

## **Voortgangsrapportage 30 Hogesnelheidslijn Zuid**

Datum        23 maart 2012  
Status       Definitief

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding 3</b>
1.1	Dertigste Voortgangsrapportage 3
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 3
<b>2</b>	<b>Projectvoortgang op hoofdlijnen 4</b>
<b>3</b>	<b>Infrastructuur 5</b>
3.1	Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) 5
3.2	Overige infrastructuur issues 5
3.3	Overdracht naar de ProRail-lijnorganisatie 6
<b>4</b>	<b>Veiligheid 7</b>
4.1	Resterende veiligheidsissues 7
<b>5</b>	<b>Vervoer 8</b>
5.1	Ontwikkeling commercieel vervoer 8
5.2	Prestaties commercieel vervoer 9
5.3	Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS 9
5.4	Materieel en materieelplanning 9
5.5	Geluid van HSL-treinen 10
<b>6</b>	<b>Financiën 11</b>
6.1	Algemeen 11
6.2	Mutaties op het projectbudget 11
6.3	Uitgaven en aangegane verplichtingen 14
6.4	Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn 15
6.5	Overhevelingen uit de risicoreservering 16
6.6	Prognose claim op de risicoreservering 16
	<b>Bijlage: Overzicht Kamerstukken 17</b>
	<b>Afkortingenlijst 18</b>

# 1 Inleiding

## **1.1 Dertigste Voortgangsrapportage**

Het project Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) valt onder de Regeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. Deze regeling voorziet in een halfjaarlijkse rapportage over de vorderingen van het project, zowel qua uitvoering als financiën. Deze dertigste Voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 juli 2011 tot en met 31 december 2011.

## **1.2 Informatie aan de Tweede Kamer**

Bijlage 1 geeft een overzicht van de in de verslagperiode aan de Tweede Kamer verzonden stukken.

Gedurende de verslagperiode is geen Algemeen Overleg gevoerd over de HSL-Zuid met de Tweede Kamer.

## 2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

### **Infrastructuur**

#### *ERTMS level 2*

Op 16 september 2011 is de HSL-Zuid ten noorden van Rotterdam van ERTMS level 1 naar ERTMS level 2 geschakeld. De Thalys en Traxx-locomotieven reden al op ERTMS level 2 tussen Rotterdam en de Belgische grens, waardoor nu over het gehele hogesnelheidslijntraject ERTMS level 2 actief is.

#### *Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)*

Om EMC-problematiek voor langere termijn op te lossen is sinds enkele jaren gewerkt aan de bouw van vier zogenaamde AT-stations. Gedurende de verslagperiode zijn de vier AT-stations opgeleverd, waardoor het merendeel van de gebruiksbeperkingen nu is opgeheven.

### **Vervoer**

Op 18 november 2011 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu in brief (Kamerstuk 22026, nr. 343) aan de Kamer gemeld dat zij voornemens is om over te gaan tot een integratie van de HSL-Zuid in het hoofdrailnet in één concessie die onderhands gegund zal worden aan NS. Een uitgebreide beschrijving van dit voornemen wordt beschreven in de Kamerbrief van 18 november 2011.

#### *Vervoerprestaties*

Gedurende de tweede helft van 2011 hebben zich geen wijzigingen voorgedaan met betrekking tot het aanbod in treindiensten via de HSL-Zuid. Het aantal gemaakte reizen via de HSL-Zuid is echter gedurende de verslagperiode opnieuw toegenomen. Ook de gemiddelde aankomstpunctualiteit van de Thalys en de Fyra heeft zich opnieuw verbeterd ten opzichte van de vorige verslagperiode.

#### *Geluid*

Gedurende de verslagperiode is ook gestart met een pilot naar geluidsbeperkende maatregelen rondom de HSL-Zuid. Onderzoeksbureau M+P heeft in december 2011 een plan van aanpak opgesteld. Naar aanleiding hiervan zal gewerkt worden aan een nieuw rekenmodel voor de bakconstructie bij Lansingerland, nieuwe referentiemetingen op zeven verschillende locaties en de effecten worden onderzocht van een drietal geluidsreducerende maatregelen.

## 3 Infrastructuur

### 3.1 Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

#### *Proces Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)*

Om het EMC-probleem structureel op te lossen zijn vier extra AT-stations (Auto Transformator) gebouwd voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. Deze AT-stations zijn opgeleverd in oktober en november 2011.

