



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer der
Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

9 juli 2001

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/HSL-Z/224184

Onderwerp

Voortgang aanbesteding vervoer HSL-Zuid.

Geachte voorzitter,

Ik kan u mededelen - mede namens mijn ambtsgeenoot van Financiën en op advies van de Adviesraad Vervoer HSL-Zuid - dat ik op 6 juli 2001 een Memorandum of Understanding (MoU) heb getekend met het consortium NS/KLM aangaande het vervoer over de HSL-Zuid. Het doel van het MoU is kort gezegd om de hoofdlijnen van het te sluiten contract vast te leggen: de te contracteren prestatie en de daarbij behorende prijs.

Proces en planning

Bij brief van 15 juni 2001 (kenmerk DGP/HSL-Z/223280) heb ik u gemeld dat ik in directe onderhandeling getreden ben met het consortium NS/KLM met het doel een vervoerscontract te sluiten. Het consortium NS/KLM, in samenwerking met National Express, kreeg daarmee de status van 'preferred tenderer'. Het consortium CGEA/ConneXXion/SJ is gedurende de onderhandelingen in de wachtkamer geplaatst. Nu ik op hoofdlijnen overeenstemming heb bereikt over de inhoud van het te sluiten contract met het consortium wordt de kans steeds kleiner dat de deur van de wachtkamer open gaat. In het MoU is de mogelijkheid daartoe overigens wel opgenomen. Tevens is een bindende arbitrageregeling afgesproken in het geval van verschillen van inzicht tussen Staat en vervoerder.

De afronding van het HSL-Zuid vervoerscontract zal op 12 oktober geschieden. De Staat heeft het recht om de termijn van 12 oktober te verlengen met een maximum van 2 maanden. Twee maanden na de ondertekening dient de Staat haar formele goedkeuring te geven aan het contract. In de periode tussen nu en 12 oktober heeft de vervoerder de mogelijkheid om te spreken met haar internationale partners (NMBS en SNCF) en de materieelleveranciers. Voor deze partijen is op dit moment ook duidelijk dat met het consortium exclusieve onderhandelingen worden gevoerd. Uiteraard wordt in deze periode ook gewerkt aan het te sluiten contract.

Postbus 20901 2500 EX Den Haag
Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 351 6171
Telefax 070 351 6666



DGP/HSL-Z/224184

Het vervoer

Voor ik in ga op de afspraken die in het MoU zijn gemaakt wil ik de kenmerken van het vervoersprodukt in uw herinnering roepen.

Met het vervoer over de HSL-Zuid infrastructuur verkrijgt de reiziger een extra keuzemogelijkheid: afhankelijk van zijn herkomst en bestemming heeft hij de keuze uit vervoer in de HSL, vervoer over het hoofdrailnet, de auto, het vliegtuig en de bus. De vervoerder zal zijn prijzen en diensten zodanig differentiëren dat veel reizigers voor de HSL-Zuid zullen kiezen. De concurrentie tussen deze vervoersmodaliteiten beperkt de tariefruimte van de HSL-Zuid vervoerder.

Het vervoer over de HSL is een hoogwaardig produkt, zowel door frequentie, snelheid en qua serviceniveau voor de reiziger. De reistijd van Amsterdam CS naar Rotterdam zal maximaal 35 minuten bedragen, van Amsterdam naar Brussel-Zuid 93 minuten en van Amsterdam naar Parijs 183 minuten. Hiermee wordt een flinke verkorting van de reistijd binnen de Randstad en internationaal gerealiseerd, waarmee het HSL-vervoer de concurrentie met de auto en de luchtvaart aankan.

De afspraken met het consortium

De rechten voor het vervoer over de HSL-Zuid worden verleend voor een periode van 15 jaar. De Staat is daarbij verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van de infrastructuur en de daarbij behorende capaciteit. Het consortium is verantwoordelijk voor de te leveren diensten en de financiële vergoeding aan de Staat.

Het volgende bedieningspatroon zal worden geboden.

- Er wordt zes keer per uur per richting een treindienst tussen Amsterdam en Rotterdam verzorgd (96 treindiensten per dag), te weten:
 - 32 internationale treindiensten van Amsterdam naar Brussel, waarvan er naar verwachting 16 doorrijden naar Parijs;
 - 64 binnenlandse treindiensten:
 - ◊ 32 keer per dag per richting een binnenlandse shuttle tussen Amsterdam en Rotterdam en
 - ◊ 32 keer per richting per dag een treindienst van Amsterdam naar Breda.
- Vier keer per dag wordt een treindienst tussen Den Haag en Brussel verzorgd.
- Het consortium onderzoekt met zijn Belgische collega's met welke frequentie en welke stops de verbinding Breda-Brussel tot stand komt.

Partijen onderzoeken of en op welke wijze voordelen zijn te realiseren om treindiensten via onder andere Breda op het hoofdrailnet te verzorgen. Uitgangspunten hierbij zijn dat hieraan in ieder geval transparante overeenkomsten tussen de vervoerder op het hoofdrailnet en het consortium ten grondslag moeten liggen, dat deze overeenkomsten per verbinding worden gesloten en dat de Staat (beleids)vrijheid heeft bij (her)aanbesteding van de HSL-Zuid.

De realisatie van dit volledige bedieningspatroon kan via een ingroeitraject tot stand komen vanaf volledige ter beschikkingstelling van de infrastructuur.



DGP/HSL-Z/224184

Financiële afspraken

Het consortium heeft een bieding uitgebracht voor het vervoer over de HSL-Zuid die voldoet aan de financiële normen die gesteld zijn in de Planologische Kernbeslissing en de Invitation to Tender. In het MoU is een klein aantal onderwerpen geïdentificeerd die nog in beperkte mate tot een aanpassing van het financiële bod kunnen leiden. U kunt daarbij denken aan maatregelen ter vermindering van het restwaarderisico van materieel en afspraken tussen de vervoerder en de infraprovider die leiden tot een afname van de integrale kosten.

Toelichting op de gesloten voor-overeenkomst

De kwaliteit van het aangeboden vervoer bepaalt de winstgevendheid van het op te richten bedrijf. Omdat de vervoerder veel treinen zal inzetten over de HSL-Zuid en een vaste financiële bijdrage aan de Staat moet betalen, zal de vervoerder zijn uiterste best doen om een groot aantal reizigers aan te trekken. Een goede kwaliteit voor de reiziger is daar een essentieel onderdeel van. Dit is ook verwerkt in het business plan dat het consortium heeft ingediend. In het MoU zijn verschillende kwaliteitsaspecten benoemd, die in lijn zijn met het business plan en die in het vervoerscontract zullen worden uitgewerkt:

- enerzijds door reserveringen en anderzijds door de combinatie van materieelinzet en tariefdifferentiatie zal, zelfs in de spits, een zeer hoge zitplaatskans worden geboden;
- over de voor de punctualiteit relevante werkprocessen zullen heldere afspraken worden gemaakt, zodat de reiziger uit kan gaan van een hoge punctualiteit;
- wanneer de chipcard OV is geïntroduceerd, zal de verkoop en distributie van treinkaartjes hierop zijn gebaseerd, waarbij uiteraard voorzieningen worden getroffen voor buitenlandse HSL-reizigers;
- er zal een klantvriendelijke compensatieregeling worden getroffen voor reizigers die te maken hebben met vertragingen;
- de treinen zullen toegankelijk zijn voor mensen met een functiebeperking, conform de richtlijnen voor hogesnelheidsvervoer van de Europese Unie; ook de inrichting van de treinen zal aan de moderne eisen van toegankelijkheid voldoen;
- het consortium stelt zich ten doel een veilige omgeving te creëren voor de reiziger en personeel en zal de inrichting van en de service in de trein daaraan aanpassen;
- het consortium zal de klanttevredenheid onderzoeken en hierover de consumentenorganisaties in het LOCOV informeren.

De relatie met de overige spoordossiers

Bij de aanbesteding van het vervoer over de HSL-Zuid worden meerjarige rechten verleend. Het contract heeft een looptijd van 15 jaar, de bijbehorende infrastructurele capaciteit dient door de Staat te worden gegarandeerd. In de aanbestedingsprocedure hebben de biedende consortia kennis genomen van de indeling van de Wetsvoorstellen Spoorwegwet en Concessiewet door de regering bij het parlement. De uitgangspunten die in deze wetsvoorstellen zijn gehanteerd zijn verdisconteerd in de biedingen. Het betreft hier met name de introductie van concessies (exclusieve rechten op binnenlands openbaar vervoer) en de meerjarige capaciteitstoewijzing.



DGP/HSL-Z/224184

Momenteel bezin ik mij op de Wetsvoorstellen Spoorwegwet en Concessiewet. De uitgestelde inwerkingtreding is niet van directe invloed op de sluiting van het contract voor de HSL-Zuid. Het is echter van belang dat de bovengenoemde uitgangspunten worden gerealiseerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

KOPIE BESTEMD VOOR:
dhr. drs C.J.M. Roovers
voorz. Eerste Kamer der
Staten-Generaal
BSG dhr. Herrie

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer der
Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

15 juni 2001

-

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGP/HSL-Z/223280

Onderwerp

Voortgang aanbesteding vervoer HSL-Zuid.

Geachte voorzitter,

Mede namens de minister van Financiën deel ik u mee dat wij op 2 mei jongstleden drie biedingen binnengekregen voor het vervoer over de HSL-Zuid, te weten DB/Arriva, CGEA/ConneXXion/SJ en NS/KLM.

De drie biedingen zijn de afgelopen weken door interne en externe experts op onafhankelijke wijze beoordeeld. Op basis van deze beoordelingen, juridische adviezen en advies van de Adviesraad Vervoer HSL-Zuid hebben wij besloten het aanbestedingsproces in de volgende fase te brengen. Concreet betekent dit dat één partij wordt afgewezen, te weten het consortium Deutsche Bahn/Arriva. Met de indiener van het beste bod, het consortium NS/KLM, zal direct onderhandeld worden met het oogmerk een vervoerscontract te sluiten. De derde partij, het consortium CGEA/ConneXXion/SJ zal gedurende deze onderhandelingen in de wachtkamer geplaatst worden.

Wij kunnen uiteraard, gezien deze fase van het aanbestedingsproces, geen nadere mededelingen doen over de inhoud van onze overwegingen. In het najaar verwachten wij u nader te kunnen informeren.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Nettenbos



Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

KOPIE BESTEMD VOOR:
Bibliotheek
DCO
PuVo (DCO)
BSG dhr. Herrie
Secr. Alg. Knd.
dhr. drs C.J.M. Roovers
voorz. Eerste Kamer der
Staten-Generaal

E. Bours E 00.21
Ramon Motshagen

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

12 oktober 2001

Ons kenmerk

HKW/UP/2001/9358

Onderwerp

Negende voortgangsrapportage HSL-Zuid.

Bijlage(n)

1

Uw kenmerk

-

Geachte voorzitter,

Ter informatie stuur ik u bijgaand het negende voortgangsrapport HSL-Zuid, conform de procedureregeling 'Grote projecten'.

Deze voortgangsrapportage heeft betrekking op de periode 1 januari 2001 tot 1 juli 2001.

Addendum bij deze voortgangsrapportage:

In de maanden juli en augustus hebben enkele wijzigingen plaatsgevonden op de planning van de Hogesnelheidslijn-Zuid. Ondanks het feit dat deze informatie buiten de rapportageperiode valt, wil ik u door de importantie ervan deze ontwikkeling niet onthouden.

Als gevolg van de langdurige onderhandelingen met de aannemerscombinaties van de onderbouw, de vertragingen die opgelopen zijn bij de vergunningverlening en grondverwerving en de aanpassing die ik 21 juni jongstleden tijdens het algemeen overleg met de vaste kamercommissie Verkeer & Waterstaat heb toegezegd met betrekking tot de halfverdiepte open bak ter hoogte van Bergschenhoek, komt de datum van het commercieel in gebruik nemen van de HSL-Zuid onder druk te staan.

Om grote verdragingskosten en claims van de Infraprovider te minimaliseren heb ik besloten om gebruik te maken van de contractuele optie om de opleverdatum van de Infraprovider met negen maanden te verschuiven. Daarnaast ben ik voornemens om bij een aantal onderbouwcontracten de contractuele mijlpalen opnieuw vast te stellen die binnen de ontstane ruimte van de Infraprovider passen. Tenslotte ben ik voornemens een



tijdsvoorziening op te nemen in het nog te sluiten Vervoerscontract die analoog is aan het contract met de Infraprovider.

Resultaat van dit alles is dat het nog te vroeg is om vast te stellen dat de in (commercieel) gebruikname van de HSL-Zuid met negen maanden wordt vertraagd, al ontken ik niet dat de oorspronkelijke oplevertermijn nog moeilijk haalbaar is.

De nog te realiseren optie in het Vervoerscontract, de herdefiniëring van de mijlpalen van de onderbouwcontracten, en het benutten van de "vrije ruimtes" door de Infraprovider de komende tijd zullen tot een realistische prognose van de ingebruikname datum moeten leiden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

AFSCHRIFT



Hogesnelheidslijn-zuid

Voortgangrapport

Inhoudsopgave

Inleiding en samenvatting	2
1. De omgeving van het project	
Klankbordgroepen	4
Informatiecentra	4
Jongerencommunicatie	5
2. Deelprojecten en integratie	
Kader HSL-Zuid	6
Procedures	6
Realisering van de infrastructuur	6
Deelproject Infraprovider	11
Deelproject Vervoer	12
3. Projectbeheersing	
Planning	13
Kosten, uitgaven en dekking	14
Organisatie	20
Kwaliteit	21
Communicatie	21
Bijlage:	
Euro-gewenningsinformatie financiële tabellen	22
Themabijlage:	
Infraprovider	25

Samenvatting

Met het consortium Infrabeed hebben de ministers van Financiën en Verkeer en Waterstaat in mei het grootste PPS-contract gesloten uit de geschiedenis van publiek-private samenwerking in Nederland. Het Infraprovidercontract omvat de levering van onder meer de spoortechnische bovenbouw van de HSL-Zuid en de zorg voor het totale onderhoud van de HSL-infrastructuur.

Op het gebied van de aanbesteding van de vervoersconcessie voor de HSL-Zuid hebben de ministers van Financiën en Verkeer en Waterstaat na uitvoerige beoordeling van de ontvangen biedingen besloten onderhandelingen te starten met het consortium NS/KLM/National Express.

Naar verwachting kunnen deze gesprekken in het najaar leiden tot contractondertekening.

Met aannemerscombinatie Infrarail is een contract gesloten voor de bouw van de aansluitingen van de HSL-Zuid op het bestaande spoor bij Hoofddorp, tussen Rotterdam Lombardijen en de Willemsspoor-

tunnel, tussen Zevenbergschen Hoek en de Mark en bij Breda.

Inmiddels zijn vrijwel alle gronden voor de HSL-Zuid, de A16 en de A4 beschikbaar, evenals een groot deel van de grond die nodig is voor de natuurcompensatie. Op enkele plaatsen is een onteigening in procedure.

De daadwerkelijke aanleg van de HSL is in de eerste helft van 2001 over het volledige tracé zichtbaar geworden in het landschap.

Werkwegen zijn langs het tracé aangelegd, bouwketen en directieverblijven zijn ingericht en met het maken van bouwkuipen voor de grotere bouwwerken is een aanvang gemaakt.

De verantwoordelijkheid voor de vormgeving van de HSL-Zuid is na de ondertekening van de contracten met de civiele aannemers integraal overgedragen aan de verschillende aannemerscombinaties. De centrale organisatie van de opdrachtnemers heeft een voorstel voorbereid en voert daarover overleg met de centrale welstandscommissie HSL-Zuid. Dit heeft in de rapportageperiode geleid tot gezamenlijke vaststelling van het Masterplan Vormgeving HSL-Zuid. Uitgangspunten voor ontwerp van in het oog springende delen van de spoorlijn zijn daarin uitgewerkt. Eenheid van vormgeving door heel Nederland en het niet wegstoppen van de HSL zijn twee belangrijke kenmerken. De voornaamste zichtbare uitwerking daarvan is een doorlopend metalen randelement waaraan de spoorlijn over vrijwel het volledige tracé herkenbaar zal zijn. Ook de olijfvormige kolommen die in een vaststaande onderlinge verhouding de vele HSL-viaducten ondersteunen zullen door het hele land gelijk zijn. Die herkenbaarheid geldt na de oplevering van de betonnen onderbouw ook voor de masten die de bovenleiding gaan dragen. Met deze uitgangspunten krijgt de HSL-Zuid de gewenste internationale uitstraling.

De centrale organisatie van de civiele opdrachtnemers, de Projectorganisatie en de centrale welstandscommissie HSL-Zuid hebben gezamenlijk het Masterplan Vormgeving HSL-Zuid vastgesteld. De uitgangspunten voor het ontwerp van in het oog springende delen van de spoorlijn zijn daarin uitgewerkt. Daarmee is de weg vrij gemaakt om bij gemeenten bouwvragen in te dienen voor deze kunstwerken.





Kaart van Europa met hogesnelheidsnetwerk in 2010.

nadruk ligt echter op de aanleg van de lijn in het Develgebied en de Hoeksche Waard en de bouw van de tunnels onder de Oude Maas en de Dordtsche Kil en de nieuwe HSL-brug over het Hollandsch Diep. Bezoekersaantallen en aanvragen voor groepsbezoeken geven aan dat het centrum in een behoefte voorziet. In Rotterdam heeft de Projectorganisatie aansluiting gezocht en gevonden bij de projecten Randstadrail en Rotterdam Centraal. Onder de naam Infracentrum Rotterdam is in de directe omgeving van het Centraal Station een gezamenlijk informatiecentrum ingericht. De drie projecten zullen de komende jaren in en om Rotterdam voor veel veranderingen zorgen. Deelnemende partijen in de drie projectorganisaties zijn van mening dat omwonenden daarover integraal geïnformeerd dienen te worden. Het gezamenlijke informatiecentrum is daar een uitvloeisel van. Het Projectbureau Zuid-Holland Midden van de HSL-Zuid verzorgt in het Infracentrum een HSL-presentatie die zowel het totale project belicht als veel nadruk legt op de situatie noordelijk en zuidelijk van Rotterdam. Ook de werkzaamheden die noodzakelijk zijn om de HSL op het bestaande spoor aan te sluiten, worden in het centrum toegelicht. Naast het werkterrein voor de boortunnel onder het Groene Hart in de nabijheid van Leiderdorp is in de eerste helft van 2001 het HSL-A4 informatiecentrum verzezen.

Opening ervan voor publiek staat gepland voor de herfst als ook de officiële ingebruikstelling van de tunnelboormachine plaatsvindt. In het informatiecentrum wordt aandacht geschonken aan alle aspecten van de HSL-Zuid, zowel op het gebied van vervoer als bouwtechniek als ook op nationale en internationale effecten. Ook de verbreding van de autosnelweg A4 langs het HSL-tracé komt ruimschoots aan bod evenals de wijze waarop de nieuwe infrastructuur wordt ingepast in het landschap.

Jongerencommunicatie

Het onderwijsprogramma voor basis- en middelbare scholen 'Highspeed' verheugt zich in telkens groeiende belangstelling van leerlingen en docenten. Zowel in Zuid-Holland als in Noord-Brabant maken diverse scholen uit het basis- en voortgezet onderwijs gebruik van het HSL-lesprogramma. Op een speelse en moderne wijze maken jongeren kennis met een project dat hun directe leefomgeving veelal ingrijpend verandert. Aan het schriftelijke materiaal is voor het voortgezet onderwijs een digitale component toegevoegd. Via internet en de speciale HSL-website voor jongeren zijn dossiers toegankelijk gemaakt waar de leerlingen mee kunnen werken en informatie uit kunnen halen. Bovendien zijn op vaste tijden projectmedewerkers van de HSL-organisatie beschikbaar om via E-mail vragen van leerlingen te beantwoorden.

