

Vergaderjaar 2005–2006

22 026

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

Nr. 248

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 april 2006

Hierbij bied ik u het achttiende voortgangsrapport (VGR) HSL-Zuid aan.¹ Het rapport behandelt de verslagperiode 1 juli 2005 tot en met 31 december 2005. Ik maak van de gelegenheid gebruik u te informeren over enkele belangrijke ontwikkelingen, die zich tussen het eind van de verslagperiode en nu hebben voor gedaan.

Risicoreservering

In de verslagperiode van VGR 18 is het beroep dat voor de HSL-Zuid nog gedaan moet worden op de risicoreservering gelijk gebleven ten opzichte van VGR 17, namelijk € 100 mln.

Bij de Betuweroute is € 37 mln aan de risicoreservering onttrokken ten behoeve van de EAT (engineering, administratie en toezicht) kosten en is het risicoprofiel met € 22 mln gedaald ten opzichte van de vorige VGR. Dit levert het volgende beeld op van de naar verwachting nog aan de risicoreservering te onttrekken middelen:

	90%-waarde	50%-waarde
Betuweroute	€ 52 mln	€ 16 mln
HSL-Zuid	€ 138 mln	€ 100 mln
<i>Totaal</i>	€ 190 mln	€ 116 mln

Er is € 17 mln toegevoegd aan de risicoreservering. Dit bedrag is het niet benodigde deel van een eerdere onttrekking aan de risicoreservering ten behoeve van het oplossen van de vogelproblematiek. Het niet benodigde bedrag vloeit, conform de afspraak terug naar de risicoreservering.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Daardoor is het volgende bedrag nog beschikbaar:

VGR 17 (30 juni 2005):	€ 239 mln
EAT Betuweroute:	€ -/- 37 mln
Geluidsschermen HSL-Zuid:	€ 17 mln

VGR 18 (31 december 2005):	€ 219 mln
----------------------------	-----------

Uitgaande van de huidige 90%-waarde van het risicoprofiel resteert van de risicoreservering een bedrag van € 29 mln (€ 219 mln minus € 190 mln).

Ik ben voornemens om de vrijvallende middelen van de risicoreservering te bestemmen voor investeringen in het spoor. In de ontwerpbegroting voor 2007 zal ik hier nader op terugkomen.

Verlenen van het Certificate of Availability voor het zuidelijk deel

In het contract met Infrasppeed is overeengekomen dat door de Staat een Certificate of Availability (CoA) wordt afgegeven, als Infrasppeed heeft aangetoond dat aan alle contractuele voorwaarden is voldaan. Contractueel is bepaald dat op 1 april 2006 het zuidelijk deel van tracé (Rotterdam tot de Belgische grens) beschikbaar zal zijn. Een groot deel van de gegevens, waarmee Infrasppeed moet aantonen dat aan de contractuele eisen wordt voldaan, is op 24 januari 2006 geleverd. Op 1 april 2006 voldeed Infrasppeed voor het zuidelijk deel op een aantal punten, die overigens niet alle binnen de invloedssfeer van Infrasppeed liggen, nog niet aan de contractuele vereisten. Het CoA kon dan ook op 1 april 2006 niet worden verleend.

Afgesproken is dat Infrasppeed tot en met 30 juli 2006 de tijd krijgt om aan de contractuele eisen te voldoen. Tevens is afgesproken dat HSA de mogelijkheid krijgt om te testen en dat de Staat de noodzakelijke restwerkzaamheden aan de onderbouw kan uitvoeren.

Ik zal u over de verdere gang van zaken ten aanzien van het CoA separaat informeren.

Het verstrekken van het CoA op 30 juli 2006 heeft vooralsnog geen consequenties voor de start van het commercieel vervoer per 1 april 2007.

Ottrekking risicoreservering 2006

In Voortgangsrapportage 15 (30 juni 2004) is reeds aangegeven dat voor adequate beheersing van de risico's de Projectdirectie HSL-Zuid voldoende geëquipeerd dient te zijn met medewerkers, die inhoudelijke kennis hebben op het gebied van deze risico's. Dat heeft ertoe geleid dat medewerkers met cruciale (project) kennis langer dan voorzien in het project blijven en dat nieuwe personele capaciteit is aangetrokken, die de ontbrekende deskundigheid aanvult. De benodigde extra middelen hiervoor zijn in de voortgangsrapportages opgenomen in de risicoreservering. Het binnen het project beschikbare budget voor de beheerskosten is begin 2006 verbruikt. Dit heb ik ook aangegeven bij de aanvraag van de 3e tranche van de risicoreservering d.d. 24 februari 2005 (kamerstuk: Tweede Kamer, vergaderjaar 2004–2005, 22 026, nr. 213).

Voor de beheerskosten van de HSL-Zuid vraag ik voor 2006 € 40 mln uit de in de risicoreservering beschikbare € 219 mln te onttrekken.