Met de oplevering van de vier extra AT-stations is het merendeel van de EMC gebruiksbependingen opgeheven en is onbepikt vervoer mogelijk met treinen tot 500 Ampère per trein. Voor treinen boven 500 Ampère (dubbelstellen Thalys) kan de beperking pas volledig worden opgeheven nadat de versnelde ombouw van het VIRM-1 materieel van NS is voltooid. De voltooiing van deze versnelde ombouw is gepland voor 1 september 2013. Ombouw van de VIRM-1 is nodig gebleken om deze trein minder gevoelig te maken voor EMC-beïnvloeding.

#### *EMC-metingen*

Naar aanleiding van de ervaringen met het VIRM-1 materieel wordt nader onderzoek gedaan naar de EMC-gevoeligheid van ander treinmaterieel dat regelmatig op de parallelloop langs het tracé van de HSL-Zuid rijdt. Een aantal problemen met EMC gevoeligheid is geconstateerd. Of hiervoor nog maatregelen nodig zijn wordt nader onderzocht. Het onderzoek wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2012 afgerond.

De in de vorige verslagperioden gemelde tijdelijke maatregelen ter mitigatie van het 'mengtermen' risico<sup>1</sup> blijven van kracht tot het moment dat uit statistisch onderzoek gebleken is dat het risico aanvaardbaar is, dan wel dat de tijdelijke maatregelen door structurele maatregelen zijn vervangen.

### 3.2 Overige infrastructuur issues

#### *ERTMS*

In 2011 is er een groot aantal verstoringen in de dienstregeling geweest door uitval van de dataverbinding tussen de trein en de baan. Bij uitval van de trein-baan communicatie komt de trein regelmatig tot stilstand en dit heeft vertraging of zelfs uitval van treinen tot gevolg. In het derde en vierde kwartaal van 2011 hebben zich minder van dergelijke verbindingproblemen voorgedaan dan in de eerste helft van 2011.

Er is een multidisciplinaire Taskforce Communicatie ingesteld om deze verbindingproblemen te analyseren en te komen met voorstellen tot verbetering. Naast het analyseren en oplossen van de technische problemen wordt door middel van procesverbetering de afhandeling van storingen geoptimaliseerd. In de

---

<sup>1</sup> Een mengterm ontstaat door een gelijktijdige EMC-beïnvloeding van het conventionele spoor en het treinmaterieel aanwezig op dat spoor in combinatie met een specifieke bedrijfstoestand van het onderstation voor energievoorziening van het conventionele spoor.

verslagperiode is ook de uitwisseling van informatie en ervaringen met de Belgische infrastructuurbeheerder InfraBel op gang gekomen.

Dankzij de goede samenwerking tussen de betrokken partijen is dit soort ERTMS-storingen op het gedeelte tussen Rotterdam en Belgische grens inmiddels met 60% ten opzichte van het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2011 gereduceerd. Hierdoor is ook het verlies aan reistijd na een storing substantieel korter geworden. Van nog niet alle storingen is de oorzaak bekend en incidenteel manifesteert zich nog een nieuwe storing.

#### *Afwikkeling bouwfase contract met Infrasppeed*

Het geschilpunt tussen Infrasppeed en de Staat ten aanzien van de 'reimbursable sum' is in november 2011 behandeld door het 'Committee of Experts'. Het Committee heeft de vordering van de Staat niet toegekend. De Staat beraadt zich over opschaling naar het Nederlands Arbitrage Instituut (NAI).

#### *Claims van de Staat op onderbouwaannemers*

Over de claim 'geluidschermen Brabant' heeft de Raad van Deskundigen uitspraak gedaan. De Raad van Deskundigen heeft geoordeeld dat sprake zou zijn geweest van een onvoorwaardelijke opdracht aan de aannemer en stelt daarmee de Staat in het ongelijk. Tegelijkertijd kent de Raad van Deskundigen wel een schadevergoeding toe aan de Staat. Het feit dat in deze specifieke situatie de opdracht als onvoorwaardelijk is beoordeeld door de Raad van Deskundigen is voor de Staat echter niet acceptabel. Daarom heeft de Staat arbitrage door het Nederlands Arbitrage Instituut opgestart. De zitting wordt voorzien voor het tweede kwartaal van 2012.