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.

Voor de realisering van het niet-civiele deel van de infrastructuur - de spoortechnische bovenbouw - is een overeenkomst gesloten met een Infraprovider. 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.

De aanleg van de HSL is in de eerste helft van 2001 over het volledige tracé zichtbaar geworden in het landschap. Waar nodig zijn bomen geroid, gebouwen en viaducten gesloopt en kabels en leidingen ten behoeve van openbare nutsvoorzieningen omgelegd. De aannemerscombinaties in de verschillende regio's hebben vrijwel langs de gehele baan werkwegen aangelegd zodat de lokale infrastructuur niet of nauwelijks belast wordt door werkverkeer. Ook tijdelijke loskades voor zwaar materieel of aan- en afvoer van bouw materiaal spelen daar een belangrijke rol in. Op verschillende plaatsen langs de lijn hebben de bouwcombinaties bouwketen geplaatst nabij de werkterreinen die men heeft ingericht. Met grondwerk en het maken van bouwkuipen is een voortvarend begin gemaakt.

Noordelijk Holland

Het besluit de HSL-kruising met de A4 verdiept te laten plaatsvinden heeft in de afgelopen periode geleid tot een nieuw ontwerp. Opdrachtgever en opdrachtnemer hebben daarover overeenstemming bereikt. Ook de provincie, de gemeenten Alkemade, Jacobswoude en Leiderdorp en de ministeries van VROM en Verkeer en Waterstaat hebben overeenstemming bereikt over de verdeelsleutel voor de gezamenlijk op te brengen 46 miljoen gulden. Door het creëren van extra functionaliteit voor de A4, waarbij het

ter plaatse mogelijk wordt om 2x4 rijstroken aan te leggen en een betaalstrook, is de totale raming uitgekomen op 52 mln. gulden. De extra middelen ad 6 mln. gulden worden gedekt uit het A4 project.

Voor het behoud van de historische gemaal-functie van de Mopmolen in Rijpwetering heeft de minister een financiële bijdrage ter beschikking gesteld. Samen met bijdragen van de provincie, het waterschap, de molenstichting, de projectorganisatie HSL-Zuid en een door HSL Bouwcombinatie Hollandse Meren verleende korting op de bouwsom is daarmee het budget toereikend om het aanleggen van een duiker onder de A4 gelijktijdig met de HSL-werken uit te voeren. Ter hoogte van het A4-aquaduct in de ringvaart om de Haarlemmermeerpolder zijn de voorbereidende werkzaamheden gestart voor de bouw van het naastliggende HSL-aquaduct. De komende jaren wordt op beide oevers tegelijk gewerkt. De ringvaart is ter plekke versmald om de bouwkuip voor het noordelijke, gesloten deel van het aquaduct te kunnen bouwen. Gelijktijdig werkt de aannemer aan de zuidelijke toerit van de onderdoorgang voor de HSL. Wanneer beide bouwfasen gereed zijn, vindt een volgende bouwperiode plaats waarin aan zowel de noordelijke toerit als aan het zuidelijke, gesloten deel van het aquaduct gewerkt wordt. In de directe nabijheid van het aquaduct is een losplaats voor zand ingericht. Van daaruit voorziet de bouwcombinatie de werken in de Haarlemmermeerpolder van het benodigde ophoogzand.

Boortunnel

Aan de komst van de tunnelboormachine (TBM) is het afgelopen half jaar veel voorbereiding vooraf gegaan. Nadat de TBM in de fabriek in Frankrijk met succes het testprogramma heeft doorlopen, is de grootste tunnelboor ter wereld gedomonteerd en op transport gezet. De aankomst ervan in de Bospolder in de zomermaanden heeft onder veel belangstelling plaatsgevonden. Om de vele tonnen wegende onderdelen, die grotendeels per binnenschip tot in de Wijde Aa zijn getransporteerd via de weg op het bouwterrein te kunnen krijgen moesten verschillende verkeers(technische) maatregelen genomen worden. Het verstevigen van een brug, het tijdelijk verwijderen van verkeerslichten en het instellen van enkele nachtelijke afsluitingen van lokale wegen zijn daarvan voorbeelden.

inmiddels het werk in volle gang om daar de landhoofden voor de nieuwe brug te kunnen bouwen.

In de Hoeksche Waard en in het Develgebied zijn de voorbereidingen voor de aanleg van de spoorlijn en de twee tunnels de afgelopen maanden duidelijk zichtbaar geworden. Ter hoogte van de buurtschap Mookhoek is een omleiding in de dijkweg gemaakt zodat aan de HSL-onderdoorgang gewerkt kan worden. De Maasdamseweg is van een rotonde voorzien ter hoogte van de kruising met het HSL-tracé en de werkweg. Dit om het doorgaande verkeer zo veilig mogelijk te kunnen afwikkelen.

Op beide oevers van de Oude Maas zijn damwanden geheid om de bouwkuipen voor de tunneltoeritten van de tunnel onder de Oude Maas te kunnen bouwen. Ook op beide oevers van de Dordtsche Kil is dit in volle gang voor de HSL-tunnel die onder de Dordtsche Kil en de A16 door, de brug over het Hollandsch Diep met de Hoeksche Waard verbindt. Beide tunnels worden gebouwd met behulp van de afzinkmethode. De zeven tunnelelementen die per tunnel over enige tijd in de beide rivieren zullen worden afgezonden, worden gebouwd in het bouwdok in Barendrecht.

Met de waterschappen IJsselmonde en Groote Waard zijn in de rapportageperiode twee objectovereenkomsten gesloten. Hierin hebben de waterbeheerders en de Staat afspraken vastgelegd over beheer en onderhoud van de beide zinktunnels. Een calamiteitenregeling en afspraken over nadeelcompensatie maken ook deel uit van de overeenkomst. De noordelijke toerit van de tunnel onder de Oude Maas wordt voorzien van een beweegbare waterkering die bij hoog water voorkomt dat via de tunnel de polder vol met water stroomt. In een later stadium wordt gezien of een dergelijke oplossing voor de andere toeritten ook noodzakelijk is.

HSL-A16

Brabant Noord

Bij de autosnelweg A16 werkt de bouwcombinatie aan de aanpassingen die nodig zijn voor de verlegging en verbreding van de A16. Het baanlichaam heeft de afgelopen maanden door voortdurende grondtransporten vorm gekregen, pijlers voor viaducten staan op enkele plekken al te wachten terwijl elders viaducten zijn gesloopt. Lokale wegen zijn omgeleid of buiten gebruik gesteld.

In de omgeving van Zevenbergschen Hoek zijn voorbereidingen getroffen voor de bouw van diverse nieuwe viaducten die de nieuwe A16 en HSL moeten gaan overspannen.

Bij de rivier de Mark zijn de terpen voor de landhoofden van de nieuwe brug inmiddels aangebracht.

Op verschillende wegvakken in de A16 zijn vanwege de werkzaamheden versmallingen en snelheidsbeperkingen ingesteld. Het (laten) uitvoeren van de maatregelen uit het opgestelde verkeerscirculatieplan behoort tot de verantwoordelijkheid van de bouwcombinatie.

Brabant Zuid

Ook in het zuidelijk deel van West-Brabant is de aanleg van HSL en A16 zichtbaar geworden. Ter hoogte van knooppunt Galder graaft de bouwcombinatie de bouwkuipen die nodig zijn om de tunnelbak te bouwen die de HSL ter plekke onder de A16 doorleidt. Aan de westzijde van de huidige A16 is het baanlichaam van de toekomstige A16 duidelijk zichtbaar. Voorbereidingen zijn getroffen voor de bouw van een aantal nieuwe viaducten.

Ter vervanging van de Valdijk, die gedurende de bouwwerkzaamheden afgesloten zal zijn, is ter hoogte van de Middenweg in Prinsenbeek een tijdelijke brug over de A16 aangebracht om het verkeer de komende jaren over de A16 en de bouwputten van de HSL-tunnelbak naar Breda te kunnen leiden.

Projectbureau Infraprovider Contract Management

De HSL-uitvoeringsorganisatie die zich onder meer met het management van het contract met de Infraprovider gaat bezighouden, heeft zich daar de afgelopen periode onder meer op voorbereid door simulatietrainingen te houden.

Nu het consortium Infraspeed als infraprovider is gecontracteerd, is met die partij intensief overlegd over de meest wenselijke vorm van samenwerking in de toekomst. Beide partijen hebben te kennen gegeven in elk geval in de bouwperiode in elkaars directe nabijheid te willen werken. Momenteel wordt gezocht naar huisvesting zodat aan deze wens invulling gegeven kan worden.

Daarnaast is onder leiding van IPCM overleg gestart en zijn kennismakingsgesprekken gevoerd met onder meer de civiele bouwcombinaties.

verbetering van de agrarische verkaveling en de ontsluiting van de percelen. Daarbij waren twintig partijen betrokken. Tijdens het grondverwervingsproces is de afgelopen jaren zo'n 90 procent aangekocht van de gronden die het Tracébesluit aanmerkt als inpassingszone. Betrokken eigenaren hebben deze gronden vrijwillig verkocht aan de Staat.

Iets meer dan zeven procent ofwel 36 dossiers zijn voorgedragen voor onteigening. Tijdens de gerechtelijke procedure zijn tot op heden nog negen zaken minnelijk geschikt. In de 27 momenteel resterende onteigeningszaken is in de meeste gevallen de onteigening reeds uitgesproken. Voor een gedeelte van de zaken is reeds een eindvonnis voorhanden. In de andere kwesties wordt het rapport van de rechtbankdeskundigen afgewacht. De nog lopende dossiers bevatten een drietal bijzondere zaken die tot vertraging kunnen leiden. Deze worden hier kort toegelicht. Twee dossier vallen in het reparatie-Tracébesluit en zijn daarmee afhankelijk van de uitspraak die de afdeling bestuursrecht-spraak van de Raad van State erover doet. Het betreft hier gronden ter hoogte van knooppunt Princeville en de aansluiting op de N58. In beide zaken is nog steeds minnelijk contact waarbij getracht wordt in de onderhandeling de gerechtelijke onteigening alsnog te voorkomen.

Inzake de beschikbaarheid van het perceel gelegen in de toekomstige verzorgingsplaats aan de westzijde van de A16 wordt in de tweede helft van het jaar uitspraak verwacht van de Hoge Raad.

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 circa 270.

Verreweg het merendeel daarvan, zo'n 250 verzoeken, is in behandeling bij één van de regionale schadecommissies. Deze hebben in totaal 218 hoorzittingen gehouden en 59 concept-adviezen 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 35. Op 23 van

die verzoeken heeft het bestuur inmiddels beslist, conform het advies van de schadecommissies. In een aantal gevallen heeft het bestuur de besluitvorming aangehouden om aanvullend advies in te winnen. Het betreft hier vooral het aspect tijdelijke hinder. Het aantal bezwaren dat door betrokkenen tegen een beslissing van het dagelijks bestuur is aangetekend steeg naar vier. 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. Op drie van de vier bezwaarschriften is inmiddels een beslissing op bezwaar genomen, waarbij er één gegrond is verklaard.

Het bestuur van het Schadeschap heeft daarop besloten het betreffende verzoek opnieuw ter behandeling voor te leggen aan een schadecommissie uit een ander tracédeel. Dit heeft tot gevolg dat de termijn voor definitieve afwikkeling uitloopt, doch in overleg met betrokkene is geconcludeerd dat bevordering van de noodzakelijke zorgvuldige besluitvorming voorrang verdient. Bij zes verzoeken tot schadevergoeding heeft betaling van de toegekende vergoeding plaatsgehad. In totaal is daarmee f 226.000,- gemoeid.

Veiligheid en ARBO

In het aanbestedingsproces voor het vervoerscontract is veel aandacht geschonken aan veiligheid. Zo zijn de biedingen van de partijen mede op veiligheidsaspecten uitgebreid geëvalueerd. Ook is ten behoeve van het contract een veiligheidsspecificatie opgesteld waarin onder meer aandacht is besteed aan safetymanagement, aan de opstelling door de vervoerder van een safetycase en aan nationale en Europese eisen en voorschriften ten aanzien van reizigersvervoer per trein. Als gevolg van de tenderprocedure voor de levering van rollend materieel zijn gesprekken over veiligheidsaspecten gestart met de diverse leveranciers van treinen. Ondanks het stopzetten van de aanbestedingsprocedure met de rolling stock-leveranciers hebben de gesprekken nog altijd plaats. Wanneer de Staat met een vervoerder tot overeenstemming over de vervoersconcessie komt, zal de vervoerder immers bij dezelfde leveranciers zijn treinmaterieel dienen te bestellen. Gedurende de aanbesteding van de Infraprovider hebben alle kandidaten als onderdeel van het biedingsproces een eerste safetycase ingediend. Dit veiligheidsbewijs

3 Projectbeheersing

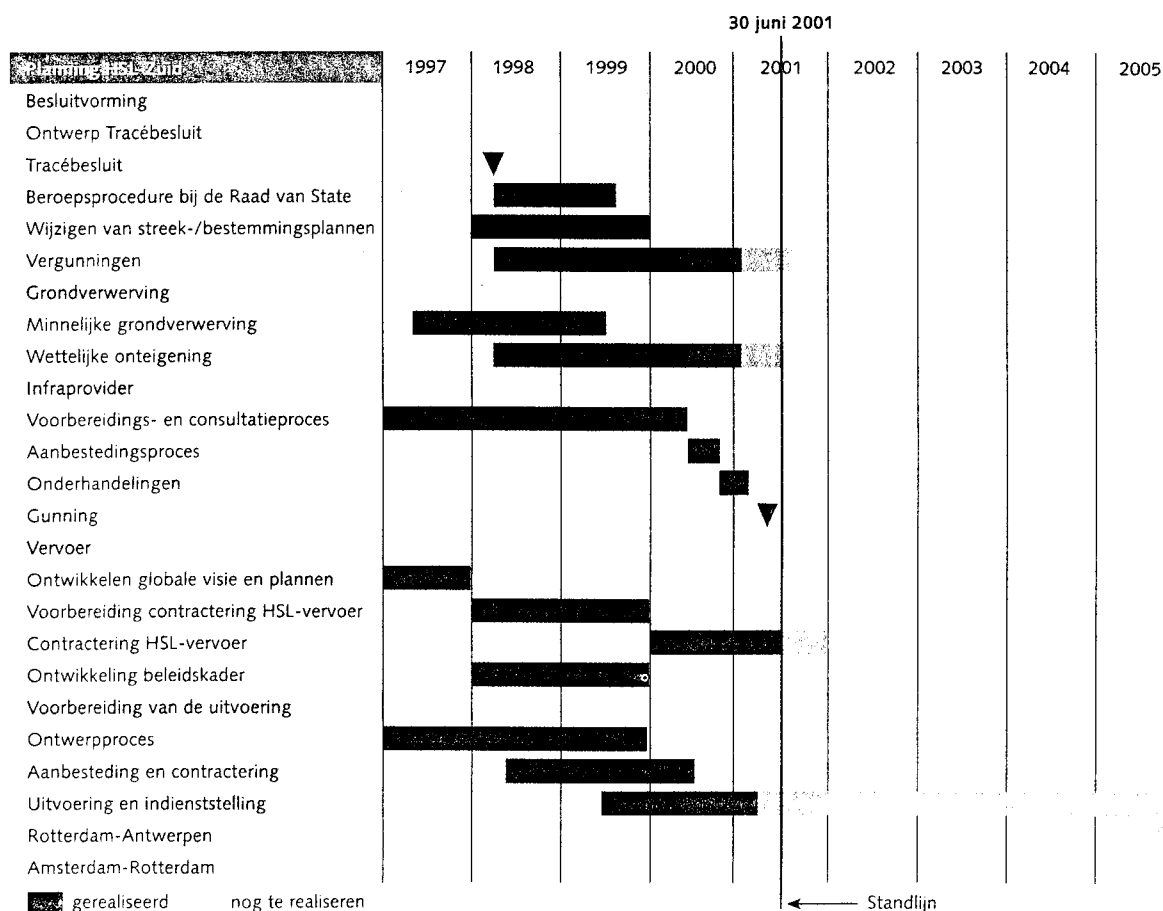
De gekozen Projectorganisatie, de doorlooptijd van het project, het beschikbare budget, de kwaliteit en de communicatie zijn belangrijke aspecten van het project. Deze moeten op de juiste manier worden beheerst, opdat het project ook daadwerkelijk conform de gestelde eisen kan worden uitgevoerd.

3.1 Planning

In de oorspronkelijke planning voor de HSL-Zuid was voorzien dat vervoer over de Hogesnelheidslijn tussen Rotterdam en Antwerpen mogelijk zou zijn per 1 juni 2005. Voor wat betreft het noordelijk deel van de HSL-Zuid, tussen Amsterdam en Rotterdam was deze datum op 31 december 2005 gesteld. In de vorige voortgangsrapportage werd reeds melding gemaakt van mogelijke

vertragingen in het zuidelijk deel waarbij beheersmaatregelen werden genoemd (inbouwen van financiële prikkels) om de mijlpalen te halen en logistieke aanpassingen om knelpunten te omzeilen.

Het huidige inzicht gebiedt te zeggen dat de planning van de civiele onderbouw sterk onder druk staat door een late start van de aannemers veroorzaakt door langere onderhandelingen en ook conditioneringproblemen. De Minister heeft tijdens het algemeen overleg met de vaste kamercommissie V&W op 21 juni 2001 besloten om een oplossing te bieden voor de bezwaren die waren geuit door het bewonersplatform 3-B gemeenten. De geplande ligging van de tunnelbak ter hoogte van Bergschenhoek zou een goede oversteekmogelijkheid voor met name gehandicapten in de weg staan. De Minister heeft een oplossing toegezegd en de kamer gevraagd in te stemmen met minimaal 6 tot maximaal 9 maanden vertraging dientengevolge. Daarnaast heeft de Minister de Tweede Kamer gevraagd om gegeven deze



Noten behorende bij Tabel 1.

1) De projectkosten worden hier excl. 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 afwijking tot de railprojecten inclusief BTW. Het

Ministerie van Financiën zal hier geen BTW-compensatie verrichten.

3) Bij de 7e Voortgangsrapportage is 1.055 mln. gulden toegevoegd aan de begroting. De kosten van voor PKB deel 3 maakten hiervan voor 110 mln. onderdeel uit. Deze kosten waren tot nu toe niet apart zichtbaar gemaakt.

**Kosten : mutaties deze periode
(1 januari 2001 t/m 30 juni 2001)**

• **Kosten voor Rail personenvervoer en Hoofdwegen**

In de 8e VGR werd melding gemaakt van het overdrachtsprotocol met betrekking tot rijksweg A4 (bundel). Bij de ontwerpbegroting 2002 wordt 429 mln. gulden (prijsspeil 2000) overgeheveld naar het HSL artikel. Tevens werd in de 8e VGR melding gemaakt van het protocol van overdracht voor de 'Verbeterde Vorkvariant' (Rotterdam-West). Bij de ontwerpbegroting 2002 wordt 135 mln. gulden (prijsspeil 2000) overgeheveld naar het HSL-artikel.

• **Kosten voor de Verdiepte Ligging Hoogmade**

De oorspronkelijke raming voor deze extra voorziening was geraamd op 46 mln. gulden. Op 17 oktober 2000 hebben de ministers Pronk en Netelenbos samen met de Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Alkemade, Leiderdorp en Jacobswoude overeenstemming bereikt over deze lage kruising van de HSL-Zuid met rijksweg 4 waarbij afspraken zijn gemaakt over de financiering ad 46 mln. gulden. Een eerste tranche wordt bij ontwerpbegroting 2002 overgeheveld naar het HSL-artikel, de overige middelen worden bij Voorjaarsnota 2002 geregeld. Door het creëren van extra functionaliteit voor de A4, waarbij het ter plaatse mogelijk wordt om 2x4 rijstroken aan te leggen en een betaalstrook, is de totale raming uitgekomen op 52 mln. gulden. De extra middelen ad. 6 mln. gulden worden gedekt uit het A4 project.