Indexering

De contractueel met aannemers overeengekomen vergoedingen voor indexering wijken af van de indexeringsvergoedingen, die door het Ministerie van Financiën worden verstrekt. Voor de te betalen meerkosten is tot 2003 de post onvoorzien bij de HSL-Zuid aangesproken. Nadat dit onvoor-

zien was uitgeput, zijn middelen uit de risicoreservering aangevraagd. In april 2005 heeft de Tweede Kamer bepaald dat bestedingen voor indexering niet ten laste van de risicoreservering mogen worden gebracht (motie Slob). In 2005 is in totaal € 52 mln toegevoegd aan het projectbudget voor de indexeringskosten. Naar verwachting zal voor het dekken van de nog te betalen indexeringskosten niet de volledige € 52 mln benodigd zijn.

Evacuatieprocedure trein in tunnel

Het dossier «15-minuten brandwerendheid» heeft betrekking op het minimaal 15 minuten binnen een rijktuig houden van een brand en de evacuatie van treinreizigers uit een tunnel. Over de wijze waarop aan deze eis moet worden voldaan wordt reeds lange tijd met de Openbare Hulpverleningsdiensten overlegd. Eind 2005 is de kwestie voorgelegd aan de Safety Committee. Begin januari 2006 heeft de Safety Committee uitspraak gedaan in het geschil tussen de Openbare Hulpdiensten en de HSL-Zuid. Op basis daarvan heeft de Safety Committee mij het volgende geadviseerd. In de praktijk kan geen absolute zekerheid geboden worden dat er bij een treinbrand gedurende 15 minuten geen rook en hitte in een tunnel zullen vrijkomen. Een dergelijk scenario heeft weliswaar een zeer kleine kans van optreden, maar ook in dat geval geldt het basisprincipe van zelfredzaamheid «reizigers kunnen zonder hulp van buitenaf een veilige ruimte bereiken». Op 18 januari 2006 heb ik overlegd met de heer van Belzen, burgemeester van Barendrecht en de heer van der Pol, voorzitter Stuurgroep Publieke Veiligheid HSL-Zuid, over de veiligheid van de HSL-Zuid en de Betuweroute. Ik heb daarin mijn intentie tot samenwerking nog eens benadrukt en afgesproken gezamenlijk op te trekken bij de aanpak van dit onderwerp. Afgesproken is, dat de evacuatieprocedure voor de HSL-tunnels – conform het advies van de Safety Committee – door de vervoerder wordt uitgewerkt, om te bezien of daarmee voldaan kan worden aan de indertijd beoogde mate van zelfredzaamheid. HSA heeft aangegeven dat zij in samenwerking met ProRail de procedure verder zal uitwerken in het kader van haar veiligheidmanagementsysteem.

Buitendienststellingen

In het weekend van 28 januari 2006 is het niet gelukt om tijdens een buitendienststelling bij Rotterdam Lombardijen de nieuwe softwareversie VPT-plus te testen voor de gecombineerde bediening van de beveiligingsystemen van Infrasppeed en ProRail. VPT is het besturingssysteem dat de treindienstleiders gebruiken bij het instellen van de rijwegen. De nieuwe versie VPT-plus moet kunnen communiceren met het beveiligingssysteem van de HSL-Zuid (ERTMS) en met het bestaande systeem van ProRail (EBS). Door het ontbreken van een goed functionerend VPT-plus is het integrale systeem, bestaande uit de combinatie van VPT en beveiligingsystemen niet getest. In overleg met ProRail en Infrasppeed is een plan opgesteld om deze testen op 8 en 9 april 2006 uit te voeren. Inmiddels zijn deze testen succesvol gerealiseerd.

Veiligheid Infrasppeed

In de verslagperiode zijn er relatief veel (26) incidenten geweest bij de uitvoering van de werkzaamheden door Infrasppeed. Dit patroon heeft zich voortgezet in 2006 (tot 15 februari 2006: 9 incidenten). De meeste incidenten hebben een rechtstreekse relatie met zowel het werktrein- als het testtreinverkeer. Enkele karakteristieke incidenten zijn: hijsincidenten, vallende voorwerpen, werktreinen die met elkaar botsen of ontsporen, mensen en werktreinen die zich ten onrechte in elkaars werkgebied bevinden, een te laat remmende testtrein en persoonlijk letsel bij werkne-

mers. De Staat heeft bij Infrasppeed op maatregelen aangedrongen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft de inspecties op het werk geïntensifieerd.

Voorstel tot wijziging concessieovereenkomst van HSA

Ten aanzien van de vertraging bij de aflevering van de V250 treinen en de omgebouwde V300 treinen heeft HSA aangegeven de Staat hiervoor verantwoordelijk te houden, vanwege de vermeende te late beschikbaarheid van ERTMS-specificaties. HSA heeft nog geen aanvraag voor een bindend advies ingediend of een verzoek tot contractwijziging.

Planning

In VGR 17 is gemeld dat door de afbouw van de tunnelgebouwen een vertraging is ontstaan van 5,5 maand. Hiervan is inmiddels 3,5 maand ingelopen door Infrasppeed. Begin 2006 zijn er gesprekken gevoerd met Infrasppeed over het inlopen van de resterende twee maanden in de testfase van Infrasppeed. De resterende twee maanden zijn momenteel onderwerp van gesprek tussen de Staat en Infrasppeed, omdat er nog geen overeenstemming is bereikt.

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