#### *Restactiviteiten aanleg*

Naast behandeling van de hiervoor genoemde juridische claims hebben de restactiviteiten van de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur hoofdzakelijk nog betrekking op de inspecties en vervolgcacties in verband met garantieverplichtingen, het verkopen van resterende overtollige gronden en de afwikkeling van de claims die zijn of worden ingediend bij het HSL-Schadevergoedingsschap.

### **3.3 Overdracht naar de ProRail-lijnorganisatie**

Voor het definitief inregelen van de exploitatie van de HSL-Zuid wordt voorzien dat ProRail nog een aantal specifieke activiteiten zal verrichten. Deze zullen lopen tot aan het moment dat het vervoerssysteem volledig en stabiel functioneert. Het is te verwachten dat dit nog langer dan een jaar zal duren. Deze activiteiten komen in aanvulling op de normale activiteiten die ProRail vanuit de rol van beheerder van de HSL-infrastructuur vervult. De extra activiteiten bestaan uit de voorbereiding en ingebruikname van de internationale verbinding Amsterdam – Brussel over de HSL-Zuid met de V250-treinen en het vervangen van het tijdelijke materieel door de V250-treinstellen. Hierbij levert ProRail een bijdrage aan het uitvoeren van het Integraal Proefbedrijf, aan de toelating van de V250-treinen en aan de ingebruikneming van het nieuwe materieel.

## 4 Veiligheid

### 4.1 Resterende veiligheidsissues

#### *ATB verbeterde versie*

De HSL-Zuid infrastructuur is aangepast voor ATB verbeterde versie (ATB-vv). Om dit werkzaam te laten zijn, moeten alle treinen in Nederland van ATB-vv worden voorzien. Zolang dat niet het geval is resteren er nog twee snelheidsbeperkingen, namelijk bij de aansluiting bij Rotterdam Lombardijen (voor reizigers- en goederentreinen) en bij Zevenbergschen Hoek (voor goederentreinen).

De laatste treinen die nog van ATB-vv voorzien dienen te worden zijn een aantal goederentreinen (BR189, 39 stuks) en een aantal Thalys-treinen. De Thalys (type PBA) is reeds voorzien van ATB-vv, terwijl de Thalys (type PKBA) in april 2012 zal worden voorzien van ATB-vv. Om de snelheidsbeperkingen op te heffen moeten vervolgens nog 15 locomotieven van het type BR189 van ATB-vv worden voorzien. ILT verwacht dat deze ombouw gedurende de zomer zal worden afgerond.

De overige 24 goederenlocomotieven zijn enige tijd niet meer in Nederland geweest en het is onbekend wanneer ze weer in Nederland zullen komen, waardoor ze niet op korte termijn omgebouwd zullen worden. ILT heeft nu een afspraak gemaakt met de houders van deze locomotieven dat direct bij binnenkomst in Nederland ATB-vv in de treinen zal worden aangebracht. Door het maken van deze afspraak, kan ILT in de loop van de zomer van 2012 de laatste snelheidsbeperkingen opheffen.

## 5 Vervoer

### 5.1 Ontwikkeling commercieel vervoer

Gedurende de gehele verslagperiode reed de Thalys 10x per dag per richting tussen Amsterdam en Parijs. Daarnaast reed HSA ook 2x per uur per richting de Fyra-verbinding tussen Amsterdam en Breda over de HSL-Zuid, 7 dagen per week.

HSA rijdt Fyra met tijdelijk HST materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) tussen Amsterdam Centraal, Schiphol, Rotterdam Centraal en Breda. In beide richtingen voert HSA op alle dagen een half-uursdienst uit. De maximale rijdsnelheid bedraagt 160 km/uur. De reistijd tussen Schiphol en Breda is door de hogere snelheid afgenomen van 1 uur en 36 minuten naar 53 minuten.

In totaal rijden er nu 444 treinen per week, 2 x per uur. Tabel 1 laat de actuele planning zien voor de verdere uitbreiding van het commercieel vervoer via de HSL-Zuid.

