



Aan  
De directeur NS-RIB  
ir. R.A.A. Oliemans  
Postbus 2025  
3500 HA Utrecht

Projectorganisatie HSL-Zuid	
Datum ontvangst	: 150399
Registratiecode	: T9900800
Beh. eenh. (+ rubriek)	:
Behandelen door	: JOC/WKO/TJA
Kopie:	

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
11 maart 1999	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/IB/SR/V920348/99	-
Onderwerp	
-	

Geachte heer Oliemans,

Met deze brief beoog ik de randvoorwaarden voor het project BB21 nader aan te geven met name waar het gaat om de rolverhouding VenW-RIB en de aanpak van dit project. Deze brief is een eerste reactie op uw beschikkingaanvraag en loopt vooruit op de definitieve beantwoording van uw aanvraag rond medio juni 1999.

- Met uw nota RIB BNP/98133 d.d. 8 december 1998 heeft u de "Beschikkingaanvraag ontwikkeling nieuw beveiligingssysteem en ERTMS-pilot" ingediend. De aanvraag betreft de eerste stap van BB21, zijnde de ontwikkeling van een nieuw beveiligingssysteem primair ten behoeve van de vier projecten Betuweroute, HSL-Z, HSL-O en Amsterdam-Utrecht. Het te ontwikkelen systeem is tevens de basis voor toekomstige toepassing op het bestaande spoornet, hetgeen mogelijkheden biedt tot betere benutting van de infrastructuur.
- De basisfilosofie achter het ontwikkeltraject is dat u twee Maatschappijen (Alstom en ADTranz) een ontwikkelopdracht wilt geven (opstellen functionele specificaties, systeemspecificaties, ontwikkelingsysteem) en beiden in de gelegenheid wilt stellen hun ontwikkelde systemen middels een pilot uit te testen en te laten valideren. Uw argument is dat het voor Nederland noodzakelijk is aan te sluiten bij de main-stream van Europese ontwikkeling en dat het voor Nederland nimmer gunstig kan zijn afhankelijk te zijn van slechts één leverancier voor zulke (juist ook voor Nederland) vitale systemen. Ik onderschrijf deze basisfilosofie te meer daar de markt "onrustig" is. Door verliezen trekken sommige grote leveranciers als Siemens zich plotseling terug uit deze markt en overnamen worden niet uitgesloten.
- Uw voorbereidende werkzaamheden zijn in opdracht van DGP geaudit door de KEMA en er hebben verschillende gespreksronden tussen RIB en onderdelen van VenW plaatsgevonden. De resultaten laten het volgende zien:

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon +31 70 3516838  
Telefax +31 70 3516007

- a. Het project is nog niet zover ontwikkeld dat nu een beschikking van f 130 mln afgegeven kan worden.
- b. De relatie tussen de projectorganisatie BB21 aan RIB-zijde en die aan VenW-zijde dient kristalhelder te zijn.
- c. De positie van het project HSL-Z is middels bijgevoegd schrijven nader verduidelijkt. Ik onderschrijf de door HSL-Z gemaakte keuzen.
- d. Het is wenselijk een voorfase in te lassen van medio maart tot medio juni, alvorens definitief te beschikken. Voor de voorfase kunnen de hierna genoemde financiële verplichtingen aangegaan worden.

Toelichting.

De punten a) en d) neem ik hier samen. De gesprekken (mede n.a.v. de audit) laten zien dat de functionele specificaties nog nadere uitdieping behoeven, dat het wenselijk is een globaal inzicht te hebben in het systeemontwerp (global design) en dat met name de concept-contracten met Alstom en ADTranz eerst helder moeten zijn omdat dit mede de basis is (naast uw beschikkingsaanvraag) om tot een beschikking te komen. Met betrekking tot de concept-contracten wil ik het volgende opmerken:

- Het BB21 ontwikkelproject is een project met risico's. U heeft dat zelf in uw beschikkingsaanvraag reeds onderkend en ook de KEMA heeft hier aanvullende opmerkingen over. Ik wil daarom dit project, mede gegeven het beleidsmatige - en financiële belang wat er mee gemoeid is, anders behandelen dan klassieke infraprojecten. Normaal heeft u een mandaat om binnen de kaders van een afgegeven beschikking zelf tot aanbesteding van werkzaamheden te komen. Bij dit project wil ik dat de concept-contracten uitdrukkelijk eerst met VenW besproken worden en geaccordeerd worden alvorens de contracten met Alstom en ADTranz gesloten worden. De aandacht van VenW zal dan in ieder geval uitgaan naar de faseringen binnen het project, naar de producten die per fase geleverd moeten worden en naar de toetsingscriteria die gehanteerd zullen worden bij de beoordeling van de producten en het verloop van de gegeven opdrachten.

- De twee concept-contracten moeten passen binnen uw aanvraag en binnen de VenW-begroting. Uitgaande van een aangevraagde EU-bijdrage van f40 mln mag de netto Rijksbijdrage aan het totale BB21 ontwikkeltraject (inclusief reeds gemaakte interne en externe kosten) niet hoger zijn dan f130 mln. De f130 mln is taakstellend. Het moge duidelijk zijn dat indien de EU-bijdrage niet binnenkomt er financiële problemen zullen ontstaan. Er is dus een groot belang de vinger goed aan de pols te houden m.b.t. de ingediende aanvraag.

- Van functioneel ontwerp t/m validatie van ontwikkelde systemen dienen fasen geformuleerd te worden met per fase duidelijk geformuleerde en toetsbare producten. De voortgang van betalingen dient gekoppeld te worden aan de per fase geproduceerde producten.

De uitdieping van de functionele eisen, een eerste globaal ontwerp, alsmede het opstellen van de concept-contracten vergt tijd en geld. Tezamen noem ik dit de voorfase.

Uw projectmanager, de heer Te Pas, gaf mij aan hiervoor van medio maart tot medio juni 1999 nodig te hebben alsmede f4,1 mln gulden. Ik onderschrijf uitdrukkelijk het belang van deze voorfase en ga accoord met de planning. U kunt in het kader van deze fase tot f4,1 mln aan verplichtingen aangaan. Deze verplichtingen en daaruit voortvloeiende betalingen maken onderdeel uit van de uiteindelijke beschikking BB21.

- Aannemende dat de voorfase goed verloopt kan de Minister een beschikking BB21-ontwikkelproject medio juni verstrekken. Ik verzoek u gelijktijdig beschikbaar te hebben een door uw accountantsdienst gewaarmerkte financiële staat waaruit blijken:
  - de in 1998 en 1999 t/m 1 juni 1999 reeds aangegane verplichtingen voor het BB21 ontwikkelingsproject;
  - de in 1998 en 1999 t/m 1 juni 1999 reeds verrichte betalingen voor het BB21 ontwikkelingsproject;
  - de eigen interne RIB kosten t/m 1 juni 1999. In het bijzonder gaat het hier om de eigen personele en materiële kosten. Deze mogen niet en ten laste van dit project komen en ten laste van de beschikking Instandhouding.

Zoals gezegd maken alle in dit kader reeds gemaakte interne en externe kosten deel uit van de beschikking. Aanvullend op de staat per 1 juni 1999 zal er dus ook een financiële planning moeten zijn voor het traject na 1 juni 1999 t/m validatie. Het geheel mag de rijksbijdrage van f130 mln niet te boven gaan.

Ad b) Heldere organisatie.