• **Extra kosten voor de oplossing van de problematiek van de tunnelbak ter hoogte van Bergschenhoek**

Op 21 juni is Minister Netelenbos tijdens het algemeen overleg met de vaste kamer-

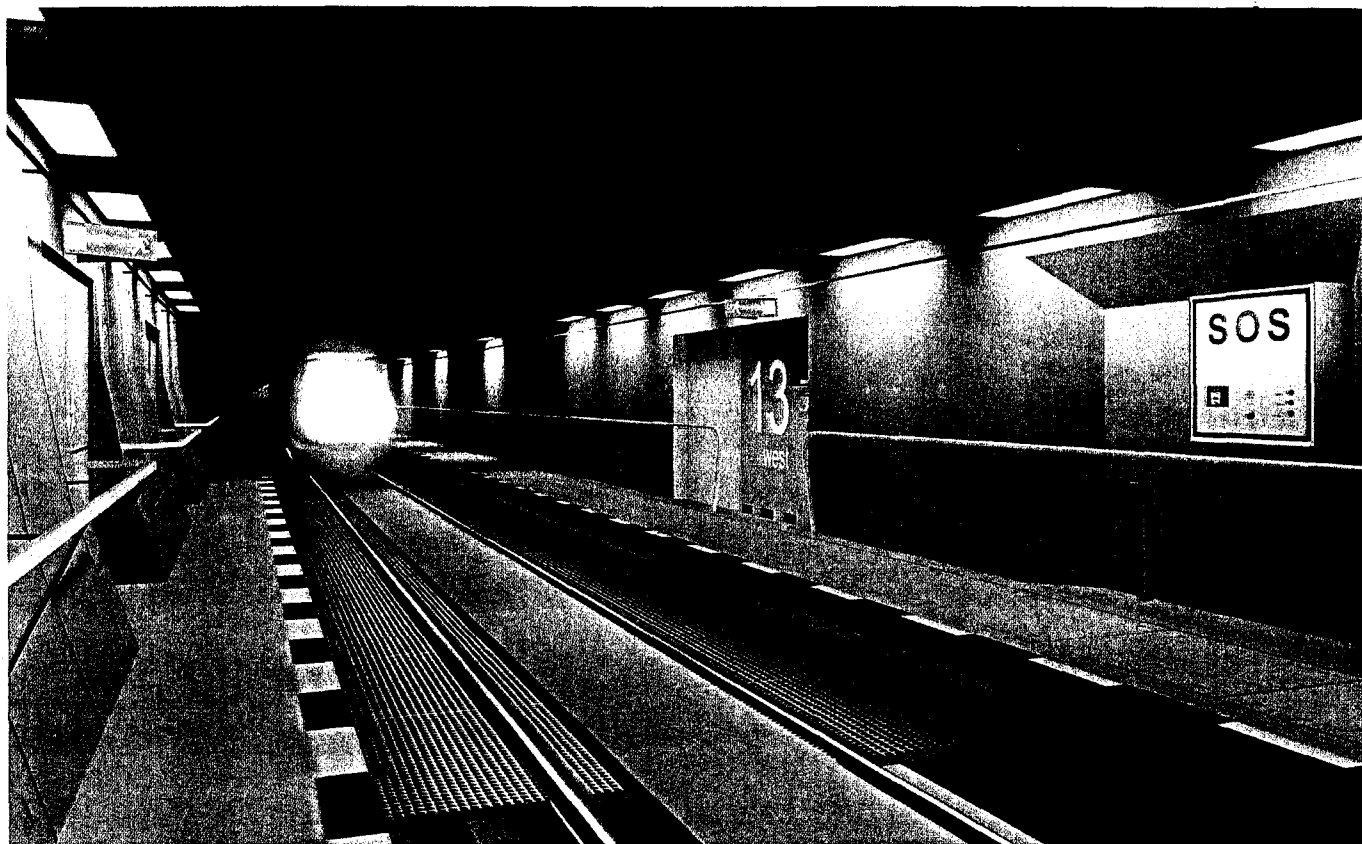
commissie Verkeer & Waterstaat tegemoet gekomen aan de bezwaren die door het gehandicaptenplatform 3-B gemeenten (Bergschenhoek, Berkel en Rodenrijs en Bleiswijk) werd aangedragen. Het platform 3-B gemeenten wilde ter hoogte van de tunnelbak Bergschenhoek een betere overstekmogelijkheid (voor gehandicapten) mogelijk maken. Op dit moment is reeds 21 mln. gulden opgenomen in de ontwerp-begroting 2002. De tijdsconsequenties voor de Infraprovider ad 10 mln. Euro zullen in het contract met de Infraprovider worden verwerkt.

• **Kosten voor de aanleg van de bovenbouw van de HSL-Zuid door de Infraprovider**

Op 23 mei 2001 hebben de ministers Netelenbos en Zalm en de vertegenwoordiger van de aannemerscombinatie Infraspeed het contract voor de aanleg van de bovenbouw van de HSL-Zuid getekend. In de begroting van de HSL-Zuid was voor het investeringsdeel een bedrag van fl. 1.049 mln. (prijsspeil 2001) gereserveerd. Deze middelen vallen vrij waarbij 1.028 mln. gulden aangewend zal worden binnen het MIT en 21 mln. gulden zal worden aangewend voor de oplossing bij Bergschenhoek.

• **Kosten voor de buisleiding tussen Mopmolen en haar maalgebied**

De Minister heeft toegezegd een oplossing te bieden voor de Rijnlandse Molenstichting. Er wordt hierbij een buisleiding gerealiseerd tussen de Mopmolen en het betreffende maalgebied. De kosten bedragen 1,5 mln. gulden en worden voor 1,1 mln. gulden gefinancierd door de Rijnlandse Molenstichting en voor 0,4 mln. gulden door V&W waarbij 0,1 mln. gedekt wordt door minderwerk op bestaande contracten van HSL-Zuid en 0,3 mln. betaald zal worden uit het project onvoorzien.



1) Het tracébesluit is altijd uitgegaan van een lange Boortunnelvariant. Er is in 1999 onderzocht of een korte Boortunnelvariant mogelijk was. De begroting is hierop met 200 mln gulden negatief bijgesteld. In de 6e Voortgangsrapportage is dit in een voetnoot gemeld. De cijfers in de voortgangsrapportage waren hierop niet aangepast.

2) Er is een afweging gemaakt om extra te investeren in de civiele onderbouw om zodoende besparingen voor onderhoudsperiode te realiseren. Deze afweging vertaalt zich in de efficiencywinst die gerealiseerd is bij het afsluiten van het Intraprovidercontract.

Op basis van bovengenoemde mutaties kan worden geconcludeerd dat er per saldo 534 mln. gulden (pp. '95) aan tegenvallers is gerealiseerd ten opzichte van de PKB deel 3 begroting inclusief scopewijzigingen. Dit is een overschrijding van 5%, die met name is te wijten aan een ongunstige marktwerking bij de aanbesteding van de civiele onderbouw destijds.

De overige begrotingsmutaties tussen PKB deel 3 en deze 9e Voortgangsrapportage zijn autonoom van aard. Het betreft hier de prijsontwikkeling in de periode 1996 t/m 2001 en de tot nu toe gecompenseerde BTW-uitgaven door het Ministerie van Financiën ad 196 mln. gulden (zie tabel 1).

Voor de prijsindex van de kosten en de dekking zijn, gebaseerd op de IBOI van het Centraal Economisch Planbureau, de volgende percentages door het Ministerie van Financiën vastgesteld:

Prijsindex	
1995 - 1996	1,5%
1996 - 1997	2,75%
1997 - 1998	2,75%
1998 - 1999	1,4%
1999 - 2000	2,5%
2000 - 2001	4,5%

Tabel 3:
prijsindex
percentages

Aangegane verplichtingen

Aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 30 juni 2001 (bedragen in miljoen gulden)						
	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal ³	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen

Vorbereidingskosten ¹	110,0		110,0	110,0		
Uitvoeringskosten ²	7.865,4	671,6	8.537,0	8.206,0		331,0
Grondverwerving	704,5	-27,8	676,7	676,7		
België	836,9		836,9	836,9		
Totaal	9.516,8	643,8	10.160,6	9.829,6		331,0

Tabel 5:
aangegane verplichtingen
HSL-Zuid vanaf PKB1
(1991) t/m 30 juni 2001

1) Bij de 7e Voortgangsrapportage is de begroting gecompenseerd voor een bedrag van 1.055 mln. gulden (prijspeil 1999). Hierbij maakten de kosten gemaakt voor PKB deel 3, ten bedrage van 110 mln. gulden (prijspeil 1995), onderdeel uit van de betreffende begrotingsmutatie. In tabel 5 zijn tot en met de 8e Voortgangsrapportage alleen de kosten verantwoord vanaf PKB deel 3. Om de "scope" vergelijkbaar te maken tussen begroting en realisatie zijn de betreffende kosten onder de regel "Vorbereidingskosten" opgenomen.

2) De regel "uitvoeringskosten" voor voorgaande perioden is aangepast met 98 mln. gulden. Het betreft kosten gemaakt t/m 1999 voor de A16. Dit hoofdwegen-project is bij Voorjaarnota 2000 integraal overgeheveld naar het HSL-Zuid project.

3) Dit bedrag is inclusief 1.041,7 mln. gulden aan BTW-verplichtingen. Dit 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.

3.2.3 Dekking

De huidige dekking van het project is in tabel 6 samengevat.

Door de Europese Unie is tot en met 30 juni 2001 in totaal voor 113 miljoen euro (circa 249 mln. gulden) subsidie toegekend. Daarnaast is het 'Multi-annual Indicative Programme 2001-2006' van de Europese Unie

een bedrag van 85 mln. euro (circa 187 mln. gulden) gereserveerd voor de HSL-Zuid. In de Rijksbegroting is hiervan reeds 390 mln. gulden opgenomen. De toekenningen van de EU worden niet gecorrigeerd voor prijsstijgingen. Dit impliceert dat de dekking uit één van de andere bronnen (SVV en FES) meer stijgt dan met de reguliere prijsindex.

Dekking HSL-Zuid (bedragen in miljoen NLG)			
	Totaal (pp. '01)	België	Totaal (pp. '01)

SVV (incl. FES-BOR)	3.327	293	3.620
FES	3.518	181	3.699
EU-subsidies	390		390
Private middelen*	1.676	363	2.039
Totaal art. 03.03.01 HSL-Zuid	8.911	837	9.748
Hoofdwegen: art. 03.03.04	1.795		1.795
Rail personenvervoer: art. 03.03.03	230		230
Totaal	10.936	837	11.773

Tabel 6:
dekking HSL-Zuid

* De private bijdrage wordt voorgefinancierd vanuit het FES.

3.4 Kwaliteit

In de eerste helft van dit jaar is nadere invulling gegeven aan de implementatie van het beheersmodel HSL-Zuid. Een verdere concretiseringslag op proces- en procedure-niveau heeft de eerste helft van dit jaar zijn beslag gekregen. Op dit moment wordt een audit voor het totale kwaliteitssysteem HSL-Zuid afgerond. De bevindingen zullen in de volgende voortgangsrapportage gemeld worden.

Parallel hieraan is verder aandacht geschonken aan de opleiding en training van het uitvoerend personeel zowel aan opdrachtnemerskant als opdrachtgeverskant. De kern van het kwaliteitssysteem is dat de HSL-Zuid, aan opdrachtgevers- en aan

opdrachtnemerszijde het project aantoonbaar beheerst kan realiseren conform de afspraken zoals vastgelegd in het Tracébesluit.

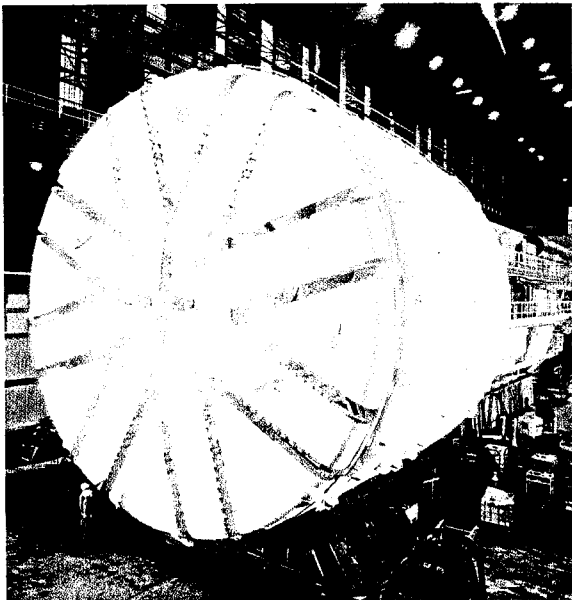
Met betrekking tot het contract Infraprovider is een start gemaakt met het beschrijven van de interne werkprocedures en de procedures tussen opdrachtnemer en opdrachtgever.

Gezien de aard van het contract is hierbij een aantal specifieke procedures van toepassing. Hieraan is een simulatie van de werkelijkheid door middel van 'gaming' vooraf gegaan.

De definitieve uitwerking van de procedures zullen in oktober van dit jaar zijn beslag krijgen.

3.5 Communicatie

Op 19 april 2001 is het Informatiecentrum Zuid-Holland-Zuid in Zwijndrecht geopend. De verwachting is dat op 2 oktober 2001 het informatiecentrum in Leiderdorp geopend zal worden. Hiermee worden dan totaal drie informatiecentra operationeel voor het HSL-Zuid project.



*Tunnelboormachine Aurora
in vol ornaat in Franse fabriek.*



Uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 30 juni 2001
 (bedragen in miljoen EUR incl. 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 ¹	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten ²	695,3	436,8	1.132,0	981,8		150,2
Grondverwerving	255,7	11,5	267,2	267,2		
België	379,8	0,0	379,8	379,8		
Totaal	1.380,6	448,3	1.829,0	1.678,8		150,2

Tabel 4:
 uitgaven HSL-Zuid
 vanaf PKB1 (1991) t/m
 30 juni 2001

Aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) t/m 30 juni 2001
 (bedragen in miljoen EUR incl. BTW)

	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal ³	Waarvan art. 03.03.01 HSL	Waarvan art. 03.03.03 Railpersonen vervoer	Waarvan art. 03.03.04 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten ¹	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten ²	3.569,2	304,8	3.873,9	3.723,7		150,2
Grondverwerving	319,7	-12,6	307,1	307,1		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	4.318,5	292,1	4.610,7	4.460,5		150,2

Tabel 5:
 aangegane verplichtingen
 HSL-Zuid vanaf PKB1
 (1991) t/m 30 juni 2001

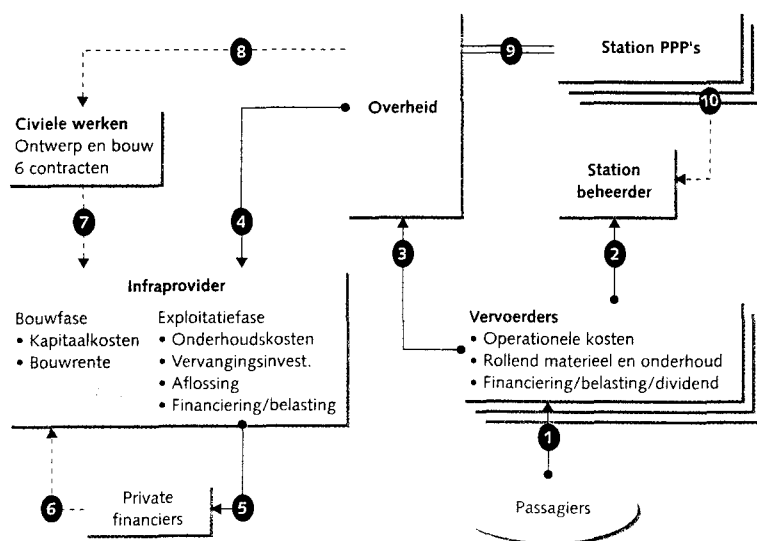
Dekking HSL-Zuid
 (bedragen in miljoen EUR)

	Totaal (pp. '01)	België	Totaal (pp. '01)
SVV (incl. FES-BOR)	1.509,7	133	1.642,7
FES	1.596,4	82,1	1.678,5
EU-subsidies	177		177
Private middelen*	760,5	164,7	925,3
Totaal art. 03.03.01 HSL-Zuid	4.043,6	379,8	4.423,4
Hoofdwegen: art. 03.03.04	814,5		814,5
Rail personenvervoer: art. 03.03.03	104,4		104,4
Totaal	4.962,5	379,8	5.342,3

Tabel 6:
 dekking HSL-Zuid

Contract Infraprovider stelt dienstverlening centraal

Beschikbaarheid van de HSL-Zuid voor treinen is waar het om draait in het PPS-contract dat de Nederlandse staat heeft gesloten met het consortium Infraspeed. Met als resultaat dat de overheid vijf procent voordeliger uit is dan bij traditionele aanbesteding het geval geweest zou zijn. Een beschikbaarheidsgraad van 99 procent is de eerste 25 jaar na oplevering van de HSL-Zuid de norm op de hogesnelheidslijn naar het Zuiden. Het op dienstverlening gebaseerde contract houdt de nieuwe speler op de Nederlandse spoorinfrastructuurmarkt continu scherp. Dalende beschikbaarheid leidt immers onmiddellijk tot lagere inkomsten en dat zien de financiers van het nieuwe bedrijf niet graag. Alle reden dus om te investeren in betrouwbaarheid. Een toelichting op het HSL-Zuid Infraprovidercontract.



In de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid is vastgelegd dat 1,8 mrd. gulden via private financiering als dekking gevonden zou worden voor de HSL-Zuid. Daartoe heeft het Kabinet op 19 januari 1999 een privatiseringsmodel voor de HSL-Zuid vastgesteld. Met het verlenen van een vervoersconcessie worden inkomsten gegenereerd. Door een servicecontract met een Infraprovider te sluiten wordt 5% efficiëntiewinst geboekt.

Inleiding

De private financiering van de HSL-Zuid komt tot stand middels twee PPS-contracten. Het gaat om de verlening van een concessie voor het vervoer over de HSL-Zuid aan een Vervoerder en om een contract met een Infraprovider. De vervoersconcessie wordt verleend aan het consortium van bedrijven dat de Staat de meest aantrekkelijke aanbieding doet.

Het contract met de Infraprovider stelt betalingen door de overheid aan een spoorbedrijf beschikbaar in ruil voor levering van hoge beschikbaarheid van een veilige spoorlijn voor hogesnelheidstreinen. In deze themabijlage wordt nader ingegaan op het contract met de Infraprovider.

Integrale verantwoordelijkheid

Het consortium Infraspeed, bestaande uit Siemens, BAM NBM, Fluor Daniel en de institutionele beleggingsmaatschappijen Charterhouse en Innisfree, is gecontracteerd middels een Design, Build, Finance and Maintaincontract (DBFM). Dit houdt in dat deze private Infraprovider verantwoordelijk is voor het ontwerpen, bouwen, financieren en onderhouden van de complete spoortechnische infrastructuur van de HSL-Zuid. Daaronder vallen onder meer het railsysteem, de energievoorziening, geluidsschermen en baanafscherming, beveiligings-, beheers- en communicatiesystemen en tunneltechnische installaties.