Tabel 1: Uitbreiding commercieel vervoer via de HSL-Zuid

Treindiensten	Startmoment	Materieel	Frequentie	Reistijdwinst <sup>2</sup>
Amsterdam – Rotterdam	7 september 2009	Traxx+Prio	16 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Parijs	13 december 2009	Thalys	10 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Rotterdam	4 oktober 2010	Traxx+Prio	32 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Breda	4 april 2011	Traxx+Prio	32 x p.d.	33 minuten
Amsterdam – Rotterdam	*)	V250	32 x p.d.	29 minuten
Amsterdam – Breda	*)	V250	32 x p.d.	46 minuten
Amsterdam – Brussel	*)	V250	16 x p.d.	51 minuten
Den Haag - Breda - Brussel	Onbekend	V250	8 x p.d.	20 minuten

\*) Welke uitbreiding van NS Hispeed eerst plaatsvindt, hangt af van de beschikbaarheid van de nieuwe hogesnelheidstreinen V250, de toelatingsprocedures en de opleidingen van het personeel, uiteraard in samenwerking met NMBS.

<sup>2</sup> De reistijdwinst is ten opzichte van de snelste verbinding voordat het HSL-spoor in gebruik werd genomen. De reistijdwinst van Fyra Amsterdam – Brussel ten opzichte van de Intercity Amsterdam – Brussel bedraagt 65 minuten.



## 5.2 Prestaties commercieel vervoer

De reizigersaantallen in het derde en vierde kwartaal van 2011 tonen voor zowel Fyra als Thalys een duidelijke stijging ten opzichte van beide kwartalen in 2010. NS Hispeed heeft gedurende de verslagperiode een recordaantal reizigers vervoerd met Fyra.

Het aantal Thalys-reizen bedroeg in het derde kwartaal van 2011 meer dan een half miljoen. Het lagere aantal in het vierde kwartaal van 2011 is de oorzaak van verwachte seizoensinvloeden, maar nog altijd een lichte stijging ten opzichte van dezelfde periode in 2010.

Tabel 2: Reizigersaantallen Fyra en Thalys

	<b>Fyra</b>	<b>Thalys</b>
<b>2010 – 1<sup>e</sup> kwartaal</b>	92.000	323.000
<b>2010 – 2<sup>e</sup> kwartaal</b>	149.000	437.000
<b>2010 – 3<sup>e</sup> kwartaal</b>	152.000	464.000
<b>2010 – 4<sup>e</sup> kwartaal</b>	215.000	422.000
<b>2011 – 1<sup>e</sup> kwartaal</b>	553.000	393.000
<b>2011 – 2<sup>e</sup> kwartaal</b>	688.000	512.000
<b>2011 – 3<sup>e</sup> kwartaal</b>	642.000	503.000
<b>2011 – 4<sup>e</sup> kwartaal</b>	725.000	443.000

De Fyra-treinen hadden in de tweede helft van 2011 een gemiddelde aankomstpunctualiteit van zo'n 87,4%, terwijl het percentage uitgevallen treinen 4,6% bedroeg. Dit is opnieuw een lichte verbetering voor de Fyra ten opzichte van de vorige verslagperiode, toen de aankomstpunctualiteit 86,3% en de uitval 5,6% bedroeg.

De Thalys-treinen hadden gedurende de verslagperiode in Nederland een gemiddelde aankomstpunctualiteit van 71,8% en een uitval van 1,3%. Ter vergelijking: gedurende de eerste helft van 2011 had de Thalys een gemiddelde aankomstpunctualiteit van 66,6% en een uitval van 0,9%.

## 5.3 Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS

De samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS beoogt om onder andere de verdeling van kosten en opbrengsten te regelen voor de grensoverschrijdende Fyra-verbindingen. Op hoofdlijnen is inmiddels overeenstemming bereikt tussen de vervoerders; de teksten worden geactualiseerd aan de hand van de gemaakte afspraken. Na finale toetsing door de beide directies, zal de overeenkomst ter accordering aan de Nederlandse Staat worden voorgelegd.

## 5.4 Materieel en materieelplanning

De data waarop de verschillende treindiensten kunnen starten worden grotendeels bepaald door de beschikbaarheid van toegelaten materieel en de periode die HSA (en NMBS) nodig heeft voor het proefbedrijf en de commerciële voorbereiding.