Projecten als deze zijn gebaat met een heldere organisatie. Aan rijkszijde zal als opdrachtgever fungeren ir. L. Bouter, projectdirecteur Betuweroute. Deze keuze heeft te maken met de nauwe verwevenheid tussen het BB21-project en de Mega-projecten en met het feit dat de bestuurskern niet geëquipeerd is om dit type projecten adequaat in opdrachtgevende zin te begeleiden. De keuze voor de projectdirecteur betekent niet dat het BB21 project onderdeel gaat uitmaken van het project Betuweroute. Administratief en financieel zijn en blijven dit gescheiden projecten.

De verantwoordelijkheden van de opdrachtgever aan Rijkszijde zijn:

- hij is verantwoordelijk voor de informatievoorziening richting Minister en Bestuurskern;
- hij is verantwoordelijk voor de opdrachtverlening richting RIB;
- hij is verantwoordelijk voor de afstemming intern VenW en richt daartoe een ondersteuningsgroep op die hem terzijde zal staan. In de ondersteuningsgroep hebben in ieder geval zitting de directeur of plv. Directeur HSL-Z, hoofd SR en plv. Hoofd BO van de beleidsdirectie IB een vertegenwoordiger van de directie VenV en waar nodig vertegenwoordigers van HSL-O, FIA en FEZ;
- hij is verantwoordelijk voor de accordering van de concept-contracten met Alstom en ADTranz en de daaraan ten grondslag liggende projecteisen m.b.t. scope, tijd, geld en organisatie van het project en formuleert op basis daarvan een concept-beschikking "BB21-ontwikkelingsproject" die de Minister ter accordering wordt voorgelegd;
- het budgetbeheer van de voor dit project beschikbare Rijksmiddelen.

Ik ga ervan uit dat de projectmanager, de heer Te Pas, de opdrachtnemer aan RIB-zijde is. Hij is in ieder geval verantwoordelijk voor:

- het dagelijks projectmanagement aan RIB-zijde;
- de informatievoorziening intern RIB en extern richting de opdrachtgever. Hij maakt hiertoe sluitende afspraken met de opdrachtgever;
- het uitvoeren van de hem gegeven opdrachten door de opdrachtgever;
- de opdrachtnemer maakt sluitende afspraken met de opdrachtgever hoe de aansturing van RIB richting Alstom en ADTranz geschiedt en hoe externe communicatie rond dit project verloopt;
- de opdrachtnemer levert alle ondersteuning om de aangevraagde EU-bijdrage ook daadwerkelijk binnen te krijgen.

Ad d. Positie HSL-Z.

De positie van HSL-Z is in bijgaand schrijven van HSL-Z aangegeven. HSL-Z onderschrijft het belang van dit project en wil daarin ook participeren, maar wil in deze fase een toekomstige Infraprovider niet op voorhand dwingen van in dit kader ontwikkelde producten gebruik te maken. Ik onderschrijf deze positionering. De opdrachtgever maakt afspraken met de projectdirecteur HSL-Z en met de toekomstige Infraprovider hoe deze betrokken zijn bij het BB21 ontwikkelproject. Indien de Infraprovider gebruik wil maken van kennis en/of producten uit het BB21 ontwikkelproject spreekt de opdrachtgever met de Infraprovider af onder welke condities dit gebeurt.

Hoewel in het financiële plaatje tot 2010 de financiële middelen ad f130 mln voor het BB21-ontwikkelproject gereserveerd zijn is de beschikbaarheid van deze middelen in de jaren dat zij nodig zijn nog niet geregeld. Directeur IB zal hiertoe het initiatief nemen om dit in overleg met opdrachtgever (de project directeur Betuweroute), FIA en FEZ rond te krijgen. Er is op dit moment dus nog een voorbehoud t.a.v. de wijze van financieren. Aannemende dat de kasproblematiek opgelost wordt en dat de Minister medio juni 1999 de beschikking en onderliggende contracten accordeert zal per die datum het budgethouderschap overgaan naar de opdrachtgever.

Ik hoop u hiermee geïnformeerd te hebben.

De plv. Directeur-Generaal Personenvervoer,



Mr. M.J. Olman