Levering en onderhoud van deze functionaliteiten is met het DBFM-contract integraal aan één private partij overgedragen. Ook het onderhoud van de betonnen onderbouw van de spoorlijn valt na oplevering onder de verantwoordelijkheid van de Infraprovider. Het grote verschil met een traditionele aanbesteding is dat de Infraprovider op basis van het DBFM-contract betaald wordt voor het verlenen van een dienst aan de Staat in plaats van het opleveren van een product. Dit komt tot uiting door de beschikbaarheidsvergoeding die gedurende de contractperiode (2006 tot 2031) door de Staat aan de Infraprovider wordt betaald. De hoogte van deze beschikbaarheid is gerelateerd aan de kwaliteit van de geleverde dienst. De norm voor de beschikbaarheid is vastgesteld op 99%. Bij lagere beschikbaarheid brengt de Staat bij de Infraprovider penalties in rekening. Deze straffkortingen zijn zeer progressief van karakter. Bij een beschikbaarheid van 94% wordt nog slechts 20 procent van de beschik-

Public Sector Comparator

Om tijdens elke fase van het aanbestedingsproces een objectief vergelijk te kunnen maken tussen publieke en private projectuitvoering is gewerkt met een Publieke Sector Comparator (PSC). Dit rekenmodel is een door het Kenniscentrum PPS van het Ministerie van Financiën ontwikkeld instrument ter ondersteuning van besluitvorming over PPS-contracten. De PSC is gebruikt om de keuze tussen PPS-contract (Infraprovidermodel) of traditionele aanbesteding (publieke variant) te objectiveren. De PSC geeft een helder financieel-economisch inzicht in de voor- en nadelen van beide uitvoeringswijzen, zonder een uitspraak te doen voor of tegen PPS-construaties. Het instrument helpt om de argumenten te rangschikken en faciliteert daarmee de besluitvorming.

De PSC vergelijkt de publieke variant (projectuitvoering door de Staat) dus met de meest economische aanbiedingen van de Infraproviders. Om dit mogelijk te maken is de publieke variant (onder meer bestaande uit bouw, onderhoud over de totale looptijd en herinvesteringen) opgehoogd met kosten voor risico's die in de private variant integraal onderdeel uitmaken van de bieding. Daardoor worden alle werkelijke kosten meegenomen. Doel hiervan is het inzichtelijk maken van risico's die normaal gesproken ten laste van de Rijksbegroting komen op het moment dat deze risico's zich voordoen, zoals overschrijdingen die de post onvoorzien te boven gaan. De PSC resulteert, evenals de biedingen van de Infraproviders, in een getal dat de lifecycle kosten van het project representeert. Daarin worden dus zowel de bouw- als de instandhoudingskosten meegenomen.

Kostenschatting

Voor de publieke variant is uitgegaan van het HSL-Zuid referentie-ontwerp conform de uitgangspunten van het Tracébesluit. Het publieke referentie-ontwerp is een zo nauwkeurig mogelijke inschatting van de kosten voor de publieke sector om de HSL-Zuid te realiseren overeenkomstig de functionele eisen. Hierbij is uitgegaan van een traditionele risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

De raming van de harde kosten die behoren bij het referentieontwerp is opgedeeld in de onderstaande elementen:

- investeringskosten;
- onderhoudskosten;
- vervangingsinvesteringen;
- logistieke kosten verband houdend met de complexiteit van het HSL-Zuidproject en;
- een standaard post onvoorzien.

Daarnaast worden nog overige kosten onderscheiden bestaande uit kosten voor heraanbesteding en een correctie voor belastingen, aangezien wordt gerekend met de netto-kosten voor de Staat.

De bovenstaande raming is met de onderstaande opslagen opgehoogd:

1. een inschatting van de risico's die bij de Staat zijn gealloceerd conform de publieke aanbesteding. In de traditionele budgettering binnen de Rijksbegroting wordt niet specifiek rekening gehouden met deze risico's, terwijl de Staat deze wel degelijk loopt. Deze risico's komen dan daadwerkelijk tot uiting in een eventuele overschrijding van de aanneemsom en de planning tijdens en na afloop van de bouw van het project. Deze risico's zijn opgedeeld in specifiek te benoemen risico's zoals ontwerprisico of te late oplevering, en generieke risico's.
2. Het referentie-ontwerp gaat uit van een bepaalde beschikbaarstelling van de infrastructuur. Doordat in het contract met de Infraprovider zeer sterke financiële prikkels zijn ingebouwd - om een garantie op een zo optimaal mogelijke beschikbaarheid van de infrastructuur te verkrijgen - zal de beschikbaarheid hierdoor hoger uitvallen dan in het referentie-ontwerp. De Infraprovider krijgt immers een boete indien de beschikbaarheid lager is dan 99%. De biedingen lieten allemaal een beschikbaarheid zien die ruim boven de 99% ligt, hetgeen hoger is dan de verwachte beschikbaarheid van het referentie-ontwerp in de publieke variant. Aangezien dit 'kwaliteitsverschil' ook een financiële waarde vertegenwoordigt, is een correctie toegepast op het referentie-ontwerp.

Overdracht van risico's

Het contractbedrag van 1.079 mln. Euro in contante waarde komt overeen met een totale waarde van het contract 5,7 miljard gulden in prijspeil 2000. Een bedrag van bijna 6 miljard voor een contract dat 25 jaar loopt is natuurlijk een hoop geld, maar is een voor de Staat voordelige overeenkomst. Allereerst moet niet vergeten worden dat in de vergelijking tussen publieke uitvoering en de bieding van Infrasppeed een beoordeling is gemaakt op basis van alle kosten gedurende de looptijd van het contract. Het is belangrijk te realiseren dat de Infraprovider volledig zelf verantwoordelijk is voor het ontwerp, de bouw, het onderhoud en de financiering van de in het contract overeengekomen infrastructuur die nodig is om de dienstverlening te kunnen leveren.

De Infraprovider is ook verantwoordelijk voor de herinvesteringen gedurende de looptijd van het contract en zal de baan aan het eind van de looptijd van het contract - met dezelfde kwaliteitseisen als op dit moment - om niet aan de Staat overdragen. Daarbij zijn veruit de meeste risico's die zich gedurende de contractperiode voordoen voor rekening van de Infraprovider en niet van de Staat. Maar misschien is nog wel het belangrijkste dat de Infraprovider betaald wordt voor het beschikbaar stellen van de baan. Het financiële risico van het niet beschikbaar zijn van

de baan door bijvoorbeeld toepassing van componenten van verkeerde kwaliteit waardoor bovenmatig onderhoud noodzakelijk wordt, ligt volledig bij de Infraprovider. Met behulp van de PSC is aangetoond dat de Staat het zelf niet goedkoper kan doen dan de Infraprovider. Het overdragen van risico's kost weliswaar geld, maar de Staat zou in de toekomst ook met onverwachte gebeurtenissen als extra onderhoud, aanvullende vervangingen en meer reparaties te maken krijgen. De referentieraming van de Staat is dus opgebouwd uit de verwachte kosten voor die gebeurtenissen, gespreid over de contractperiode en contant gemaakt naar 2001.

Is de Staat nu helemaal vrij van risico's?

Nee, bij de verdeling van de risico's is goed gekeken wie welk risico het beste kan beheersen. Infrasppeed als uitvoerder van het project draagt de meeste risico's. Het is een beperkt aantal risico's dat Infrasppeed totaal niet kan beheersen. Die zijn dan ook door de Staat overgenomen, omdat er anders forse vergoedingen tegenover hadden gestaan. Het gaat om risico's als de beheersing van de raakvlakken tussen de bouwers van de betonnen onderbouw en de spoortechnische bovenbouw van de lijn.

Een risico van formaat dat zich daarbij voordoeft zit momenteel in de beheersing van de conditionerende processen. De aankoop van benodigde grond, de discussies in lokale welstandscommissies, de lokaal verschillende en onverwacht toenemende niveaus van veiligheidseisen kunnen als domino-effect hebben dat de civiele aannemers niet in staat zijn de onderbouw tijdig ter beschikking te stellen van de IP. Met als gevolg dat zij de HSL niet tijdig beschikbaar kunnen stellen en de Staat in de situatie terecht zou kunnen komen dat volgens contract betaald moet worden voor beschikbaarheid van een spoorbaan terwijl deze nog niet is opgeleverd. Om te voorkomen dat betrokken spelers bij de realisatie van de HSL op elkaar gaan wachten of een eigen koers gaan varen, is binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat als onderdeel van de HSL-Zuid Uitvoeringsorganisatie een beheersteam in het leven geroepen. Het projectbureau Infra Provider Contract Management (IPCM) is de verantwoordelijke spil die het afstemmingsproces tussen opdrachtgever, opdrachtnemers en taakorganisaties de komende jaren gaat regisseren. Nog meer dan vroeger wordt de rol van de Staat 'manager van het contract'.



Vergaderjaar 2000–2001

22 026

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

Nr. 142

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 juli 2001

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 21 juni 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 23 april 2001, ten geleide van het accountantsrapport inzake Hogesnelheidslijn-Zuid (VW-01-546) (22 026, nr. 136);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 24 april 2001, ten geleide van het achtste voortgangsrapport HSL-Zuid (22 026, nr. 137);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 25 april 2001, inzake verantwoording aanbesteding onderbouw HSL-Zuid (VW-01-552);**
- **de brief van de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën, d.d. 11 mei 2001, inzake ondertekend Memorandum of Understanding voor de infraprovider HSL-Zuid (VW-01-613).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijssel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th.A.M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA) en Nicolai (VVD).

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Feenstra** (PvdA) stelt vast dat de uitvoering in de achtste voortgangsrapportage centraal staat, hetgeen een goede zaak is. Zowel de onderbouw als de bovenbouw is inmiddels aanbesteed, maar de commerciële ingebruikname van het net in 2005 is nog onzeker. Welke financiële prikkels gebruikt de minister om het tempo hoog te houden? Zijn bonussen en sancties met elkaar in balans? Wat is de stand van zaken in België? Is er een kans dat boetes worden opgelegd?

In Brabant lijkt bij de grondverwerving vertraging te ontstaan. Hoe worden de problemen daar opgelost?

Aspecten zoals kabels en leidingen zijn tracégerelateerde onderwerpen. Dienen die niet onder de werking van het Tracébesluit gebracht te worden door middel van een wijzigingsvoorstel? Als dit punt voor vertraging blijft zorgen, ook in andere projecten, dan moet het fundamenteel worden opgelost.

Het verlenen van vergunningen op hoofdlijnen past bij de systematiek van design&construct, maar verschillende gemeenten ervaren problemen op dit punt. Ook de Raad van State heeft aangegeven dat vergunningverleners eigenlijk inzicht moeten hebben in de concrete invulling van een

vergunning om een toezichthoudende en handhavende rol te kunnen vervullen. Hoe kunnen de problemen worden opgelost? Moet wellicht de Wet milieubeheer gewijzigd worden?

Aangezien de uitvoering momenteel centraal staat, kunnen in de volgende voortgangsrapportage wellicht de verschillende onderdelen van de uitvoeringsfase gedetailleerder omschreven worden.

Over Bergschenhoek is een uitvoerige discussie gaande, omdat de hoog gelegen passage aldaar zorgt voor problemen voor gehandicapten. Wat is de stand van zaken op dit punt?

Uit het Memorandum of understanding blijkt dat de overheid 100 mln euro betaalt aan de infraprovider. De vergoeding door de exploitant zal het dubbele bedragen. Betekent dit dat er sprake is van netto-inkomsten voor de Staat?

Wat betreft stationsomgevingen is er sprake van een tegenstrijdige ontwikkeling. Enerzijds worden steeds vaker gevaarlijke stoffen per spoor vervoerd en anderzijds wil de overheid zuinig omgaan met grondgebruik en wordt het bouwen op en rond stations gestimuleerd. In het kader van het PAGE is het dan ook wenselijk dat de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een heldere beleidslijn opstellen. In dit kader is voor de tunnels op de Betuwelijn een aantal veiligheidsconcepten ontwikkeld. Kunnen die als uitgangspunt worden gehanteerd? Overigens is het onduidelijk wie verantwoordelijk is voor de tunnels, de goederenstroom die er doorheen gaat, de risico's die ermee samenhangen en de veiligheidsmaatregelen die genomen moeten worden. Naar verluidt wordt door de NS aan bouwers op en rond tunnels gevraagd om in alle gevallen af te zien van schadeclaims. Resulteert een en ander niet in een weigering om rond tunnels te bouwen? De eis van de NS zou het streven van de overheid naar meervoudig grondgebruik onmogelijk maken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) is verheugd dat op een belangrijk PPS-project aantoonbare voortgang wordt geboekt; het Memorandum of understanding is een belangrijke stap vooruit. Wat is evenwel de concrete meerwaarde van het PPS-contract ten opzichte van de traditionele aanbesteding? Aangezien de overheid met de PPS een nieuwe weg inslaat, is het goed om meer informatie beschikbaar te hebben.

De oorspronkelijke gedachte achter de dekking van private financiering voor de HSL-Zuid was dat het vervoer zo rendabel zou zijn dat een deel van de investering voor de infrastructuur zou worden terugverdiend met de afdracht van de vervoerder. Is dat nog steeds het uitgangspunt? Het zou mooi zijn als de kosten voor de vergoeding aan de infraprovider uit de opbrengsten rond de vervoersconcessie kunnen worden gedekt.

Naar aanleiding van de tegenvallende resultaten bij de aanbesteding van de onderbouw hebben minister en Kamer de beschikbare audits kritisch doorgelopen. Daaruit is naar voren gekomen dat de objectramingen tamelijk laag waren. Inmiddels zijn die verbeterd door betere onderbouwingen op te stellen. Hebben die verbeteracties alleen betrekking op de HSL-Zuid, of mag ervan worden uitgegaan dat het leerproces ook tot betere ramingen bij andere grote infrastructuurprojecten zal leiden?

Het valt op dat voor het gedeelte van de Rijnstreek Noord-A4 de aanbestedingen ruim 200% hoger uitvallen dan in de ramingen was voorzien. Het is niet uit te sluiten dat aanbieders van tevoren afspraken hebben gemaakt. Waarom heeft de minister afgezien van een onderzoek op dit punt? Een onderzoek door de NMa zou ook voor de toekomst preventief kunnen werken. Aangezien de ramingen slechts in beperkte mate de tegenvallende aanbestedingsresultaten van de onderbouwcontracten verklaren, is er in ieder geval reden om te bekijken of aanscherpingen voor de toekomst wenselijk zijn.

De kosten van de HSL-aansluiting op de bestaande infrastructuur zijn lager dan verwacht. De reden daarvoor is het vervallen van het derde

perron bij Breda. Het is dan ook maar de vraag of mag worden gesproken van een meevaller. Welke afweging is er in dit verband gemaakt? Is het derde perron definitief uit de plannen geschrapt of wordt er gezocht naar een andere oplossing?

Uit de voortgangsrapportage blijkt nog steeds een verschil te zijn tussen raming en budget, een bedrag van ongeveer 200 mln gulden. Op welke manier zal de minister dat oplossen? De post Onvoorzien is gesteld op 10%, maar is dat niet te hoog geraamd? Er worden toch geen grote potentiële tegenvallers meer verwacht nu alle contracten getekend zijn?

De minister heeft in het kader van de Betuweroute aangekondigd de veiligheidseisen voor tunnels nader uit te werken. Zal een en ander consequenties hebben voor de HSL-Zuid? Het gemeentebestuur van Leiderdorp vraagt in dit verband aandacht voor de veiligheid van de boortunnel.

Uit hoofdstuk 3 blijkt dat er hard gewerkt zal moeten worden om het project in 2005 af te ronden. De datum waarop met de bovenbouw kan worden gestart, wordt verschoven. Door het opnemen van financiële prikkels ontstaat de indruk dat de spanning over het voldoen aan het tijdschema begint op te lopen. Heeft de minister de ontwikkelingen nog voldoende in de hand? Eerder heeft de minister overigens aangegeven dat het vergunningstraject meer tijd zou vragen vanwege de systematiek van design&construct. Is dat probleem inmiddels opgelost?

Uit Bergschenhoek komen al geruime tijd berichten dat het viaduct daar problematisch zou zijn voor invaliden. Het gesprek tussen de betrokkenen en de projectdirecteur van de HSL lijkt niet tot een oplossing te hebben geleid. Kan de minister bevestigen dat zij een door de Raad van State opgestelde uitspraak over dit onderwerp niet wil volgen?

De heer **Leers** (CDA) is van mening dat zich twee positieve ontwikkelingen hebben voorgedaan: de PPS-constructie met betrekking tot de bovenbouw en het besluit om het vervoer zelf over te laten aan het consortium KLM/NS. Voor het eerst is in Nederland een goede PPS neergezet door met een infraprovider in zee te gaan, waarmee overigens niet verwacht mag worden dat PPS in alle gevallen een uitkomst is. Kan de minister berekenen hoe winstgevend deze constructie is in vergelijking met een traditionele aanbesteding? Het contract met de KLM en de NS lijkt profitabel. Kan de minister echter garanderen dat de reiziger waar voor zijn geld zal krijgen? De kosten van de HSL mogen niet ten koste gaan van de gebruiker van het kernnet.

Met het afronden van de aanbestedingen rond de HSL is het moment aangebroken om een actueel overzicht op te stellen van alle gemaakte kosten. Overigens leiden de verdere onderhandelingen met de infraprovider wellicht tot een verdere vermindering van die kosten. In dit verband is het belangrijk dat de kosten voor de infraprovider gedekt worden door de opbrengsten uit het vervoer.

De aanbesteding van de onderbouw is 600 mln gulden duurder uitgevallen dan begroot. De minister wijt een en ander aan onvoldoende competitie en een gebrek aan ontwerpinnovatie. Is de minister het ermee eens dat het gebrek aan marktwerking en de aanwezigheid van grote marktmacht bij een klein aantal partijen zorgelijk is? Ervaart ook zij dat mededinging en marktwerking worden beperkt door de schaalvergroting en clustervorming in de bouwwereld? Het concept design&construct zou met die constatering niet direct veroordeeld zijn, maar een nadere analyse is zeker niet overbodig. Het is te simpel om de aanbestedingsproblematiek eenzijdig te wijten aan de onduidelijkheid van de aanbestedingsdocumentatie. Ook is het ongeloofwaardig dat buitenlandse bedrijven beducht zijn voor het opereren op de Nederlandse markt, zeker gelet op de aanbesteding van de bovenbouw waarbij een buitenlands bedrijf betrokken is. In dit verband kan de NMa verzocht worden om richtlijnen op te stellen voor de vormen van samenwerking van aannemersbedrijven.

De voortgangsrapportage leidt tot de volgende vragen. Kan de minister met zekerheid aangeven dat het HSL-traject zowel in Nederland als in België op tijd klaar zal zijn? Welke financiële prikkels zijn er ingebouwd? Hoe groot is de vertraging die kan voortvloeien uit de problemen met de grondverwerving in Brabant? Is het mogelijk om in de toekomst de verträgen per gedeelte van het traject aan te geven? Is er met Breda overeenstemming bereikt over het derde perron?

Mevrouw **Giskes** (D66) wijst op de problemen rond de grondverwerving in Brabant: wat betekent een en ander voor de voortgang van het project en de boetes die België kan opleggen als Nederland niet voldoet aan het tijdschema? Hoe staat het met het traject in België?

Met de aanbesteding van de bovenbouw kan ervaring worden opgedaan met de PPS-constructie, zodat voor de toekomst duidelijk wordt of een dergelijke constructie gunstig is voor de overheid en de samenleving. Volgens het contract zal de Staat de infraprovider periodiek vergoeden. De exploitant zal te zijner tijd 100 mln gulden aan de Staat overmaken. Is het niet mogelijk om het contact tussen exploitant en infraprovider direct te laten plaatsvinden, zonder tussenkomst van de Staat? Verder is de vergoeding aan de infraprovider afhankelijk van de beschikbaarheid. Hoe groot is de kans dat de HSL-lijn niet geheel beschikbaar is? Wat is overigens de concrete meerwaarde van de PPS-constructie ten opzichte van de traditionele aanbesteding?