#### *Huidig materieel (Traxx en Thalys)*

Op 31 januari 2011 is een aangepast inzetcertificaat van de Traxx-locomotieven op ERTMS level 2 afgegeven. Gedurende de verslagperiode, op 16 september 2011, is de HSL-Zuid ten noorden van Rotterdam op ERTMS level 2 geschakeld, waardoor nu de Thalys en de Traxx-locomotieven beiden over de gehele HSL-Zuid op ERTMS Level 2 rijden.

#### *AnsaldoBreda*

HSA werkt nauw samen met AnsaldoBreda, Lloyd's, ILT, ProRail, NSFSC, Infrabel, Belgorail, DVIS en NMBS om de V250 treinen zo snel als mogelijk gereed te krijgen voor certificering en aflevering. Sinds afgelopen december is het testprogramma van de V250 verder geïntensiveerd en is ook het testprogramma onder vervoerderschap van HSA van start gegaan.

### **5.5 Geluid van HSL-treinen**

In de vorige voortgangsrapportage is beschreven dat het meetprogramma voorlopig was afgerond met de geluidmetingen aan de oostzijde van het tracé ter hoogte van Lansingerland. Er is op basis van die metingen geconcludeerd dat er in 2011 een overschrijding verwacht mag worden op een woning aan de W.G. Witteveenstraat. Naar aanleiding van deze conclusie heeft de minister besloten om een pilot op te zetten, waarin aanvullende geluidmaatregelen worden beproefd. Deze pilot is in goed overleg met gemeente Lansingerland opgezet. Onderzoeksbureau M+P heeft in december een plan van aanpak opgesteld voor deze pilot.

De pilot bestaat op hoofdlijnen uit de volgende vier onderdelen.

A) *Rekenmodel bakconstructie*

Voor de verdiepte bak in Lansingerland wordt een gedetailleerder rekenmodel opgesteld. Hiermee ontstaat meer inzicht in de te verwachten geluidreducties van mogelijke maatregelen.

B) *Referentiemetingen geluid*

De referentiemetingen worden uitgevoerd als V250 en Thalys op hoge snelheid op het noordelijke tracé rijden. De metingen zijn bedoeld om duidelijkheid te verschaffen of en zo ja waar hogere geluidbelastingen te verwachten zijn ten opzichte van de geluidbelastingen uit het Tracébesluit. Het meetplan is opgesteld door TNO. Er wordt op zeven locaties (twee in Kaag en Braassem, vier in Lansingerland en één in Breda) gedurende drie dagen gemeten om een goed beeld te krijgen van de geluidssituatie.

C) *Aanbrengen maatregelen ten behoeve van de pilot*

In het plan van aanpak zijn drie maatregelen in kaart gebracht die kansrijk zijn: absorptie van de baan, raildempers en middenbermschermen. Deze maatregelen worden verder uitgewerkt en op haalbaarheid getoetst.

D) *Effectmetingen geluidmaatregelen*

Zodra de maatregelen zijn getroffen kunnen de effecten van de maatregelen bepaald worden.

## 6 Financiën

### 6.1 Algemeen

Dit hoofdstuk behandelt de ontwikkeling van de projectkosten en uitgaven in de verslagperiode. De aanpassingen aan het spoorwegnet bij Breda en aan de rijkswegen A4 en A16 zijn separaat opgenomen. Hierdoor wordt de aansluiting met de PKB deel 3, de begroting en de jaarrekening behouden.

PKB deel 3 (1996) geeft aan dat met de aanleg van de HSL-Zuid een investeringsbedrag is gemoeid van € 3,413 miljard (exclusief BTW, prijspeil 1995), exclusief de bijdrage aan België. Voor een compleet beeld is de bijdrage aan België in het kostenoverzicht opgenomen.

### 6.2 Mutaties op het projectbudget

#### *Technische mutatie*

In 2011 is € 1,7 mln ontvangen van derden. Het budget van de HSL-Zuid zal met dit bedrag worden verhoogd.

#### *BTW 2011*

De BTW die in 2011 is betaald door de projectorganisatie wordt net als in eerdere jaren gecompenseerd door het Ministerie van Financiën. Het betreft een bedrag van € 10,8 mln.

#### *Prijsontwikkelingen*

Voor de prijsontwikkeling van het projectbudget zijn de percentages gehanteerd zoals opgenomen in onderstaande tabel. Het zijn de door het Ministerie van Financiën vastgestelde percentages, gebaseerd op de IBOI (Index Bruto Overheids Investerings) die door het Centraal Planbureau in het Centraal Economisch Plan worden gepresenteerd.

