer ontstaat ten aanzien van een aantal belangrijke dossiers (ontsporingseleiding, veiligheid etc.) van de HSL-Zuid de nodige duidelijkheid. In dezelfde periode worden ook de sprinklerinstallaties ten behoeve van de Betuweroute aanbesteed, en zal er meer duidelijkheid ontstaan ten aanzien van de extra kosten voor de Calandbrug.

Ik ben dan ook van plan medio dit jaar de risicoreservering te herijken. De resultaten hiervan kunnen dan worden meegenomen bij de begroting van V&W voor 2005. Ik heb dit ook al aangegeven bij de beantwoording van de schriftelijke vragen.

Tegelijkertijd moet gewaakt worden voor een al te groot optimisme. Er blijven nog tal van op te lossen problemen over voordat de treinen straks over beide lijnen rijden. Recente voorbeelden van anders uitpakkende risico's zijn de in deze brief gemelde mogelijke extra voorzieningen ter bescherming van vogels. Daarnaast zullen er met name bij het operationeel maken van de nieuwe systemen (25 KV, ETCS en ERMTS) in goed samenspel met de bestaande spoorssystemen nog niet voorziene risico's naar voren komen, zo leert de ervaring.

Net als vorig jaar zal ook voor dit jaar weer een overheveling van budget ten behoeve van de HSL-Zuid uit de risicoreservering nodig zijn. Het betreft een verplichtingenkrediet van € 90 miljoen. In de bijlage is een overzicht gegeven van zaken waarvoor deze extra verplichtingenruimte nodig is.

Deze aanvraag past binnen de bedragen in de begroting. Voor alle verplichtingen geldt dat deze eerst moeten worden goedgekeurd door het Ministerie van Financiën alvorens deze kunnen worden aangegaan.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

Tabel 1: Overzicht Aangegane en aan te gane verplichtingen

Onderwerp	Aangegaan in 2003	Overheve- ling naar 2004	Prognose extra benodigd in 2004	Totaal
HSL-Zuid				
- Tegenvallers contracten	66,7	20,1	26,1	112,9
- Raakvlakrisico's	3,3	23,8	55	82,1
- Planningsrisico's	6,9	36,5	9,3	52,7
- Beheerskosten	0	16,4	0	16,4
Totaal HSL-Zuid	77	97	90	264 (afge- rond)
In 2003 toegekend verplichtingenkrediet				174
Benodigd aanvullend verplichtingenkrediet in 2004				90 ¹

¹ Hierbij geldt een onzekerheidsmarge van + en - 30%.

Toelichting

Voorstellen tot wijziging worden ter goedkeuring voorgelegd aan het Voorafgaand Toezicht van het Ministerie van Financiën. Door goedkeuring van deze voorstellen wordt de ruimte verkregen om de contract-onderhandelingen te starten. In 2003 is € 77 miljoen verplicht. Hier boven op, zo blijkt ook uit de bovenstaande tabel is naar verwachting voor 2004 nog € 90 mln extra aan verplichtingenruimte nodig. Ook deze wijzigingen zullen eerst ter goedkeuring aan het Voorafgaand Toezicht worden voorgelegd.

In de onderstaande tabel wordt aangegeven waarvoor het in 2004 extra benodigde verplichtingenkrediet à € 90 miljoen naar verwachting zal worden besteed.

Categorie	Aangegane verplichtingen Ad 77 miljoen	Nog aan te gane verplichtingen ad 97 miljoen	Extra benodigd Ad 90 miljoen
Tegenvallers contracten	<p>Het betreft hier met name verrekeringen van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • afwijkende projectgegevens • bij de onderbouwcontracten, • verrekenbare hoeveelheden, • tegenvallende vooraf contractueel overeengekomen opties en optimalisaties, • op advies van de safety committee aangepaste uitstaphoogte in de boortunnel, • het aanbrengen van randbalk; 	<p>Het betreft hier ondermeer verrekering van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • hoger uitvallende grondverwervingskosten, • indexering; • obstakels in de ondergrond, • gewijzigde vormgeving van tunnelgebouwen en viaducten • een aantal bij de contract-ondertekening meegenomen opties en optimalisaties die niet verzilverd kunnen worden, • het alsnog aanbrengen van evacuatiepaden bij het aquaduct, • het verrekenen van verrekenbare hoeveelheden, • het in verband met vormgevingseisen uitvoeren van de bovenleidingportalen in staal in plaats van beton • het aanbrengen van extra tractievoorzieningen 	<p>Betreft verrekering van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • niet uitvoerbare opties en optimalisaties en optimalisaties, • verrekering van een nieuw wegviaduct voor een fietspad ter hoogte van de N445 als gevolg van veiligheidseisen van bevoegd gezag; • het anders leggen van een fietspad langs de N446 als gevolg van veiligheidseisen van bevoegd gezag.
Raakvlakrisico's	<p>Het betreft hier voornamelijk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het opdragen voor het aanbrengen van aardingsplaten in tunnels; • het wijzigen van het profiel van de zettingsvrije plaat in verband met afwateringseisen; • het aanbrengen van uitspoelvoorzieningen bij hoofdwaterleidingen die het HSL-spoor kruisen; 	<p>Het betreft hier onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het nemen van maatregelen ter beperking van de invloed van 25 KV (EMC), • het verrekenen van aanvullende maatregelen ten behoeve van de fundatie van de bovenleidingmasten, • het doorvoeren van wijzigingen met betrekking tot ombouw beveiligingsinstallaties bestaand spoor, • het verrekenen van wijzigingen met betrekking tot posities sparingen / inkassingen in tunnelwanden, • het aanbrengen van ankervoorzieningen in de onderbouw ten behoeve van stalen bovenleidingmasten, • de aanleg van keersporen Breda-Oost om de aanlanding van HSL in Breda te garanderen, de mogelijke verrekering van een aantal claimdisputen met aannemers • de aanleg van calamiteitewegen in Zuid-Holland Zuid. 	<p>Het betreft hier onder meer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • het verrekenen van de consequenties van een aantal ontwerpwijzigingen in de onderbouw met de Infraprovider, • aanleg van geluidwerende bekleding in tunnels, • het afhandelen van conflicterende eisen in het bovenbouw -en onderbouwcontract met betrekking tot voegwijdtes van het Doorgaand Spoorviaduct Zoetermeer, • het verrekenen van een niet uitvoerbare opties en optimalisaties
Planning	<p>Het betreft hier verrekering van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verdragingskosten voor de aannemer als gevolg van risico's die voor rekening van de Staat komen • het toekennen van bonus bij de zinktunnels om te voorkomen dat verdergaande vertraging zou ontstaan 	<p>Het betreft hier verrekering van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verdragings- en stilstandkosten aannemer en te nemen versnellingsmaatregelen, • afwikkeling van een aantal claimdisputen met de aannemers. 	<p>Het betreft ook hier financiële voorzieningen voor verdragings- en stilstandkosten aannemer en evt. te nemen versnellingsmaatregelen;</p>
Beheerskosten		<p>Het betreft hier het langer in stand houden van de projectorganisatie en het aantrekken van specifieke kennis en deskundigheid ter beheersing van diverse risico's.</p>	