Uit de audits blijkt dat de reden voor overschrijding van de ramingen niet eenduidig is te wijten aan de overspannen bouwmarkt. Is de minister het daarmee eens? In het accountantsrapport bij de voortgangsrapportage staat dat het niet blijkt dat de omvang van de post Onvoorzien niet ontoereikend zal zijn. Die dubbele ontkenning klinkt schoorvoetend. Is er op dit punt sprake van twijfel? Waarom is de correctie van de inflatie naar het prijspeil van 1995 onjuist uitgevoerd? Het gaat toch om een simpele berekening?

Over het algemeen lijkt behoorlijke voortgang geboekt te worden op het traject. Een aantal punten blijft wel de aandacht vragen. Zo is het onduidelijk hoe het gesteld is met de veiligheid van de tunnel bij het Groene Hart. Verder zijn de problemen bij Bergschenhoek nog niet opgelost. Het plaatsen van een lift lijkt geen optimale oplossing te bieden. Is de minister bereid om een enigszins verdiepte aanleg aldaar te realiseren?

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) constateert dat de minister zeer positief is over de PPS-constructie met betrekking tot de bovenbouw. Valt die aanbesteding echter niet duurder uit dan was gehoopt? Is de overschrijding van het geraamde bedrag te verklaren door het verschil in kosten tussen bouw en onderhoud? Wat is de meerwaarde van de PPS-constructie boven de traditionele aanbesteding?

Via de begroting van VROM, ICES-II, is 540 mln gulden beschikbaar gesteld voor de stations op HSL-Oost en HSL-Zuid, de zogenaamde «sleutelprojecten». Voor de spoorgedeelten en de aansluitingen op de stations is echter nog geen financiering geregeld. In de achtste voortgangsrapportage worden de stations zelfs niet genoemd. Hoe staat het in dit verband met de BOR-bijdrage aan de stations in Rotterdam?

Onder meer vanwege de problemen rond de grondverwerving in Brabant, is de start van de bouw van het HSL-project vertraagd. Wanneer moet met de bouw uiterlijk worden begonnen om op tijd klaar te zijn?

Met welke financiële prikkels worden aanbieders gestimuleerd om de oplevering tijdig te laten plaatsvinden? Gaat het om de aanbieders van de onderbouw, de bovenbouw of om beide?

Er is momenteel nog een verschil tussen raming en budget van ongeveer 200 mln gulden. In dit verband is het merkwaardig dat in de post Onvoorzien 900 mln gulden is opgenomen. Is dit bedrag in deze fase van het project nog wel reëel?

Is het waar dat de meevaller die voortvloeit uit de grondverwerving, wordt overgeheveld naar de Betuweroute?

De heer **Van den Berg** (SGP) is erover verheugd dat het consortium NS/KLM verantwoordelijk lijkt te worden voor het vervoer over de HSL-Zuid. Verwacht de minister nog steeds dat de kosten van de aanleg deels gefinancierd kunnen worden uit de opbrengst rond de vervoersconcessie?

Kan de minister de aanbesteding aan de infraprovider nader toelichten? Welke meerwaarde heeft dit PPS-contract ten opzichte van de traditionele publieke aanbesteding met betrekking tot investeringskosten, onderhoudskosten, vervangingsinvesteringen en logistieke kosten? Ook voor het leerproces rond PPS is het goed dat de Kamer in dezen inzicht wordt verschaft. Is er op dit punt een meevaller te verwachten? Als dat het geval is, waar wordt die aan besteed?

Acht de minister oplevering in juni 2005 nog haalbaar? Hoe staat het met de voortgang in België? Treedt bij latere oplevering de boeteclausule in werking? Is het mogelijk dat de problemen rond de grondverwerving in Brabant tot verdere vertraging leiden? Wanneer moet uiterlijk met de bouw worden begonnen om de oplevering op tijd te doen plaatsvinden? De minister heeft eerder aangegeven dat design&construct tot vertraging kan leiden vanwege de hoeveelheid werk die verbonden is aan het instemmen op hoofdlijnen door vergunningverleners. Is deze problematiek opgelost?

Met betrekking tot de grondverwerving is er sprake van een meevaller van ongeveer 77 mln gulden. Een bedrag van 40 mln gulden is overgeheveld naar de managementgroep Betuweroute. Worden tegenvallers rond de aanleg van de Betuweroute opgevangen door meevallers bij de aanleg van de HSL? Dat zou een merkwaardige gang van zaken zijn, waar de Kamer uitdrukkelijk haar instemming aan zou moeten geven. Verder is het de vraag of het planschadebudget toereikend is. Bij claims kunnen de bedragen immers hoog oplopen.

De minister heeft in de stukken aangegeven dat met betrekking tot het station Breda nader wordt onderzocht in welke mate het Rijk bijdraagt aan de stationsontwikkeling in het kader van de HSL-aansluiting. Wordt de aanleg van het derde perron in Breda nog wel serieus overwogen? Verder vraagt de gemeente Leiderdorp aandacht voor de veiligheid van de tunnel aldaar. Ten slotte is in Bergschenhoek nog geen overeenstemming bereikt over het HSL-viaduct. De indruk bestaat dat de communicatie tussen ministerie, projectmanagement en bewoners inadequaat is. Het bewonersplatform voelt zich nu gedwongen om een bezwaarschrift tegen de aangevraagde bouwvergunning in te dienen. Is de minister bereid om aan de wensen van Bergschenhoek tegemoet te komen?

Antwoord van de regering

De **minister** stelt dat er twee grote vernieuwende PPS-trajecten zijn ingeslagen. In de volgende voortgangsrapportage zal in een aparte passage worden ingegaan op de ontwikkelingen rond de infraprovider, waarbij de voor- en nadelen uitgebreid aan de orde zullen komen. Het gesprek met de NS en de KLM bevindt zich nog in een beginstadium en er kunnen daarom nog geen mededelingen over gedaan worden. In principe zullen de kosten van de aanleg van de bovenbouw gedekt worden door de opbrengst rond de vervoersconcessie. De kosten van het gebruik van de HSL zullen voor de reiziger wel hoger zijn dan voor het gewone vervoer, teneinde de kwaliteit te kunnen garanderen. Gelijke prijzen zouden leiden tot een onrendabel algemeen vervoer, hetgeen ongewenst is. Op welke manier een en ander precies vorm zal krijgen, kan pas na de onderhandelingen bekend worden gemaakt.

Uitgaande van de gedachte dat de Nederlandse Staat voordeel moet

hebben bij het HSL-project, is gekozen voor aanbesteding via PPS. De financiële meerwaarde van het aanbestedingsresultaat aan de infraprovider wordt geschat op 5%, hetgeen in totaal een voordeel oplevert van 300 mln gulden. Bij een beschikbaarheid van 99% of meer wordt het gebruik van het netwerk volledig aan de infraprovider vergoed. Als de beschikbaarheid minder dan 99% is, wordt de vergoeding kleiner. Bij een beschikbaarheid van 90% of minder, wordt geen vergoeding uitgekeerd. De infraprovider heeft er dus belang bij om goed te presteren. Verder is bewust gekozen voor de looptijd van 25 jaar, waardoor de infraprovider gedwongen wordt om het netwerk te onderhouden.

De accountantsdienst heeft geconstateerd dat er fouten zijn gemaakt bij de omrekening van financiële realisaties en prognoses naar het oorspronkelijke prijspeil. Het gaat om de eindkolommen van de tabellen in de rapportage. In de volgende voortgangsrapportage zal de terugrekening achterwege worden gelaten en zullen de begrotingsmutaties met betrekking tot de prijspeilcorrecties zichtbaar zijn. Het advies van de accountantsdienst wordt daarmee gevolgd. Het CPB hanteert andere indexcijfers dan het ministerie van Financiën, hetgeen kan leiden tot verschillen in de berekeningen. De dubbele ontkenning die door de accountants is gebezigd, is overigens niet een teken van twijfel, maar een vorm van voorzichtigheid die inherent is aan het accountantsvak. De post Onvoorzien is niet te ruim begroot; dergelijke bedragen zijn normaal voor dit soort grote projecten. De geconstateerde tekorten zijn te wijten aan het jarenlang achterwege laten van prijscompensaties. Over een periode van zeven jaar gaat het dan al snel om veel geld. Op welke manier het verschil van 200 mln gulden tussen raming en budget wordt opgelost, is nog niet duidelijk. De gesprekken met de bewoners van Bergschenhoek zijn naar tevredenheid gevoerd, maar de afwikkeling van een en ander verloopt niet voor spoedig. Een verdiepte aanleg is wellicht toch de beste oplossing voor dit deel van het traject. De Kamer dient zich echter wel te realiseren dat deze oplossing leidt tot een extra vermeerdering van de kosten met 45 mln gulden voor bouw (25 mln gulden) en vertragskosten (ca. 20 mln gulden), en tot een vertraging van minimaal zes en maximaal negen maanden. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Kamer gevraagd of de vertraging bij Bergschenhoek ook mag worden gebruikt voor andere vertragingen. Op deze vraag was het antwoord – na stemming – bevestigend.

Met betrekking tot de grondverwerving in Brabant-Zuid liggen nog tien zaken bij de onteigeningsrechter. De verwachting van de zaak die bij de Hoge Raad dient, is dat de Staat in het gelijk wordt gesteld. Als dat niet het geval is, dan zal er sprake zijn van drie maanden vertraging. Daar waar de grond niet beschikbaar is, wordt om plekken heen gebouwd, overigens in overleg met de infraprovider.

In de onderbouwcontracten zijn financiële prikkels opgenomen. Als sanctie geldt dat er een betalingstop plaatsvindt bij niet-beheerste planning door de aannemer. Daarbij gaat het om grote bedragen vanwege de oplopende rentekosten. Over een eventuele bonus op het bereiken van mijlpalen wordt nog gesproken. In de onderbouwcontracten zijn boetes op het niet halen van de mijlpalen uitonderhandeld en dus niet meer in de contracten opgenomen. De staatsvergoeding aan de infraprovider vindt pas plaats als de beschikbaarheid van de bovenbouw een feit is, wat natuurlijk een goede stimulans voor de infraprovider is.

Wat betreft zeer hoogwaardige kennis is voor bepaalde bouwprojecten, bijvoorbeeld het inzetten van innovatieve techniek bij het boren van tunnels, zeker sprake van schaarste. Deze schaarste komt tot uitdrukking in aanbestedingsprijzen en de moeite om meerdere mededingers te vinden.

Voor het derde perron in Breda is een reservering opgenomen in het sleutelproject, een bedrag van ongeveer 15 mln gulden. De realisatie van dat perron is een onderdeel van het vernieuwen van het station en het

gebied daarbij. In de overleggen daarover is het ministerie van VROM de penvoerder. Er is op dit punt sprake van enige voortgang in de besprekingen. De financiering daarvan is nog niet rond. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat draagt op dit punt slechts de verantwoording voor de infrastructuur.

Het vraagstuk rond de bouw op en om spoorwegen is ingewikkeld. Aan de ene kant worden vrijwaringszones beoogd en aan de andere kant is er de behoefte om rond tunnels te bouwen. Per locatie moet worden bekeken wat verantwoord is. Als er door derden bouwactiviteiten worden ondernomen, dan verlangen infraprovider en NS wel dat risico's met betrekking tot schade of vertraging bij de initiator van die bouwactiviteiten ligt.

Bij de herziening van de Tracéwet zijn afspraken gemaakt over een collectieve benadering van vergunningverlening. De verplichting tot bundeling van vergunningverlening levert problemen in de relatie tot design&construct. In één van de volgende voortgangsrapportages zal dit proces bij wijze van terugblik worden geëvalueerd.

Voor een klein deel van het HSL-traject, bij Barendrecht, is de Betuweroute opdrachtnemer. Het geld dat hiermee gemoeid is, 39 mln gulden, wordt van de HSL overgemaakt aan de Betuweroute.

Rond de zomer zal de Kamer geïnformeerd worden over de evaluatie van het PAGE. Mede namens de minister van VROM is een ICES-claim ingediend voor het gedeeltelijk verplaatsen van emplacementen uit de binnensteden. Pas aan het eind van het jaar zal door het huidige kabinet ten principale daarover worden beslist. De definitieve beslissing zal worden genomen door het volgende kabinet.

Met veel pressie moet het mogelijk zijn om, afgezien van een eventuele verdiepte aanleg in Bergschenhoek, in 2005 klaar te zijn. België is gereed met de voorbereidingen, maar moet nog beginnen met de bouw. Ook daar is dus sprake van tijdsdruk.

De bouw van de HSL is niet uitbesteed aan kleinere aannemers omdat op die manier de uitvoeringskosten zouden stijgen. Alle aannemers zouden dan apart gevolgd moeten worden. Het is sowieso moeilijk om in de design&construct-vorm het initiatief bij de aannemers te laten. De neiging bestaat om bij de overheid voor advies aan te kloppen. De internationale belangstelling voor de bouw was teleurstellend, de tunnel onder het Groene Hart daargelaten. De bouwmarkt in Europa lijkt sterk gebonden te zijn aan de eigen thuismarkt, hetgeen verband houdt met culturele verschillen. Grotere projecten lijken wel meer internationale belangstelling te trekken. Hoe meer lokale partijen erbij betrokken zijn, hoe minder de belangstelling wordt van internationale bouwers. De NMa is ten tijde van de onderhandelingen gevraagd om een onderzoek te verrichten naar de bouwmarkt. Helaas heeft de NMa een andere prioriteitenstelling gehanteerd en een dergelijk onderzoek vooralsnog geweigerd.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Feenstra** (PvdA) acht een verdiepte aanleg bij Bergschenhoek een goede manier om uit de patstelling te komen.

In de toekomst kan wellicht de wijze waarop wordt omgegaan met vergunningverlening nader bekeken worden. Zowel voor de Wet milieubeheer als de Tracéwet geldt dat het verstrekken van vergunningen op hoofdlijnen heel goed toepasbaar kunnen zijn. Is de minister bereid om dit punt met haar collega van VROM te bespreken?

De heer **Leers** (CDA) heeft er niets op tegen dat er een bedrag van 45 mln gulden is gemoeid met de verdiepte aanleg bij Bergschenhoek, omdat daarmee het probleem structureel wordt opgelost. De vraag is wel hoe het bedrag gedekt wordt in de begroting. Bovendien mag dit geval, waarin verdiepte aanleg eerst werd afgekeurd en alsnog wordt aanvaard, geen precedentwerking hebben voor de toekomst.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) is hoopvol over de PPS-trajecten en kijkt met belangstelling uit naar de concrete uitwerking van de specifieke voordelen, zodat een en ander kan worden gebruikt als leerproces ten aanzien van andere projecten.

De NMa heeft een richtlijn voor het MKB opgesteld en het ligt daarom voor de hand om de grote conglomeraten in de bouw nader te inspecteren. De ervaringen met de aanbestedingen van de onderbouw zijn immers niet onverdeeld positief.

Het is in principe goed dat de minister bereid is om een oplossing voor het probleem in Bergschenhoek te zoeken. De kosten die daarbij betrokken zijn, mogen echter niet ten koste gaan van projecten in het MIT.

Mevrouw **Giskes** (D66) waardeert de bereidheid van de minister om tot een oplossing te komen in Bergschenhoek. De consequenties van een en ander zijn zeker aanvaardbaar. Verder is er absoluut geen sprake van bevoordeling van de ene plaats boven de andere; het probleem in Bergschenhoek is nijpend te noemen en de oplossing ervan betreft niet zomaar een verfraaiing.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks) stemt in met het voorstel van de minister om in Bergschenhoek een verdiepte aanleg te realiseren.

De heer **Van den Berg** (SGP) is van mening dat met een verdiepte aanleg bij Bergschenhoek de problemen op een verantwoorde wijze worden opgelost. De vertraging die de aanleg met zich brengt, is te relativiseren gelet op de druk die momenteel al op de oplevering staat.

Op pagina 9 van de voortgangsrapportage staat dat het Schadeschap heeft gemeld dat er sprake is van een sterke groei van het aantal ontvangen claims. Een deel van de meevallers uit de grondverwerving is naar de post Nadeel compensatie en planschade gegaan, waarschijnlijk in verband met de toename aan claims. Zijn er op het punt van schadeclaims nog meer tegenvallers te verwachten?

De **minister** is voornemens de dekking van een verdiepte aanleg bij Bergschenhoek te verhalen op het MIT. De aanleg mag niet ten koste gaan van andere projecten.

De onderwerpen vergunningverlening en kabels en leidingen kunnen aan de hand van een evaluatie aan de orde komen in de tiende voortgangsrapportage. Daarbij kunnen de gevolgen voor de Tracéwet op dit punt betrokken worden.

Met betrekking tot de tunnel onder het Groene Hart zijn alle vergunningen afgegeven. Het platform dat betrokken is bij de veiligheid van de tunnels, bestaat uit een verscheidenheid van partijen, waaronder ook de burgemeester van Leiderdorp. Om een en ander goed te begeleiden en verantwoordelijkheden duidelijk te maken, wordt gewerkt aan een kaderwet tunnelveiligheid.

Het is niet gezegd dat de bouwwereld permanent buiten schot blijft omdat de NMa geen onderzoek ernaar verricht. Bovendien bevinden zich op de bouwmarkt veel midden- en kleinbedrijven, die zich moeten houden aan de richtlijnen van het NMa. Hoewel er geen onderzoek heeft plaatsgevonden, is na arbitrage toch de prijs van de aannemers bijgesteld, hetgeen toch enigszins positief is.

Het budget voor tegemoetkoming aan claims lijkt vooralsnog voldoende.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers

Vergaderjaar 2001–2002

22 026

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

27 569

Hanzelijn

Nr. 155

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 januari 2002

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 6 december, 2001 overleg gevoerd met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- I. de HSL-Zuid, waarbij aan de orde zijn:**
 - de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 12 oktober 2001 ten geleide van de negende voortgangsrapportage HSL-Zuid (22 026, nr. 143);
 - de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 oktober 2001 inzake overeenstemming overeenkomst vervoer HSL-Zuid (22 026, nr. 144);
- II. de Hanzelijn, waarbij aan de orde is:**
 - de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat houdende het kabinetsstandpunt inzake de spoorlijn Lelystad-Zwolle (Hanzelijn) (27 569, nr. 2).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroecken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Atsma (CDA), Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijksebloem (PvdA), Nicolai (VVD) en Crone (PvdA).

I. Hogesnelheidslijn-Zuid

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Feenstra** (PvdA) is verheugd dat op 12 oktober jl. tussen het kabinet en het consortium van NS en KLM overeenstemming is bereikt over het vervoer over de HSL-Zuid op basis van kwaliteitsafspraken en een bedieningspatroon die er zeker mogen zijn. De concessie start op 1 oktober 2006. Indien echter die datum vanwege onverhoopte vertraging in de voorbereidingsfase niet gehaald zal worden, wat zijn dan de gevolgen hiervan voor het voorliggende contract? Wat betekent dat contract overigens voor met name de huidige intercitydiensten? Er mag toch van worden uitgegaan dat er niet geschrapt gaat worden in het huidige servicepakket maar dat er eerder sprake is van het bestendigen en uitbreiden ervan.

Is het consortium voornemens om ten aanzien van de tarifiering een soortgelijke systematiek te volgen als nu gangbaar is bij de Thalys, waarbij voor tickets bij tijdige reservering een laag tarief geldt en voor tickets die vlak voor of op de reisdatum worden afgegeven een hoog tarief?

Waar het HSL-netwerk met name gezien moet worden in relatie tot het bieden van een alternatief voor het Europees vliegverkeer, moet de heer Feenstra constateren dat het vliegen binnen Europa nog steeds te goedkoop is ten opzichte van het personenvervoer via hogesnelheidslijnen. De vraag rijst dan ook of voor laatstgenoemd vervoer niet een tariefrestrictie is te billijken zolang binnen Europa de accijnsvrijstelling voor kerosine nog niet is weggenomen.