Prijsindexpercentages															
1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1,50	2,75	2,75	1,40	2,50	4,50	3,00	2,75	1,25	0,39	0,66	0,44	1,48	2,137	0,839	1,41
%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%

Tabel 3: prijsindexpercentages

Het projectbudget per 31 december 2011 is weergegeven in de volgende tabel.

	PKB dl 3 (pp'95)	Wijzigingen pp'95		Totaal (pp'95)	Prijs- index ( '96-'11)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'11)	
		Vorige perioden	Deze periode					
Uitvoeringskosten	3.089	741	2	3.832	896	-144	4.584	
Grondverwerving	324	-72		252	26		278	
Subtotaal	3.413	669		4.084	922	-144	4.862	
België		364		364	16		380	
Vorbereidingskosten		50		50			50	
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	1.083		4.498	938	-144	5.292	
Totaal 17.3.2 Railwegen		91		91	15	9	115	
Totaal 17.3.3 Hoofdwegen <sup>2</sup>		748		748	129	135	1.012	
Totaal excl. BTW. <sup>1</sup>	3.413	1.922		5.337	1.082	0	6.419	
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2								849
Totaal projectbudget inclusief BTW								7.268
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding <sup>3</sup>								2.996
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW <sup>4</sup>								10.264

Tabel 4: projectbudget HSL-Zuid (bedragen in € mln)

1. De projectkosten worden in deze tabel exclusief BTW weergegeven. Jaarlijks wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, de betaalde BTW op railprojecten gecompenseerd (zie regel BTW).
2. Het projectbudget is inclusief € 1.012 mln, bestemd voor aanpassingen aan rijksweg A16 (Noord-Brabant) en rijksweg A4 tussen Leiderdorp en het Ringvaartaquaduct. De bedragen van artikelonderdeel 17.3.3 Hoofdwegen zijn, in afwijking tot de railprojecten, inclusief BTW.
3. Inclusief € 34 mln voor de onderhoudscomponent gedurende 25 jaar voortvloeiend uit contractwijzigingen op het Infraspeed contract.
4. De genoemde mutaties in het projectbudget zijn opgenomen vooruitlopend op de verwerking in de Rijksbegroting.

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van het projectbudget tot en met deze 30<sup>e</sup> voortgangsrapportage.

Mutatie	Bedrag pp'95	Gecommuniceerd in Tweede Kamer		Bron: VGR nr.
		Bedrag	Prijspeil	
<b>PKB deel 3</b>	<b>3.413</b>	<b>3.413</b>	<b>1995</b>	<b>1</b>
Korting lange variant Tunnel Groene Hart	-/- 91	-/- 91		
Bijdrage aan België	364	380	1997	3
Kosten voor PKB deel 3	50	50	1995	7
Overdracht A16	537	598	2000	7
Verbeterde Vorkvariant Rotterdam West	55	61	2000	8
Overdracht A4-bundel	175	195	2000	8 + 9
Wijziging A4-bundel (wijzigingsprotocol)	10	12	2002	12
Aansluiting Breda	91	101	2000	7
Verdiepte Ligging Hoogmade	19	21	2000	9 +11
Bergschenhoek	10	12	2001	9 +11
Mopmolen	0	0	2001	9
Tenderkosten Infraprovider en Vervoer	34	36	1999	7
Communicatie	-/- 10	-/- 10	1999	6
ICT taakstelling	-/- 0	-/- 0	2001	9
Zettingsvrijeplaat	50	55	1999	7
Lange variant Tunnel Groene Hart	83	91	1999	7
Meer/Hazeldonk	2	2	2003	13
Wijzigingsprotocol A4-bundel	27	34	2004	15
Afrekening protocol A4-bundel	15	19	2006	20
Anti-vandalismeschermen	2	2	2006/7	20/22
Saldo scopewijzigingen	1.423			
Aanbestedingsresultaat civiele onderbouw	251	272	1999	7
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)	17	18	1999	7
Aanbestedingsresultaat Tunnel Groene Hart	-/- 23	-/- 25	1999	7
Lagere realisatiestand uitgaven t/m 2000	-/- 2	-/- 2		9
'Oude' spanning raming en budget	81	91	2000	11
Regieovk. taakorganisaties/versterking organisatie	21	25	2001	11
Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer	25	29	2001	11
1 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m vogelproblematiek	18	23	2004	15
3 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	7	9	2007	21
8 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	28	37	2010	27
Saldo mee- en tegenvallers	783			
Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.206			

Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.206			
Vrijval begroting PPS Infraprovider	-/- 408	-/- 476	2001	9
Saldo ontvangsten	117	144	'99/'00 '01/'02 '03/'04 '05/'06 '07/'08 '09/'11	7/9 10/12 14/16 18/20 22/24 26/28 30
Extra EU-subsidies	13	16	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Budgetoverdracht naar SSO	-2	-2	2009	26
Bijdrage Herstel & Inrichting Sophiapolder	-1	-1	2009	27
Saldo technische mutaties	-/- 282			
<b>Subtotaal mutaties</b>	<b>1.924</b>			
<b>Totaal op prijspeil 1995</b>	<b>5.337</b>			

Tabel 5: mutatieoverzicht projectbudget (bedragen in € miljoen) exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider

### 6.3 Uitgaven en aangegane verplichtingen

#### Uitgaven

Tabel 6 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 31 december 2011 is ten behoeve van het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.242 mln betaald (99,6% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Spoorwegen	Art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.466,1	39,1	6.505,2	5.378,4	115,5	1.011,3
Grondverwerving	306,7	0,2	306,9	306,9		
België	379,8		379,8	379,8		
<b>Totaal</b>	<b>7.202,5</b>	<b>39,3</b>	<b>7.241,8</b>	<b>6.115,0</b>	<b>115,5</b>	<b>1.011,3</b>

Tabel 6: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2011

#### Verplichtingen

In tabel 7 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 31 december 2011 is voor het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.258 mln verplicht (99,9% van het projectbudget exclusief de beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal <sup>1)</sup>	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Spoorwegen	art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.475,6	44,3	6.519,9	5.393,1	115,5	1.011,3
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
<b>Totaal</b>	<b>7.213,5</b>	<b>44,3</b>	<b>7.257,8</b>	<b>6.131,0</b>	<b>115,5</b>	<b>1.011,3</b>

1) Dit bedrag is inclusief € 849,5 miljoen aan BTW verplichtingen. Het bedrag aan te betalen BTW wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, jaarlijks gecompenseerd door een ophoging van het projectbudget.

Tabel 7: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2011

#### 6.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Bedragen in mln €	Totaal	T/m 2007	2008	2009	2010	2011	2012	later
<b>HSL-Zuid (IF 17.03.01)</b>	<b>6.141</b>	<b>5.826</b>	<b>136</b>	<b>33</b>	<b>55</b>	<b>66</b>	<b>25</b>	<b>-</b>
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.640	2.400	112	26	13	64	25	
- FES regulier	1.710	1.710						
- Privaat	940	940						
- EU-ontvangsten	193	193						
- Ontvangsten derden	139	101	24	7	5	2		
- Risicoreservering	519	482			37			
<b>HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)</b>	<b>115</b>	<b>115</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)</b>	<b>1.012</b>	<b>1.012</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Totaal IF 17.03</b>	<b>7.268</b>	<b>6.953</b>	<b>136</b>	<b>33</b>	<b>55</b>	<b>66</b>	<b>25</b>	<b>-</b>
Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF 13.04) (excl. BTW) <sup>3</sup>	2.962	168	121	111	101	105	114	2242
Onderhoud wijzigingen Infraprovider (IF 13.04)	34	2	1	1	1	1	1	27
<b>Totaal geplande realisatie</b>	<b>10.264</b>	<b>7.123</b>	<b>258</b>	<b>145</b>	<b>157</b>	<b>172</b>	<b>140</b>	<b>2269</b>

Tabel 8: realisatieprogramma HSL-Zuid

<sup>3</sup> De reeks 'beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider' is aangepast aan de in de verschillende jaren daadwerkelijk gerealiseerde bedragen en de verdere inschatting voor de nog komende jaren. Het totaal van deze regel is ongewijzigd gebleven.