In het licht van de voortgangsrapportage HSL-Zuid met betrekking tot de periode 1 januari 2001 tot 1 juli 2001 is de heer Feenstra benieuwd te vernemen wat de vorderingen zijn in de andere deelnemende landen, met name België. Verder blijkt er nog een verschil van 200 mln gulden tussen raming en budget. Hoe denkt de minister dat tegemoet te treden? Is de post onvoorzien van 900 mln gulden nog intact of is een deel ervan reeds benut? Daarnaast is het van belang de mogelijk latere oplevering met zes tot negen maanden, waarvan in genoemde voortgangsrapportage gesproken wordt, zoveel mogelijk te beperken, juist gelet op de ingangsdatum van het exploitatiecontract en op een goede aansluiting met met name België. Een belangrijke factor bij de vertraging is de problematiek van kabels en leidingen, die formeel gezien overigens nog steeds buiten het tracébesluit valt. Zou er op dat punt niet een wetswijziging af moeten komen om dat toch zo bepalende deel onderdeel te laten uitmaken van dat besluit? Waardering spreekt de heer Feenstra uit voor de vergoedingen die aan bewoners zijn gegeven ter compensatie van overlast door bouwactiviteiten.

Met betrekking tot de aanwending van AVI-slakken ten behoeve van het onderbed voor de HSL vraagt hij of hierbij wel sprake is van het op een deugdelijke manier gebruiken van materiaal dat potentieel het risico in zich draagt van uitspoeling.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) stelt vast dat de aanbesteding van de HSL-Zuid moeizaam is verlopen en dat op bepaalde trajecten de aanbestedingsresultaten ver boven de ramingen zijn uitgekomen. Waar de NMA op dit moment bezig is met een onderzoek naar vermeende prijsafspraken lijkt het haar dienstig om in dat kader ook de HSL-Zuid aan een nader onderzoek te onderwerpen. Nadat er eerder 1 mld gulden is bijgeplust, is er inmiddels alweer sprake van een extra druk op het budget van 200 mln gulden. Heeft de minister hiervoor een verklaring en welke concrete maatregelen gaat zij nemen om die spanning tussen budget en raming terug te brengen? Is zij voornemens hierbij ook te betrekken de aanbevelingen en conclusies van de Algemene Rekenkamer over de Betuwelijn? In de begeleidende brief van 12 oktober jl. (22 026, nr. 143) over de voortgangsrapportage 1 januari 2001 tot 1 juli 2001 wordt melding gemaakt van een eventuele vertraging in de ingebruikname van de HSL-Zuid van negen maanden. Is dat nog steeds de actuele planning? Op pagina 15 van de voortgangsrapportage staat dat de tijdconsequenties voor de infraprovider nog in het contract verwerkt worden. Hoe staat het inmiddels daarmee en welke ruimte kan in dit verband nog geboden worden? Als het contract met de infraprovider rond is, zal er 1 mld gulden vrijvallen vanwege de private financiering, welk bedrag ter beschikking komt voor het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT). Kan de minister aangeven hoe dat verder verwerkt zal worden? Daarnaast is er ten aanzien van de HSL-Zuid nog sprake van een post onvoorzien ten bedrage van 900 mln. Waar inmiddels bijna alle relevante contracten voor dit project getekend zijn, rijst de vraag wat er met die post gaat gebeuren.

De heer **Hofstra** (VVD) is verheugd dat er overeenstemming is bereikt tussen Verkeer en Waterstaat en Financiën met het consortium van NS en KLM over een vervoerscontract inzake HSL-Zuid. Als overigens het bericht klopt dat de minister gisteren reeds dat contract getekend heeft, acht hij dat toch onelegant ten opzichte van de Kamer. De vaste commissie voor

Verkeer en Waterstaat heeft dit punt juist geagendeerd voor dit algemeen overleg om dit nog met de minister te kunnen bespreken voordat de handtekeningen worden gezet.

De heer Hofstra krijgt verder graag meer inzicht in de precieze constellatie van het consortium, waar hij heeft begrepen dat er nog een derde bedrijf meedoet. Hoe is bijvoorbeeld de aandelenverdeling geregeld en waar komen de aandelen van het Rijk, die nu ondergebracht zijn bij de NS, uiteindelijk terecht?

Het overeengekomen pakket inzake de treinbediening is weliswaar interessant, maar de heer Hofstra meent er toch wel van uit te mogen gaan dat gelet op de lange looptijd van 15 jaar van het contract, tussentijds veranderingen daarin mogelijk zijn. Daarnaast is hij benieuwd te vernemen wat er in het contract is opgenomen over het kannibalisatie-effect.

Met betrekking tot de vergoeding wordt in de voorliggende stukken met geen woord gerept over prijsindexatie. Kan de minister bevestigen dat te dien aanzien jaarlijks inflatiecorrectie wordt toegepast? Hoe is overigens de verdeling van het totaalbedrag in infraheffing en in vergoeding voor de concessie? Hoe verhouden die twee bedragen zich tot de onderhoudskosten voor de rijksoverheid en tot de investeringen die zij in het project heeft gedaan? Wordt op de HSL-Zuid ook de OV-jaarkaart van toepassing? Bestudering van de cijfers leert dat elke treinkilometer 52 gulden oplevert. Afhankelijk van de bezetting van de trein betaalt de reiziger een dubbeltje tot 50 cent voor de rustige treinen per kilometer, hetgeen naar het oordeel van de heer Hofstra een toch wel fors bedrag is, zijnde bijna het tarief dat de NS op het ogenblik voor het totale net vraagt. Op deze manier is in feite dan ook sprake van een soort monopoliepositie. Er is in het contract sprake van een clause over tariefsbeïnvloeding. Op zichzelf is er veel voor te zeggen om die tarifiering uit een oogpunt van concurrentie vrij te laten. Wel is de vraag of er niet een algemene ontbindingsmogelijkheid moet worden opgenomen in het contract, waardoor het Rijk zo nodig invloed kan uitoefenen op het tarief.

Verder staat in het contract dat het consortium niet meer dan 5% dispunctualiteit in zijn treindiensten zal toestaan. Hoewel dat percentage op zichzelf prachtig is in verhouding tot dat wat de NS op dit punt tot nu toe presteert, is het, waar het bij de HSL-Zuid gaat om een geheel nieuwe lijn, toch nog wat aan de hoge kant.

Ten slotte verneemt de heer Hofstra graag wat exact de voorbereidingskosten zijn. Welk materieel zal overigens worden ingezet op deze lijn? Is het advies van het Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar (spoor)vervoer (LOCOV) inmiddels al gereed? Zal de exploitatie van de HSL-Oost op een vergelijkbare manier als bij de HSL-Zuid worden gerealiseerd? Zal er nog een verrekening met de NS plaatsvinden over de aanloopkosten inzake de Thalys?

De heer **Leers** (CDA) is zeer content over de op 12 oktober jl. bereikte overeenstemming tussen het kabinet en het consortium van NS en KLM, hoewel ook hij zich afvraagt of met de ondertekening van het contract gisteren niet beter gewacht had kunnen worden tot na dit algemeen overleg.

Met betrekking tot de bovenbouw is door de minister aangegeven dat 5% wordt bespaard ten opzichte van de traditionele aanneming. Is zij in staat een en ander nader toe te lichten, ook wat betreft de eventuele risico's van een latere start?

Daarnaast is de heer Leers benieuwd te vernemen wat de gemiddelde omvang is van de beschikbaarheidsvergoeding die de Staat bij een beschikbaarheid van 99% aan Infraspeed kwijt is? Zijn er nog afwijkingen op dat contract mogelijk? Voorop dient te staan dat de Staat altijd het recht heeft om deze infrastructuur te gebruiken.

Hij sluit zich aan bij de opmerkingen en vragen van vorige sprekers over de voortgang en ontwikkeling van de deelprojecten. Bijzondere aandacht in dit verband vraagt hij nog wel voor het aspect van het verleggen van leidingen en kabels, waarmee, zoals uit de Betuwelijnrapportage naar voren komt, problemen niet ondenkbaar zijn.

Ten aanzien van de aansluiting van de HSL-Zuid op de bestaande lijn is er een contract gesloten met Infrarail, hetgeen de vraag oproept of daarover inmiddels al iets meer te melden is.

De heer Leers zou in het kader van het project Beheersing en financiering graag nog een helder overzicht ontvangen van de boeten die Nederland moet betalen bij een latere oplevering dan gepland.

Wat betreft de tarifiering vraagt hij de minister welke samenhang er is tussen de bestaande oude lijn van Amsterdam via Den Haag naar Rotterdam etc. en de nieuwe lijn. Is het wel realistisch om uit te gaan van zo'n groot aantal treinen op de HSL-Zuid? Zijn er wel voldoende passagiers om die treinen te bemensen? Hoewel de overeengekomen zitplaatsgarantie zeer toe te juichen is, mag er wel van worden uitgegaan dat dit een extra dilemma met zich brengt in het kader van de tarievenpolitiek, waarbij zoals door de minister aangegeven, uitgegaan wordt van ondernemersvrijheid. In de overeenkomst is wel een mogelijkheid opgenomen voor de Staat om eventueel een tariefrestructie in te voeren. Naar de heer Leers heeft begrepen, moet er voor 1 september 2002 definitief duidelijkheid zijn hieromtrent, met het oog op de aanschaf van materieel. Juist waar de HSL-Zuid niet wordt aangelegd voor de zogenaamde «happy few» en er zowel publiek als privaat heel veel geld in wordt geïnvesteerd, is het wellicht goed om nader van gedachten te wisselen over de wenselijkheid van restrictie in de tarieven. In dat kader zou het voor de hand liggen als de minister de Kamer vertrouwelijk inzage geeft in de concessieovereenkomst.

Mevrouw **Giskes** (D66) constateert op basis van de voorliggende voortgangsrapportage dat het project van de HSL-Zuid in de uitvoeringsfase terecht is gekomen. Zoals de minister stelt in haar brief van 12 oktober jl. komt de datum van het commercieel in gebruik nemen van deze spoorlijn onder druk te staan. Is inmiddels al iets meer te zeggen over de eventuele vertraging in de oplevering?

Ten aanzien van de onderbouw van het tracé is wat ophef geweest over het gebruik van AVI-bodemassen. De schriftelijke antwoorden van de minister op dat punt stellen niet gerust. Er komen aanvullende voorschriften ten aanzien van de lokaties waar dat materiaal reeds gebruikt wordt, terwijl wat betreft nieuwe situaties nagegaan zal worden of en hoe deze bodemassen nog aangewend worden ten behoeve van de onderbouw. De vraag is of de minister de HSL-Zuid wat dit betreft als een bestaand project of als een nieuw project beschouwt. Mevrouw Giskes pleit er in dit licht voor, om waar dat nog kan, niet meer door te gaan met het gebruik van materialen die kennelijk milieuproblemen met zich brengen.

In de brief van 17 november jl. (22 026, nr. 145), die dient ter toelichting op de concessieovereenkomst tussen de Staat en het consortium van NS en KLM, staat dat in het kader van het bedieningspatroon sprake zal zijn van een dienst Amsterdam-Schiphol-Rotterdam, met 2 treinen per richting per uur, met een minimum van 32 treinen per dag. Wordt met dat laatste bedoeld 32 treinen per richting per dag? Mag hieruit tevens worden afgeleid dat er 's avonds laat en 's nachts geen treinen over dat tracé zullen rijden? Zo ja, is dat niet een gemiste kans, juist waar ervoor gezorgd moet worden dat mensen minder argumenten hebben om overdag met de auto te gaan omdat ze op de late uren niet meer terug zouden kunnen met de trein.

In zo-even genoemde brief wordt gesproken over de mogelijkheid van een tariefrestructie. Kan de minister aangeven hoe dat precies is geformuleerd

in de concessie en welke criteria worden gehanteerd om gebruik te kunnen maken van dat middel?

Er ligt een inspanningsverplichting bij het consortium om aan kaart-integratie te doen. Mevrouw Giskes had dat graag wat harder geformuleerd willen zien. Het is cruciaal dat de overstapmogelijkheden ook wat betreft deze lijn optimaal zijn.

Daarnaast wordt in de brief gesproken over een boetebeding voor het geval het consortium onvoldoende voldoet aan zijn verplichtingen volgens het contract. Is dat beding ook daadwerkelijk vastgelegd in het contract en wanneer precies is voor de minister het moment daar om een boete op te leggen?

Naar verwachting zal het gisteren gesloten contract de samenleving een besparing opleveren van 5% van de totale kosten. Zijn er evenwel nog kosten die voor rekening van het Rijk komen, maar waarmee geen rekening is gehouden bij de hantering van genoemd percentage?

Naar mevrouw Giskes begrepen heeft, is er sprake van een beheersteam ten behoeve van het goed laten verlopen van de externe exploitatie. Wat is de omvang van dat team en welke kosten zijn daarmee gemoeid?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) geeft aan dat de huidige gang van zaken rond de aanleg van de HSL-Zuid, inclusief de in dat kader afgesloten contracten, als redelijk tot goed is te kwalificeren. Niet goed gaat het naar zijn oordeel met de totale beleidsuitvoering ten aanzien van de hogesnelheidslijnen in Nederland. Zo is hij absoluut ontevreden dat, zoals het zich nu laat aanzien, de komende 20 jaar geen sprake zal zijn van een snelle trein richting Duitsland. Daarnaast ontstaat steeds meer het beeld dat wanneer de huidige ontwikkelingen met snelheidslijnen doorgaan, straks alleen de vermogenden in Nederland nog gebruik kunnen maken van de snelle verbindingen. In dat kader is het dan ook onterecht dat de minister ten aanzien van de HSL-Zuid de inkomsten van de Staat als uitgangspunt neemt voor de prijs van het kaartje. Onder verwijzing naar de PKB Schiphol waarbinnen de principiële keuze voor de twee desbetreffende HSL-verbindingen zijn gemaakt, dient de hogesnelheidslijn in binnen- en buitenland een goed en milieuvriendelijker alternatief te zijn voor auto en vliegtuig. De prijs van het treinkaartje moet mede bepaald worden door het beleid om de modal split zodanig te beïnvloeden dat meer mensen kiezen voor internationale en nationale hogesnelheidstreinen. Door het inmiddels gesloten contract inzake de HSL-Zuid is de kans aanwezig dat het treinkaartje 50% tot 100% duurder wordt. Overigens heeft het ook de heer Van der Steenhoven verbaasd dat dit contract reeds gisteren, een dag voordat dit algemeen overleg plaatsvindt, is ondertekend, hetgeen de indruk wekt dat de minister de Kamer op dit punt niet serieus wenst nemen.

Het contract als zodanig roept een aantal vragen op. Zal in de daluren het tarief voor de HSL lager zijn dan in de piekuren, evenals nu het geval is bij intercitytreinen? Zullen kortingskaarten gelden voor met name het binnenlands verkeer op die lijn? Vragen die van belang zijn, waar het uitgangspunt moet zijn dat zoveel mogelijk mensen via die lijn vervoerd worden. Het consortium heeft een ingroeiperiode van twee jaar om te komen tot het volledige bedieningspatroon van binnenlandse treinen. Betekent dit dat er in die periode minder dienstverlening op die lijn zal zijn dan nu het geval is? Zo ja, zou het dan niet wenselijk zijn om die overgangperiode te bekorten?

De heer Van der Steenhoven sluit zich aan bij de vragen van mevrouw Giskes over het gebruik van AVI-slakken voor de onderbouw.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) vindt het verheugend te kunnen constateren dat de voortgangsrapportage over de HSL-Zuid op een groot aantal punten in de loop der tijd qua helderheid en inzichtelijkheid behoort

lijk is verbeterd, hetgeen tevens gunstig is met het oog op toekomstige projecten.

De voortgang van het project in Nederland lijkt goed te verlopen, maar de vraag is wel hoe die voortgang in België is, juist waar er destijds 1 mld gulden aan België is betaald om aldaar ook tot een voor Nederland wenselijke oplossing te komen. Welke voorwaarden zijn eigenlijk door Nederland gesteld voor die steunverlening? Wat zijn de mogelijkheden van het consortium van NS en KLM op het Belgisch en Frans grondgebied? Geldt in dezen de reciprociteitseis?

De heer Stellingwerf sluit zich aan bij de vragen van voorgaande sprekers over het inzicht in de ramingen en de feitelijke uitgaven en over de ligging van buisleidingen.

De minister heeft aangegeven dat in het kader van de grondverwerving wordt gevreesd voor tijdverlies als gevolg van de noodzakelijke onteigeningsprocedures. Kan wat concreter worden aangegeven wat dat tijdverlies zal zijn? Zijn er nog andere factoren die tot verder tijdverlies kunnen leiden?

Onderdeel van het vervoerscontract is een exclusief gebruik. Kan dat evenwel niet leiden tot leegstand en niet gebruik van deze railverbinding? Waar de NS verantwoordelijk is voor zowel het hoofdrailnet als voor de HSL-Zuid, kan het uit bedrijfseconomische overwegingen voor haar interessant zijn om de HSL te maximaliseren ten koste van de bestaande treinenloop, hetgeen in de ogen van de heer Stellingwerf maatschappelijk onaanvaardbaar zou zijn. De bestaande lijn mag niet slechter bediend worden dan nu het geval is. Sterker, ook op die lijn zal wellicht in de toekomst meer vervoer nodig zijn. Op die manier kan ook goede concurrentie ontstaan tussen beide lijnen wat betreft het binnenlands gebruik, hetgeen het tarief van de HSL weer wat kan drukken.

Daarnaast vraagt hij zich af wat eigenlijk het nut is van de bepaling dat wanneer voor 1 september 2002 gebruik wordt gemaakt van de tariefrestrictiebepaling, een vermindering van de concessiebetaling aan de orde zal zijn. Als de consequentie is dat het Rijk hierdoor 1 mld gulden aan ontvangsten derft, mag er namelijk van worden uitgegaan dat nooit van die bepaling gebruik wordt gemaakt.

Waar in het contract staat dat het consortium niet meer dan 5% dispunctualiteit in zijn treindiensten zal veroorzaken, rijst de vraag waarom in dezen niet meteen van het hoogste wordt uitgegaan en dus niet meteen is gekozen voor 0%.

De heer **Van den Berg** (SGP) memoreert dat de in de voortgangsrapportage aangekondigde vertraging in de opleverdatum onder meer veroorzaakt is door de eerdere discussie over de verdiepte tunnelbak bij Bergschenhoek. Overigens maakt hij graag van de gelegenheid gebruik om zijn erkentelijkheid te betuigen voor de wijze waarop de minister op dit punt uiteindelijk aan de wensen van het bewonerscomité in Bergschenhoek tegemoet is gekomen. Waar de voortgangsrapportage zich uitstrekt tot de periode tot 1 juli 2001 is hij wel benieuwd te vernemen of inmiddels aangegeven kan worden wanneer de HSL-Zuid daadwerkelijk in gebruik kan worden genomen. Zo is het hem bekend dat er bij de Raad van State en de Hoge Raad nog enkele zaken liggen met betrekking tot grondverwerving. In hoeverre kan dat nog leiden tot verdere vertraging? Ten aanzien van het financieel kader van het project is er nog steeds sprake van een spanning van 200 mln gulden in het budget. Hoe gaat de minister daarmee om en op welke wijze wil zij hiervoor een oplossing vinden? Naar de heer Van den Berg heeft begrepen, zijn er ten aanzien van de HSL-Zuid en de A16 en A4 ongeveer 300 schadeclaims ingediend, waarvan er nog maar enkele tientallen zijn afgewikkeld. Op welk schadebedrag wordt in totaliteit gerekend en welk budget is daarvoor gereserveerd?

Hij sluit zich aan bij de kritische woorden van de heer Hofstra over het tijdstip van ondertekening van het onderhavige contract.

De concessieperiode zal op 1 oktober 2006 ingaan, maar wat zijn de gevolgen als de oplevering van de infrastructuur vertraging oploopt?

Moet de Staat dan schadevergoeding betalen?

Daarnaast is hij benieuwd te vernemen wat het bedieningspatroon voor de HSL-Zuid zal betekenen voor het bestaande net. Zal niet sprake zijn van kannibalisatie en dus van een achteruitgang? Het consortium heeft een ingroeiperiode van twee jaar om te komen tot het volledige bedieningspatroon. Betekent dit ruimte voor tijdelijke teruggang in de dienstverlening? Verder vraagt heer Van den Berg of de consequenties van ondernemersvrijheid ten aanzien van de tarieven wel volledig te overzien zijn. De voorspellingen zijn dat een kaartje voor de HSL-Zuid gemiddeld de helft duurder wordt dan een kaartje op het bestaande net. Hoe moet dat worden gezien in het licht van het uitgangspunt van het stimuleren van treinvervoer ten koste van auto en vliegtuig? Is in dit opzicht ook gekeken naar het mobiliteitsbeleid?

Ten aanzien van de handhaving van de prestaties is de heer Van den Berg benieuwd te vernemen wie straks gaat beoordelen of al dan niet is voldaan aan prestatieafspraken. Zijn de handhavingsinstrumenten wel verfijnd genoeg?

Antwoord van de minister

De **minister** geeft aan dat de twee contracten die gisteren, na intensieve en langdurige voorbereidingen en onderhandelingen met onder andere ook NMBS en SNCF, zijn gesloten, duidelijk het karakter dragen van publiek-private samenwerking, waarbij een nauwgezette beoordeling van prijs en kwaliteit heeft plaatsgevonden. Met inachtneming van het uitgangspunt dat de regering onderhandelt over de contracten, wijst zij erop dat in de voorbereidingsfase veelvuldig overleg is gevoerd met de Kamer over de aannames en dergelijke. Hoewel de contracten als zodanig zich niet lenen voor de openbaarheid omdat er erg veel bedrijfsgegevens in staan, is zij bereid de Kamer vertrouwelijk inzage te verlenen in de details van de contracten. Niet zoveel begrip heeft zij overigens voor de kritische opmerking van met name de heer Hofstra over het tijdstip van ondertekening. Gezien ook de langdurige intensieve onderhandelingen was het ondenkbaar geweest om er in de eindfase allerlei nieuwe rijke gedachten vanuit de Kamer in te verwerken. Op het moment dat beide partijen zijn uitonderhandeld, staat niets een ondertekening in de weg. Bovendien leidt uitstel tot kostenverhogingen die niet in het belang zijn van Nederland.

Waar de hogesnelheidstrein moet concurreren met het conventionele spoorvervoer, het vliegtuig en de auto en gezien het feit dat het consortium op basis van het contract een substantiële vergoeding aan de Staat zal betalen en het dus belang heeft bij het vervoer van grote aantallen reizigers, is niet gekozen voor inperking van de ondernemersvrijheid van het consortium ten aanzien van de tarieven. In de overeenkomst is wel een mogelijkheid opgenomen voor de Staat om eventueel een tarief-restrictie in te voeren. Terughoudendheid bij de invoering daarvan is evenwel noodzakelijk, aangezien een dergelijke restrictie de Staat en dus ook de reiziger als belastingbetaler 1 mld gulden zou kosten. Volgens de huidige ramingen zal een enkele reis tweede klas HSL in de daluren met korting ongeveer 3% duurder zijn dan een enkele reis tweede klas intercity in de daluren met korting. In de daluren zonder korting zal een kaartje enkele reis tweede klas HSL ongeveer 10% goedkoper zijn dan een vergelijkbaar kaartje in de intercity. In de topspitsuren is de HSL ongeveer 80% duurder maar dan gelden wel kortingen voor frequente reizigers, zodanig dat die dezelfde prijs betalen welke geldt voor het conventionele spoor. Wat betreft de resterende spitsuren, dus tussen 7.00 uur en 8.00 uur, 9.00

uur en 10.00 uur, 16.00 uur en 17.00 uur en 18.00 uur en 19.00 uur is de HSL ongeveer 10% goedkoper met hoge kortingen en 35% duurder zonder kortingen dan het conventionele spoor.

Inzake de concurrentie tussen trein en vliegtuig is vooral de kwestie van de btw op kerosine aan de orde. Nederland vraagt hiervoor een- en andermaal aandacht in internationaal verband, waaronder de International Civil Aviation Organization (ICAO).

Met betrekking tot de vrees van de heer Stellingwerf dat de NS teneinde de HSL-Zuid beter exploitabel te maken conventionele spoorlijnen zal schrappen, wijst de minister op het overeengekomen prestatiecontract op basis waarvan de NS niet zomaar eigenstandig kan optreden in dezen.

Het gehanteerde punctualiteitspercentage van 95 is in haar ogen een reëel uitgangspunt, juist waar de menselijke factor in het geding is. Japan is het enige land waar een percentage van 99 of 100 aan de orde is, maar dat heeft te maken met een andere attitude in de Japanse samenleving als zodanig, waar werkelijk alles op tijd functioneert.

Vervolgens deelt de minister mee dat de vertraging als gevolg van de ontwikkelingen ten aanzien van onder andere de halfverdiepte open bak ter hoogte van Bergschenhoek is meegenomen in het contract met de infraprovider. Overigens zullen de eerder geraamde extra kosten van 35 mln gulden als gevolg van de realisatie van die bak hoger uitkomen, namelijk 58,5 mln gulden, hetgeen te maken heeft met de ZoRo-lijn die in datzelfde gebied moet worden aangetakt. Bovendien leidt de verlaging van de ZoRo-lijn zelf tot een extra uitgavenpost van 20 mln gulden. Ook afgezet tegen de 200 mln gulden ten aanzien waarvan er nog risico's zijn, is er nog steeds het voornemen om die extra kosten te compenseren via besparingen op het gehele traject, juist ook waar de reserves inmiddels al zijn bestemd.

Contractueel is vastgelegd dat er sprake zal zijn van de verhouding 10% infraheffing en 90% concessievergoeding en dat de indexering inzake de tarieven plus 2% zal zijn, conform ook de afspraken die zijn gemaakt over het hoofdrailnet. Met betrekking tot de 143 mln euro per jaar zal indexering plaatsvinden op basis van de gangbare CBS-inflatiecorrectie. De voorbereidingskosten die aan de orde zijn bij dit soort grote contracten laten zich grosso modo kapitaliseren op tussen de 20 en 30 mln gulden. Waar het gaat om de verdeling van de renterisico's is een afweging gemaakt in relatie tot het uiteindelijke nettoresultaat van het gehele onderhandelingstraject. Daarbij zijn uiteraard ook de adviezen betrokken van de tender board. Daarnaast is reeds een jaar geleden een verzekering voor met name de onderbouw afgesproken in de orde van grootte van 35 mln gulden teneinde te voorkomen dat risico's worden gelopen die leiden tot onaanvaardbare uitkomsten.

Met de opbrengsten voor de schatkist als gevolg van de gesloten contracten is in feite al rekening gehouden in de MIT-procedures waar het gaat om bijvoorbeeld extra aan- en inpassingen. Er zijn inmiddels afspraken gemaakt met de minister van Financiën over het mogen gebruiken van die ruimte, die overigens pas aan de orde zijn vanaf 2006. Op dit moment worden in het kader van de HSL-Zuid met de Belgische autoriteiten gesprekken gevoerd over een bedrijventerrein aldaar en met name over de verdeling van de daarmee gemoeide kosten.

Het dossier inzake kabels en leidingen zal in het kader van het Nationaal verkeers- en vervoersplan (NVVP) overgeheveld worden van Economische Zaken naar Verkeer en Waterstaat. Momenteel vinden tussen beide ministeries afrondende gesprekken plaats over de precieze samenstelling en inhoud van dat dossier, ook waar het gaat om de verantwoordelijkheidsvragen uit het verleden.

Aan het hergebruik van AVI-slakken voor de onderbouw zijn bepaalde eisen verbonden op het gebied van het isoleren, het beheersen en het controleren. Wanneer niet aan die eisen kan worden voldaan, zal het materiaal niet aangewend worden. Inmiddels worden in het kader van de

aanleg van de HSL-Zuid deze slakken verwerkt, te weten bij Brabant-Noord 4 000 kubieke meter en bij Brabant-Zuid 800 000 kubieke meter. Daarop is het Bouwstoffenbesluit van toepassing, hetgeen inhoudt dat de afdichting gewaarborgd moet zijn. Ten aanzien van de HSL zijn er aanvullende richtlijnen door de Dienst wegen waterbouwkunde van Rijkswaterstaat van toepassing.

Naar verwachting zal de HSL-Zuid in oktober 2006 gereed zijn. Het consortium zal dan gaan rijden onder de naam High Speed Alliance.

II. Hanzelijn

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Feenstra** (PvdA) constateert dat met het kabinetsvoorstel inzake de Hanzelijn de noodzakelijke verlegging van het kopstation Lelystad naar Groningen en Twente een feit wordt, hetgeen van betekenis is voor niet alleen het personenvervoer maar juist ook het goederenvervoer. Vanwege de ontsluitende relatie naar Oost- en Noord-Nederland is er een groot draagvlak om dit tracé snel te realiseren. Genoemd voorstel is naar het oordeel van de heer Feenstra bijzonder evenwichtig en bevat tal van elementen die voor de regio van belang zijn, zowel kwalitatief en economisch als ook qua inpasbaarheid. Te denken valt daarbij aan de uitbreiding van station Lelystad, de nieuwe stations bij Dronten en Kampen, de tunnel onder het Drontermeer, de bundeling met de N50 en de verdiepte aanleg bij Hattemerbroek.

Wat betreft de kruising met de A6 is gekozen voor een viaduct. Van belang daarbij is de inpassing, met name vanwege het natuurbelang. In de brief van de minister van 24 augustus jl. (27 569, nr. 2) staat dat daarover nog overleg moet worden gevoerd met de provincie en de gemeente Lelystad. Is dat overleg inmiddels al opgestart en, zo ja, vallen daarover al nadere mededelingen te doen?

Er komen van bepaalde betrokkenen langs het tracé tal van kritische signalen over de vrijwaringszones die noodzakelijk zijn voor geluid en externe veiligheid, in de zin of die niet al te zeer zullen ingrijpen in de huidige maar ook de gewenste stedenbouwkundige ontwikkelingen. De heer Feenstra meent dat juist de inperking van de categorieën toegestane gevaarlijke ladingen die over dergelijke lijnen kunnen worden vervoerd, met zich brengt dat er over het algemeen sprake is van een goede en acceptabele inpassing. Overigens dient wel in het oog te worden gehouden dat eenmaal ingestelde vrijwaringszones niet per definitie gelden tot in eeuwigheid van dagen. Het is van belang om blijvend op zoek te gaan naar innovatiemogelijkheden met betrekking tot veiligheid en geluid teneinde deze zones verder te verkleinen. Zijn overigens extensieve functies zoals parkeren nog wel mogelijk binnen de huidige richtlijnen voor vrijwaringszones? Is de minister voornemens om het gesprek met de regio rondom capaciteit, veiligheid en geluid voort te zetten?

Volgens het kabinetsvoorstel wordt de huidige lage tweesporige IJsselbrug vervangen door een tweesporige brug op Rijnvaarhoogte. De gemeente Hattem heeft te kennen gegeven ernstige bezwaren te hebben tegen die oplossing en presenteert eigenstandig een voorstel tot aanleg van een tunnel. De heer Feenstra waardeert op zichzelf de inzet van deze gemeente op dit punt, aangezien een tunnel landschappelijk, visueel en in termen van leefbaarheid voordelen heeft, maar er kleven zijns inziens ook nadelen aan, zoals ten aanzien van de financiën. Wat zijn naar de inschatting van de minister de meerkosten bij tunnelaanleg? Naar zijn oordeel dient onder alle omstandigheden wel vastgehouden te worden aan het overige tracé, zoals de bundeling van de N50, en aan de opleverdatum van het tracé. Binnen handhaving van die voorwaarden vraagt hij de minister wel een serieus onderzoek te doen naar het spiegelen van de hoge kruising naar de lage kruising.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) is er verheugd over dat er na een jarenlange discussie over het tracé van de Hanzelijn nu een kabinetsstandpunt voorligt dat strekt tot realisatie van de lijn in 2010. In juni van dit jaar heeft de minister in antwoord op vragen van de heer Leers overigens nog aangegeven dat de planning zich richt op de indienststelling in 2009. Dat zou dan betekenen dat de bouw in 2003 zou moeten beginnen. In de voorliggende brief over de Hanzelijn schrijft de minister dat zij binnen een half jaar een ontwerp-tracébesluit zal presenteren. Er mag redelijkerwijs van worden uitgegaan dat het definitieve tracébesluit niet eerder dan in 2003 zal afkomen. Verder heeft mevrouw Verbugt geluiden vernomen dat alleen wanneer er geen beroep tegen het tracébesluit wordt ingesteld, 2010 als realisatietijdstip haalbaar is. De ervaring leert evenwel dat er wel bezwaar zal worden aangetekend, hetgeen in concreto zou kunnen betekenen dat in dit geval de realisatie later dan in 2010 een feit zal zijn. Wat is de reactie van de minister hierop?

In het structuurschema Verkeer en vervoer (SVV) van 1996 is opgenomen dat ingeval van calamiteiten op andere lijnen de Hanzelijn incidenteel de functie van goederenvervoer krijgt. In 1999 is daarvan afgezien toen het kabinet besloot niet over te gaan tot realisatie van de noordtak Betuwelijn. Nu is voorzien in structureel medegebruik door goederentreinen op de Flevolijn en de Hanzelijn met alleen bestemming Noord-Nederland.

Hoewel mevrouw Verbugt zich hier als zodanig niet tegen uitspreekt, acht zij het wel van belang dat de consequenties hiervan goed tegen het licht worden gehouden mede in relatie tot het NVVP en de Vijfde nota.

Het beleid van VROM is heel sterk ingezet op verdichting van het stedelijk gebied, zoals het bouwen van stations. Doordat goederentreinen op de lijn gaan rijden, ontstaan er evenwel problemen met de stedelijke ontwikkeling van een aantal gemeenten aan het spoor. Er blijkt ook geen eenduidig beleid te zijn ten aanzien van vrijwaringszones, in de zin dat de afspraken hierover met Verkeer en Waterstaat kennelijk anders zijn dan die met VROM. Kan de minister aangeven wat nu precies is afgesproken en wat de consequenties zijn van het onderhavige beleid voor reeds bestaande bebouwingen langs het spoor en bebouwingen die al in de planning zijn opgenomen? Is hierbij sprake van integraal kabinetsbeleid? Voorop moet staan dat er voldoende waarborgen zijn voor de veiligheid van de omwonenden in de omgeving van het spoor.

De aanleg van de Hanzelijn is vooral bedoeld om Flevoland en Noordoost-Nederland qua personenvervoer beter te bedienen. Vanuit de regio komen evenwel zorgelijke geluiden naar voren dat er wellicht sprake zal zijn van te veel goederenvervoer hetgeen negatief zou uitwerken op het personenverkeer. Te denken valt daarbij met name aan het verkeer op de aanpalende Flevolijn waar op dit moment de druk al heel erg groot is. Wat is de reactie van de minister hierop?

Verder zou mevrouw Verbugt graag vernemen waarom in het geval van het Drontermeer gekozen is voor een tunnel en in het geval van de IJssel-passage bij Hattem in plaats van een tunnel voor een brug. Op grond van welke argumenten is gekomen tot die laatste keuze? Naar zij heeft begrepen, zijn halverwege het MER-onderzoek de uitkomsten gewijzigd. Kan de minister dat bevestigen en heeft dat consequenties gehad voor genoemde passage?

De nu gekozen variant 3 biedt in principe heel goede kansen voor de ontwikkeling van het stadsgewestelijk openbaar vervoer tussen Kampen en Zwolle. Wanneer zal naar de inschatting van de minister hierover een definitief besluit kunnen worden genomen en hoe zal zich dat dan verhouden tot de MIT-plannen?

Ten slotte vraagt mevrouw Verbugt hoe de lessen die kunnen worden getrokken uit het recentelijk verschenen rapport van de Algemene Rekenkamer over de beheersing en financiering van grote infrastructurele projecten, in de praktijk worden gebracht met betrekking tot de Hanzelijn.

De heer **Rietkerk** (CDA) stemt van harte in met het voorliggende kabinetsvoorstel om een spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle aan te leggen. Die lijn is belangrijk voor de sociaal-economische ontwikkeling in Flevoland en West-Overijssel en voor de openbaarvervoersfunctie als zodanig. Als de NS er in slaagt een voldoende niveau van dienstverlening te organiseren, dan moeten reizigersaantallen van 30 000 tot 40 000 haalbaar zijn. Daarnaast vervult de aan te leggen Hanzelijn een belangrijke functie voor de ontsluiting tussen de Randstad en het noorden. Bovendien is gekozen voor het meest milieuvriendelijke tracé waarbij belangrijke milieuwaarden in stand worden gehouden. Zo is onder meer voorzien in de aanleg van een tunnel onder het Drontermeer, waarvoor de fractie van de heer Rietkerk vorig jaar al heeft gepleit. Ook de strakke bundeling met de N50 is toe te juichen, waardoor er geen aantasting plaatsvindt van het Belvédèregebied tussen Kampen en Zwolle.

Nadat de noord-oostverbinding Betuwelijn is geschrapt, heeft een heroriëntatie plaatsgevonden die wat betreft het goederenvervoer ook gevolgen heeft voor de Hanzelijn. Kan de minister aangeven dat reeds voor genoemde noord-oosttak geld was geraamd? Zo ja, kunnen de andere lijnen die de desbetreffende goederenfunctie gaan overnemen, daarvan in de toekomst meeprofiteren?

Ten aanzien van de vrijwaringszone wordt in het NVVP en de PKB-tekst van de Vijfde nota uitgegaan van de norm van 75 meter. Bij handhaving van die norm zullen naar het oordeel van de heer Rietkerk belangrijke stedelijke ontwikkelingen worden geblokkeerd, zoals bij Almere-Lelystad en bij Dronten. Kan de minister bevestigen dat er inmiddels van kabinetswege de toezegging ligt om de norm op 30 meter te stellen?

Vervolgens is hij benieuwd te vernemen of het in de bedoeling ligt dat wanneer het eerste deel van de Hanzelijn, te weten het traject tussen Lelystad en Dronten, gereed is, dit vooruitlopend op realisatie van het resterende deel, in gebruik zal worden genomen.

De keuze van het kabinet om de huidige tweesporige IJsselbrug bij Hattem te vervangen door een vaste tweesporige brug op Rijnvaartheugte blijkt op nogal wat tegenstand te stuiten bij de gemeente Hattem en een fors aantal maatschappelijke organisaties die vertegenwoordigd zijn in het Platform Hanzelijn. Gelet op de doorsnijding van dit IJsselgebied dat landschappelijk en toeristisch-recreatief van grote waarde is, is het jammer dat tot nu toe onvoldoende naar de mogelijkheden van aanleg van een tunnel is gekeken, overigens onder handhaving van de voorwaarden dat het tracé als zodanig ongewijzigd blijft en dat vastgehouden wordt aan de planning 2004–2010. Is de minister bereid een dergelijk onderzoek alsnog serieus te entameren?

Mevrouw **Giskes** (D66) acht het een verstandige beslissing om de Hanzelijn niet in samenhang met de Zuiderzeelijn te zien maar deze als een zelfstandig project te beschouwen. Hierdoor zal de verbinding van het westen naar het noorden en vice versa langs twee routes worden gerealiseerd, hetgeen een verbetering van de bereikbaarheid inhoudt. Wat zijn overigens de minimumeisen die volgens de minister zouden moeten gelden voor de Hanzelijn? Zal deze in de toekomst wellicht een rol gaan vervullen in het kader van de HSL-Noord en, zo ja, welke maatregelen heeft dat tot gevolg ten aanzien van de maximale snelheden?