## Ontvangsten

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	147,8	1,1	148,9
EU-subsidie	194,1		194,1
<b>Totaal</b>	<b>341,9</b>	<b>1,1</b>	<b>343,0</b>

Tabel 9: ontvangsten HSL-Zuid t/m 31 december 2011

In de verslagperiode (tweede halfjaar 2011) is € 1,1 mln aan ontvangsten van derden geboekt ten gunste van de HSL-Zuid; over heel 2011 bedraagt dit € 1,7 mln. Dit betreft ontvangsten voortvloeiend uit verkopen van grond en ontvangen vergoedingen van derden.

Conform de jaarlijks gehanteerde systematiek wordt het bedrag van de ontvangsten over 2011 toegevoegd aan het projectbudget.

### 6.5 Overhevelingen uit de risicoreservering

Ter dekking van meerkosten boven het oorspronkelijke projectbudget is de Tweede Kamer in een aantal tranches akkoord gegaan met de overheveling van de risicoreservering naar het projectbudget.

Tot en met de huidige rapportageperiode is € 519 mln budget beschikbaar gesteld uit de risicoreservering.

### 6.6 Prognose claim op de risicoreservering

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 39 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 28 mln en minus € 20 mln.

Bedragen in €	VGR 30	VGR 29	Mutatie
<b>Prognose totale claim risicoreservering</b>	<b>558 mln</b>	<b>554 mln</b>	<b>+ 4 mln</b>
Reeds overgeheveld uit risicoreservering	-/- 519 mln	-/- 519 mln	-
<b>Potentiële resterende claim op risicoreservering 50% waarde</b>	<b>39 mln</b>	<b>35 mln</b>	<b>+ 4 mln</b>
Potentiële claim op risicoreservering 90% waarde	67 mln	62 mln	+ 5 mln

Tabel 10: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

In het tweede halfjaar van 2011 is de resterende potentiële claim op de risicoreservering per saldo met € 4 mln toegenomen van € 35 mln naar € 39 mln. Deze toename wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door mutaties in de waardering van de verwachte uitkomst van geschilpunten en de mogelijk nog uit te voeren restwerkzaamheden aan de infrastructuur. Tegelijk zijn in de verslagperiode enkele risicobedragen die betrekking hadden op EMC en ERTMS vrijgevallen ten gunste van de projectprognose.



## Bijlage: Overzicht Kamerstukken

In de verslagperiode heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de volgende Kamerstukken over de HSL-Zuid aan de Tweede Kamer gezonden.

<b>Datum</b>	<b>Onderwerp</b>	<b>Kamerstuknummer</b>
27 juni 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu inzake de resultaten van de geluidemissie metingen aan het hogesnelheidsmaterieel op de HSL-Zuid te Lansingerland (Oostzijde)	22026, nr. 336
5 juli 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu met een reactie op het verzoek van de commissie om een maatregelenpakket ten aanzien van de HSA-problematiek	22026, nr. 337
24 augustus 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu inzake geluid oostzijde HSL-Zuid in Bergschenhoek	22026, nr. 338
2 september 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu over stand van zaken HSA-problematiek	22026, nr. 339
19 september 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu over stand van zaken HSA-problematiek	22026, nr. 340
7 oktober 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu ter aanbieding van de 29 <sup>e</sup> Voortgangsrapportage HSL-Zuid	22026, nr. 341
8 november 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu met beantwoording lijst van vragen inzake HSL-geluidsemisies	22026, nr. 342
18 november 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu over de financiële HSA-problematiek en over het beleidsvoornemen inzake de vervoerconcessie voor het Hoofdrailnet vanaf 2015	22026, nr. 343

## Afkortingenlijst

AT-stations:	Auto Transformator stations
ATB:	Automatische Trein Beïnvloeding
BTW:	Belasting Toegevoegde Waarde
DCMR:	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond
EMC:	Elektromagnetische Compatibiliteit
ERTMS:	European Railway Traffic Management System
EU:	Europese Unie
HSA:	High Speed Alliance
HSL-Zuid:	Hogesnelheidslijn-Zuid
IBOI:	Index Bruto Overheidsinvesteringen
ILT:	Inspectie Leefomgeving en Transport
MER:	Milieu Effect Rapportage
NAI:	Nederland Arbitrage Instituut
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS:	Nederlandse Spoorwegen
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PP :	Prijspeil
RWS:	Rijkswaterstaat
SSO:	Shared Service Organisatie
VGR:	Voortgangsrapportage