De provincie Flevoland heeft recentelijk bij brief aangegeven dat er op het bestaande spoor een trein dreigt uit te moeten vallen met het oog op de komst van de Hanzelijn. In een gebied waar het gebruikerspercentage van het openbaar vervoer heel hoog is en waar sprake is van een kostendekkendheid van 43%, zou dat een slechte ontwikkeling zijn. Er dient voor te worden gezorgd dat mensen in hun woon-werkverkeer tussen bijvoorbeeld Almere en de Randstad blijven kiezen voor het openbaar vervoer.

Naar het oordeel van mevrouw Giskes zal er eerder sprake moeten zijn van meer dan minder treinen op de bestaande routes richting de Randstad.

De nieuwe spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle zal ook gebruikt worden voor goederenvervoer. Vanuit de regio komen geluiden dat er overeenstemming over zou zijn dat maximaal categorie-2a-goederen over deze lijn vervoerd mogen worden, hetgeen wat betreft de vrijwaringszone zou betekenen dat vanaf het hart van de spoorlijn 30 meter aangehouden wordt. Kan de minister bevestigen dat dit een vast gegeven is waar de regio van uit kan gaan? Juist omdat in de stationsgebieden in het kader van PPS heel veel in ontwikkeling is waar het gaat om concentratie van activiteiten, mag het niet zo zijn dat dit wordt gefrustreerd door maatregelen op het spoor. De vraag blijft overigens wel via welke route de echt gevaarlijke goederen zullen worden vervoerd. Is de minister in staat hierover al meer duidelijkheid te verschaffen?

In het advies van het Overlegorgaan verkeersinfrastructuur wordt wat betreft Lelystad aanleg bepleit tussen het tracé A1 en het tracé A2 in. Kan de minister toelichten wat aan deze suggestie ten grondslag ligt en wat haar uiteindelijke standpuntbepaling in dezen is? In hetzelfde advies staat dat er nadrukkelijk aandacht moet worden besteed aan het aspect van de natuurcompensatie. Er wordt verwezen naar de fase van het ontwerp-tracébesluit. Wellicht dat de minister alvast een tipje van de sluier kan oplichten ten aanzien van wat er op dat punt gaat gebeuren.

Mede gelet op het feit dat Hattem een beschermd stadsgezicht is en vanwege de doorsnijding van het landschap is mevrouw Giskes geen voorstander van vervanging van de huidige lage tweesporige IJsselbrug door een vaste tweesporige brug op Rijnvaartheogte. Wat haar betreft dient op die plek gekozen te worden voor ondertunneling. De argumentatie dat ondertunneling slechts dan mogelijk is als die de geplande datum van realisatie van de totale Hanzelijn niet in gevaar brengt, acht zij te dun. Juist waar een dergelijke lijn voor een periode van 50 jaar tot 100 jaar operationeel zal zijn, dient deze ook ruimtelijk gezien zo goed mogelijk te worden aangelegd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) complimenteert de minister met het kabinetsstandpunt dat er nu ligt over de Hanzelijn en met name met de manier waarop met de betrokken partijen is gecommuniceerd, hetgeen onverlet laat dat hij nog wel een aantal vragen heeft.

De eerste betreft het goederenvervoer over de lijn en de positie van Almere en Lelystad daarbij. Gelet op de problemen die er in Brabant zijn rond het goederenvervoer op de lijn 11, rijst de vraag of dezelfde problemen niet nu gecreëerd worden door op de Hanzelijn goederenvervoer van met name gevaarlijke stoffen door woonkernen toe te staan. Lelystad, een gemeente met een beperkte financiële armslag, wil in het zuidelijke deel van haar grondgebied 8 000 tot 10 000 woningen gaan bouwen. De realisatie ervan staat evenwel ter discussie vanwege de eventuele realisatie aldaar van genoemd vervoer en de daarmee gepaard gaande vrijwaringszones. Naar het oordeel van de heer Van der Steenhoven is het dan ook noodzakelijk dat er op afzienbare termijn door het kabinet een duidelijke keuze wordt gemaakt ten aanzien van tracés waarop nog wel gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd, teneinde te voorkomen dat allerlei ontwikkelingen worden gefrustreerd. Bij een keuze tussen veiligheid en verdichting rond stationslocaties door woningen en kantoren enerzijds en het gebruik van het spoor voor goederenvervoer anderzijds gaat zijn duidelijke voorkeur in ieder geval uit naar het eerste. Verder pleit hij voor een nader onderzoek naar de mogelijkheden van realisering van een tunnel bij Hattem in plaats van een vaste tweesporige brug op Rijnvaartheogte.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) geeft aan het kabinetsstandpunt inzake de Hanzelijn in grote lijnen te kunnen ondersteunen. Het is van groot belang dat Flevoland wordt ontsloten door hoogwaardig spoorvervoer. In dat licht onderschrijft hij dan ook de uitgangspunten uit de startnotitie, zoals de ontwerpnorm van 200 km/u en alleen ongelijkvloerse kruisingen met wegverkeer. De regering schetst in de toelichting op het standpunt de relatie met andere projecten, zoals de Zuiderzeelijn. Opvallend is dat het kabinetsstandpunt over die Zuiderzeelijn erg lang op zich laat wachten. In de ICES-rapportage van het CPB staat dat grootschalige bereikbaarheidsvoorstellen zoals die ten aanzien van de Zuiderzeelijn en de IJzeren Rijn als zwak worden beoordeeld omdat de baten niet opwegen tegen de hoge kosten. Naar het oordeel van de heer Stellingwerf is de keuze bij dit soort projecten vooraleerst van politiek-strategische aard, in het onderhavige geval een goede ontsluiting van Flevoland en het noorden.

Bij de voorbereidingen rond het kabinetsstandpunt inzake de Hanzelijn is er heel lang onzekerheid gebleken over de verkoop van domeingronden aan agrariërs. Mag worden aangenomen dat de voorliggende besluitvorming snel tot helderheid op dat punt zal leiden?

Met betrekking tot de natuurcompensatie moeten ontwikkelingen zoals bij de Westerschelde voorkomen worden. De heer Stellingwerf hoopt dan ook dat de minister op dat punt klare wijn zal schenken zodat bij de definitieve besluitvorming de natuurcompensatie daadwerkelijk geregeld is. Verheugend is de wijze waarop over het algemeen is gecommuniceerd met de betrokken instanties en overheden waar het gaat om de inrichting en de tracékeuze van de Hanzelijn. Het is wel wat wrang dat Hattem, een gemeente die het minst baat heeft bij de aanleg van deze lijn, er toch eigenlijk de meeste schade van ondervindt. De heer Stellingwerf is van oordeel dat investeringen zoals de onderhavige voor een lijn die voor vele tientallen jaren bedoeld is, ook aangewend moeten worden om historische problemen in bestaand gebied op te lossen, hetgeen in concreto zeer zeker voor de situatie rond Hattem geldt. Waar het Drontermeer wordt ondertunneld omwille van de habitat- en de vogelrichtlijn, is omwille van de betrokken inwoners van Hattem en omgeving een tunnel onder de IJssel op z'n minst op z'n plaats, overigens wel onder de voorwaarden dat dit geen vertraging betekent wat betreft de datum van ingebruikneming van de Hanzelijn en dit niet leidt tot wijziging van het tracé.

Hoewel de heer Stellingwerf geen tegenstander is van goederenvervoer op de Hanzelijn, is hij wel van oordeel dat prioriteit moet worden gegeven aan personenvervoer. Als de consequentie is, zoals de provincie Flevoland voorhoudt, dat er op termijn een personentrein zal moeten vervallen ten gunste van het goederenvervoer, is dat zijns inziens een verkeerde ontwikkeling. In dat geval zal er dan veeleer gekozen moeten worden voor het laten vervallen van een goederentrein.

Waar de minister heeft aangegeven de inzet van zoveel mogelijk geluidsarm materieel na te streven, zal naar de heer Stellingwerf vermoedt er toch rekening mee moeten worden gehouden dat het nog tientallen jaren zal duren voordat de laatste geluidsvolle trein uitgefaseerd is.

Ten slotte heeft hij begrepen dat langs het tracé bij de Oostvaardersplassen geluidsschermen van 1 tot 2 meter hoog zullen worden gerealiseerd. Waar het uitzicht vanuit de trein op de Oostvaardersplassen juist zo fraai is, kan het toch niet de bedoeling zijn om dat op deze manier weg te nemen.

De heer **Van den Berg** (SGP) is verheugd dat een spoedige realisatie van de Hanzelijn nu in zicht is, aangezien het hierbij gaat om een belangrijke schakel richting het noorden en het oosten. De hiermee beoogde kwaliteitsslag is tot zijn spijt inmiddels overigens wel negatief beïnvloed door de schrapping van de noordtak van de Betuwelijn en het inbrengen

van het goederenvervoer. Waar Flevoland te kennen geeft dat vooral in de spits de capaciteit op het bestaande spoor tot Lelystad al te beperkt is, zal de komst van het goederenvervoer leiden tot een heel groot probleem. Ook heeft deze soort van vervoer consequenties voor de ruimtelijke inrichting en de veiligheid. Zo is er nog onduidelijkheid over de precieze normering in het kader van de vrijwaringszones. Wordt wat dat betreft uitgegaan van 30 meter en, zo ja, wordt die berekend vanuit het hart van het spoor? In het algemeen is de heer Van den Berg tevreden over de keuzen die zijn gemaakt binnen het tracé en de wijze waarop inpassing is voorzien, met name de tunnel onder het Drontermeer. Uitzondering evenwel betreft de voorgestelde vaste tweesporige brug op Rijnvaarthoogte bij Hattem. Realisering daarvan heeft grote negatieve gevolgen voor het fraaie doch kwetsbare IJssellandschap aldaar en het fraaie monumentale stadje Hattem. Het is dan ook alleszins nodig om de mogelijkheden tot realisering van een tunnel in plaats van genoemde brug na te gaan. Juist waar het bij de Hanzelijn gaat om een infrastructuurproject voor de langere termijn, moeten ook goede en verantwoorde duurzame inpassingen worden gerealiseerd die zo nodig best wat extra's mogen kosten. Voorwaarde is daarbij overigens wel dat het tracé als zodanig ongewijzigd blijft.

Antwoord van de minister

De **minister** memoreert dat hoewel uit vervoersoptiek tracé 1 een betere keuze was geweest, alles afwegend toch gekozen is voor tracé 3 omdat dit de meest milieuvriendelijke variant is. Overigens hebben ook alle betrokkenen in de provincies Gelderland, Flevoland en Overijssel te kennen gegeven volledig achter deze variant te staan.

Mevrouw Giskes heeft verwezen naar het advies van het Overlegorgaan verkeersinfrastructuur waarin wat betreft Lelystad aanleg wordt bepleit tussen het tracé A1 en A2 in. Het betreft hier een deel van het tracé door het natuurgebied 't Zand. Bundeling is daar niet zozeer aan de orde, wel is sprake van enige verlegging van het tracé naar rechts waardoor dit natuurgebied wordt vermeden. De reden hiervoor is dat de spoorlijn gedimensioneerd wordt op een maximumsnelheid van 200 km/u, zodat het nodig is bijzondere aandacht te besteden aan de bochten in dit tracé. De tunneloplossing die is gekozen voor het Drontermeer is vooral ingegeven door de problemen die ontstonden als gevolg van het feit dat sprake is van een staandemastroute, waardoor een brug zodanig hoog zou komen te liggen dat die ook niet goed landschappelijk meer in te passen zou zijn.

De Hanzelijn wordt zodanig aangelegd dat, wanneer een besluit daartoe genomen wordt, treinen daarop met 200 km/u kunnen rijden. Wanneer men de lijn in die zin na Zwolle wil doortrekken naar Leeuwarden en Groningen, moet rekening gehouden worden met knelpunten met betrekking tot bochten. Dat raakt ook aan de discussie over de Zuiderzeelijn, waarin de Hanzelijn als een nulvariant meeloopt. Bij een snelle verbinding via de Hanzelijn naar Noord-Nederland, geschikt voor snelheden tot 200 km/u, zal er boven Zwolle sprake zijn van een investeringsbehoefte van ongeveer 3 mld gulden, die vooral betrekking heeft op het ontbochten van het tracé. Daarnaast zal, gelet op de stedenbouwkundige ontwikkelingen tot 2030 in het kader van de Vijfde nota, op termijn extra capaciteit gerealiseerd moeten worden op de lijn Amsterdam-Almere-Lelystad.

Zoals in het kabinetsstandpunt aangegeven, is het de bedoeling om de huidige lage tweesporige IJsselbrug bij Hattem te vervangen door een betere en geluidsarmere vaste tweesporige brug op Rijnvaarthoogte. Met uitzondering van de gemeente Hattem hebben de betrokken regionale besturen zich zeer tevreden getoond over deze oplossing. De minister heeft zich inmiddels wel bereid verklaard om samen met de gemeente Hattem nog eens heel goed naar de inpassingsaspecten te kijken, maar

het beeld dat er op die specifieke lokatie sprake is van een puur open landschap zonder brug, wil zij bij dezen toch wegnemen. Er ligt daar namelijk al een brug die bepaald niet fraai te noemen is. Het RIB heeft de meerkosten geraamd van aanleg van een tunnel onder de IJssel en die bedragen 250 mln gulden. Uitgaande van een «dunne» spoorlijn die in het kader van de maatschappelijke kosten-batenanalyse kwetsbaar scoort, is dit in de ogen van de minister toch wel een heel fors bedrag. Bovendien geldt dat bij de keuze voor een tunnel de MER-procedure in het geheel opnieuw gestart zal moeten worden, hetgeen leidt tot een vertraging van minimaal een jaar.

Het ontwerptracébesluit zal binnen de wettelijke termijn van zes maanden worden gepresenteerd. De Tracéwet biedt overigens de mogelijkheid van verlenging van die termijn. Volgens de huidige verwachting zal met de totale procedure achttien maanden gemoeid zijn, zodat er van mag worden uitgegaan dat de spoorlijn in 2009 in gebruik zal kunnen worden genomen.

Via zoveel mogelijk bronmaatregelen wordt geprobeerd om het plaatsen van geluidsschermen langs de lijn te voorkomen, maar waar dat niet mogelijk is, is het onontkoombaar, aangezien voldaan moet worden aan de wettelijke vereisten met betrekking tot geluidshinder.

Met betrekking tot het goederenvervoer wijst de minister op het nationale beleid dat zij samen met de minister van VROM aan het vormgeven is ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarbij wordt geprobeerd een zodanige ordening aan te brengen dat niet overal de stromen even dik zijn en dat tevens rekening wordt gehouden met het bestemmingsvervoer richting bijvoorbeeld Kampen, Zwolle, Almere en Lelystad. In die zin wordt gekozen voor categorisering. Op de Hanzelijn is categorie 2a van toepassing. Als gevolg daarvan kan de 30 meter-norm worden aangehouden, overigens niet aan weerszijden van de middellijn. De exacte bepaling ervan hangt af van de soort van bebouwing. Bij woningbouw wordt uitgegaan van 30 meter vanaf de grens van de spoorlijn. In het NVVP en de Vijfde nota is een algemene tekst over het vrijwaringsbeleid opgenomen, waarbij aanduiding van categorisering en oplossingen op maat het beleid vormen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Feenstra** (PvdA) verzoekt de minister om nader in te gaan op de aspecten inpasbaarheid, geluid en veiligheid in relatie tot de toegestane categorie-indeling voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarnaast zou hij graag meer inzicht krijgen in de maatschappelijke kosten en baten van aanleg van een tunnel onder de IJssel bij Hattem.

Mevrouw **Verbugt** (VVD) zegt zeer te hechten aan de realisatie van de Hanzelijn binnen de daarvoor geplande termijn. Als het binnen die termijn en binnen de afgesproken financiële randvoorwaarden mogelijk is om te komen tot verbeteringen, staat zij daar vanzelfsprekend welwillend tegenover.

Verder zou zij graag willen vernemen of ook er ook met het ministerie van VROM afstemming heeft plaatsgevonden over het beleid dat Verkeer en Waterstaat voorstaat met betrekking tot de vrijwaringszones.

De heer **Rietkerk** (CDA) vraagt de minister om meer inzicht in de berekening van de geraamde kosten van 250 mln gulden voor de ondertunneling bij Hattem. Hij wijst er overigens op dat niet alleen de gemeente Hattem zich uitspreekt voor een tunnel, maar dat ook de gemeente Zwolle en de provincie Gelderland zich in die zin hebben uitgesproken. Daarnaast heeft de commissie MER aangegeven dat aanleg van een tunnel geen vertraging zal betekenen als gekozen wordt voor een versnelde procedure.

Mevrouw **Giskes** (D66) krijgt nog graag meer duidelijkheid over de wijze waarop de 30 meter-norm wordt gehanteerd. Verder sluit zij zich aan bij de vraag van de heer Feenstra over de tunnel bij Hattem.

Ook de heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) pleit voor een nader onderzoek naar de mogelijkheden van aanleg van een tunnel onder de IJssel bij Hattem. Zeker als uiteindelijk gekozen wordt voor een Hanzelijn-plus, komen de meerkosten van een tunnel in een ander licht te staan dan nu het geval is.

Daarnaast zou hij graag meer inzicht krijgen in de maatschappelijke kosten en baten in het geval er niet gekozen wordt voor goederenvervoer door Lelystad en Almere.

Onder het motto «waar een wil is, is een tunnel» blijft de heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) fervent voorstander van aanleg van een tunnel onder de IJssel bij Hattem.

Het is de heer **Van den Berg** (SGP) gebleken dat er in ieder geval in Flevoland nog onduidelijkheid is over de exacte wijze waarop de 30 meter-norm ten aanzien van het goederenvervoer dient te worden gehanteerd. Hij verzoekt de minister dan ook een en ander duidelijk te communiceren met de betrokken overheden.

Daarnaast is de heer Van den Berg van oordeel dat ondertunneling van de IJssel bij Hattem met name uit het oogpunt van natuur- en landschaps-waarde extra winst betekent vergeleken met realisatie van een brug op Rijnvaartheogte. Hij vraagt de minister dan ook de mogelijkheden van ondertunneling nog eens serieus te onderzoeken.

De **minister** geeft aan bij brief van 27 november jl. de betrokken gemeenten nader te hebben geïnformeerd over de exacte wijze waarop de 30 meter-norm dient te worden gehanteerd. Daarin staat onder meer dat in het geval er meer dan twee sporen op de spoorbaan liggen, de 30 meter-zone aan elk van de zijden van de spoorbaan wordt bepaald vanaf het hart van de buitenste twee sporen aan die zijde.

Met betrekking tot de categorisering voor het goederenvervoer wijst de minister op de wegenatlas voor het vervoer van gevaarlijke stoffen die bijna gereed is. Daarnaast komt er een groot onderzoek van het ministerie van VROM over het totale goederenvervoer, waaronder het vervoer per spoor.

De minister herhaalt met nadruk dat het realiseren van een tunnel onder de IJssel bij Hattem zal leiden tot een vertraging van minimaal een jaar vanwege de hiervoor opnieuw op te starten MER-procedure. Daarnaast geldt dat aangezien op dat specifieke punt twee spoorlijnen bij elkaar komen, de tunneloplossing zeer gecompliceerd is met alle meerkosten van dien. Zij geeft overigens wel te kennen bereid te zijn de Kamer op korte termijn bij brief specifiek te informeren over de maatschappelijke en de financiële kosten en baten van tunnelaanleg ten opzichte van aanleg van een vaste tweesporige brug op Rijnvaartheogte.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers