

Voortgangsrapportage 34 Hogesnelheidslijn Zuid



Datum 2 april 2014
Status definitief

Uitgegeven door:
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Inhoud

1	Inleiding 2
1.1	Vierendertigste Voortgangsrapportage 2
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 2
2	Projectvoortgang op hoofdlijnen 3
3	Infrastructuur 4
3.1	Geluidsreducerende maatregelen 4
3.2	Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) 4
3.3	Overige infrastructuur zaken 5
4	Communicatieproblemen Trein-Baan 6
4.1	Communicatiestoringen ERTMS 6
4.2	Maatregelen verbindingproblematiek 7
5	Vervoer 9
5.1	Ontwikkeling commercieel vervoer 9
5.2	Prestaties commercieel vervoer 11
6	Financiën 13
6.1	Algemeen 13
6.2	Mutaties op het projectbudget 13
6.3	Realisatieprogramma HSL-Zuid 16
6.4	Risicoreservering 18
6.5	Infraprovider 19
Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken 20	
Bijlage 2: Financieel overzicht 21	
Afkortingenlijst 23	

1 Inleiding

1.1 Vierendertigste 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 drieëndertigste Voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 juli 2013 tot en met 31 december 2013.

Eindevaluatie groot project

De Tweede Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu heeft in de procedurevergadering van 27 november 2013 besloten om rond de Voorjaarsnota 2014 advies te vragen van het Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven (BOR) inzake het al dan niet maken van afspraken over de evaluatie van het aanlegproject HSL-Zuid.

1.2 Informatie aan de Tweede Kamer

Bijlage 1 geeft een overzicht van de in de verslagperiode aan de Tweede Kamer verzonden stukken. Naast deze brieven is de Kamer ook geïnformeerd over de HSL-Zuid gedurende het Notaoverleg van 4 november 2013.

2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

Infrastructuur

Het aanlegproject HSL-Zuid is afgerond: de projectorganisatie 'Programma HSL-Zuid' is beëindigd. Wel wordt er nog gewerkt aan enkele kleine aanpassingen in het vervoersysteem, waarvan de maatregelen ter beperking van communicatieproblemen tussen trein en baan de voornaamste is.

Vervoer

Op vrijdag 27 september 2013 heeft het kabinet zijn steun uitgesproken voor het voorstel van NS en NMBS waarmee een alternatieve invulling wordt gegeven aan hun verplichtingen voor het rijden over de HSL-Zuid. Over de details van dit toekomstige vervoersaanbod is uw Kamer geïnformeerd per brief (Kamerstuk 22026, nr. 430). Het alternatieve aanbod is op maandag 4 november 2013 besproken in de Tweede Kamer (Kamerstuk 22026, nr. 451). Uit dit overleg bleek dat ook de Kamer dit voorstel steunt.

3 Infrastructuur

3.1 Geluidsreducerende maatregelen

Geluid

In april 2013 zijn de resultaten van de geluidmetingen bij acht woningen langs de HSL-Zuid aan de Kamer aangeboden. Tevens is in de begeleidende brief het verdere traject richting besluitvorming over eventuele aanvullende geluidmaatregelen langs en aan de HSL-Zuid geschetst. Onderdeel van de dossiervorming ten behoeve van deze besluitvorming is het onderzoek naar de mogelijke aanvullende geluidmaatregelen in de vorm van een pilot met drie proefvakken op de HSL-Zuid ter hoogte van de gemeente Lansingerland.

Pilot aanvullende geluidmaatregelen

Begin juli 2013 zijn de eerste twee proefvakken met geluidmaatregelen door Infrasppeed opgeleverd. Het betreft de proefvakken met raildempers en met absorberende beplating in het horizontale vlak. In augustus en november zijn door TNO geluidmetingen uitgevoerd om de effectiviteit van deze maatregelen vast te stellen. De resultaten van deze metingen worden in april 2014 verwacht. Het derde proefvak omvat de combinatie van absorberende beplating in het horizontale vlak met zogenaamde 'modulaire dubbelzijdige minigeluidsschermen' (MDM) tussen de twee sporen in.

In november 2013 is door NS Hispeed, ProRail en Infrasppeed op het emplacement Watergraafsmeer met een dummy van het MDM de situatie getest bij een stilstand van een trein naast het MDM. De aanleg van dit derde proefvak is uitgesteld vanwege ondermeer het lange, dure en onzekere implementatietraject van het MDM dat op basis van de resultaten van deze test verwacht wordt.

Plan 'Open Kap'

In december 2013 heeft de Staatssecretaris tijdens een werkbezoek aan de gemeente Lansingerland het plan "Open Kap" ontvangen van Stichting Stop Geluidsoverlast HSL en architectenbureau ONL. Het ministerie zal dit plan gaan beoordelen. Verwacht wordt dat de Staatssecretaris in het eerste kwartaal van 2014 de resultaten van deze beoordeling aan de Tweede Kamer stuurt.

3.2 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 waarvan de laatste is opgeleverd in het najaar van 2011. Door deze maatregelen en de resultaten van uitgevoerd onderzoek naar het materieel zijn er thans geen beperkingen meer in de tractiestroom afname op de HSL. Daarmee is het merendeel van de EMC gebruikbeperkingen opgeheven.

De in de vorige verslagperiodes gemelde tijdelijke maatregelen ter mitigatie van het 'mengtermen'-risico (waardoor de treindetectie kan worden verstoord) zullen nog enkele jaren van kracht zijn, totdat er meer en meer divers spoorverkeer over de HSL-Zuid rijdt.

3.3 Overige infrastructuur zaken

Afhandeling schades

De afhandeling van schades is uitbesteed aan het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4. Van de ruim duizend ingediende schadeverzoeken moeten er nog tien worden afgehandeld. Binnen het budget is hiervoor € 2,5 miljoen gereserveerd. De verwachting is dat de activiteiten uiterlijk in 2015 (einddatum van het Schadevergoedingsschap) zijn beëindigd.

Afwikkeling grondzaken

De afwikkeling van grondzaken is uitbesteed aan ProRail. Er zijn momenteel nog vier dossiers in behandeling met betrekking tot grondverwerving/onteigening, waarvan er één wacht op een uitspraak van de Rechtbank. Binnen het budget is hiervoor € 2 miljoen gereserveerd. Er moeten nog tien percelen worden verkocht of eventueel overtollig worden gesteld. De verwachte opbrengsten bedragen € 1 miljoen. De verwachting is dat alle dossiers uiterlijk in 2015 zijn afgewikkeld.

Restactiviteiten infrastructuur

Naast de pilot geluid Lansingerland lopen er nog ca. vijf kleinere af te wikkelen restpunten met betrekking tot de infrastructuur, in totaal € 1 miljoen. De verwachting is dat deze dossiers uiterlijk in 2014 zijn afgewikkeld. Daarnaast speelt nog een aantal garantiezaken in relatie tot Infrasppeed en loopt er nog een garantieclaim van de Staat op één van de civiele aannemers.

MER-evaluatie

Tien jaar na de start van het vervoer wordt een MER-evaluatie uitgevoerd. Deze is voorzien in 2018/2019. Binnen het budget is hiervoor € 1,5 miljoen gereserveerd.

4 Communicatieproblemen Trein-Baan

4.1 Communicatiestoringen ERTMS

Sinds 2011 treden er verstoringen in de dienstregeling op door uitval van de dataverbinding tussen de trein en de baan. Bij uitval van de trein-baan communicatie komt de trein tot stilstand en dit heeft vertraging of zelfs uitval van treinen tot gevolg. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen is in 2011 een multidisciplinaire Taskforce Communicatie ingesteld die deze verbingsproblemen analyseert en voorstellen tot verbetering ontwikkelt. Sinds 2013 wordt het werk om loss of communication-contact' problemen te beperken voortgezet door een beheerteam onder voorzitterschap van ProRail.

Beheerteam communicatieproblematiek ERTMS

Het beheerteam laat kwalitatieve analyses uitvoeren en behandelt de ERTMS-verbingsissues met als doel om de 'loss of communication-contact' problemen te beperken. ProRail neemt de monitoring van de kwaliteit van de verbindingen voor haar rekening zoals dit ook voor de Betuweroute, Hanzelijn en Amsterdam-Utrecht wordt ingericht. Hiermee is geborgd dat kennis over de verschillende lijnen in Nederland bij elkaar komt.

De daling in verbingsverliezen heeft zich voortgezet in de tweede helft van 2013. Het continu monitoren van de verbinding en analyseren van de verstoringen werpt haar vruchten af. Het totaal aantal treinbewegingen nam in de tweede helft van 2013 met 10% toe, terwijl het aantal verbingsverliezen met 24% af nam. Als 2013 tegen 2012 wordt afgezet zijn de resultaten nog positiever: Het aantal treinbewegingen is nagenoeg gelijk gebleven maar met 61% minder verbingsverliezen.

Tabel 1: Aantal verbingsverliezen onder ETCS level 2 (Bron: ProRail)

Kwartaal	Breda – R'dam	R'dam – A'dam	Totaal
Q2 2011	165		165
Q3 2011	98		98
Q4 2011	65	57	122
Q1 2012	55	44	99
Q2 2012	46	34	80
Q3 2012	43	57	100
Q4 2012	39	58	97
Q1 2013	32	33	65
Q2 2013	16	9	25
Q3 2013	17	19	36
Q4 2013	7	13	20

Tabel 2: Percentage verbindingsverliezen Rotterdam - Amsterdam (Bron: ProRail)

Traject Rotterdam - Amsterdam				
	Aantal treinen	Toename in %	Aantal storingen	Toename in %
H1 2012	14.531		78	
H2 2012	15.189	+5%	107	+37%
H1 2013	13.858	-9%	42	-61%
H2 2013	15.249	+10%	32	-24%

Het aantal verbindingsverliezen opgesplitst naar treinproduct is te zien in onderstaande tabellen. De streefwaarde is om te komen tot maximaal één keer verbindingsverlies per 100 uur treindienst.

Tabel 3: Aantal verbindingsverliezen per treintype (Bron: ProRail)

	TRAXX	V250	Thalys	Totaal
Noordsectie	26	-	6	32
Zuidsectie	15	-	9	24
Totaal H2'13	41	-	15	56

Tabel 4: Aantal verbindingsverliezen per treintype per 100 uur dienst (Bron: ProRail)

	TRAXX	V250	Thalys	Gemiddeld
Noordsectie	1,3	-	1,3	1,3
Zuidsectie	1,4	-	0,8	1,1
Gem. H2'13	1,3	-	1,1	1,2

In absolute zin heeft de TRAXX meer verbindingsverliezen dan de Thalys. Relatief gezien doet de Thalys het in de tweede helft van het jaar ook beter dan de TRAXX. Daar bovenop is de Thalys beter in staat om de verbinding snel te herstellen na verbindingsverlies, waardoor de vertragingen als gevolg van verbindingsverlies bij de Thalys relatief beperkt blijven.

4.2 Maatregelen verbindingsproblematiek

Na aanbevelingen van de Taskforce heeft IenM in het 2e kwartaal van 2012 opdracht gegeven om twee maatregelen ter verbetering van het vervoersproduct op de HSL-Zuid te treffen. Het gaat hierbij om twee aanpassingen in het ERTMS-waalsysteem om de totale communicatieketen te versterken.

De eerste aanpassing betreft een systeemwijziging waardoor het kortstondig wegvallen van de trein-baan communicatie in veel minder gevallen zal leiden tot het stilvallen van de treinen. De tweede aanpassing is een systeemwijziging waardoor treinen die gedurende het afremmen weer de communicatie met de baan kunnen herstellen, niet tot stilstand hoeven te komen, maar de remming mogen afbreken en weer kunnen doorrijden.

Gedurende de verslagperiode is gebleken dat het mogelijk lijkt beide wijzigingen

uit te voeren. Infrasppeed heeft vertraging opgelopen bij de voorbereiding van de implementatie van de wijzigingen, o.a. vanwege het ontbreken van resources bij de toeleverende partijen van Infrasppeed die de voorgenomen wijzigingen aan de infrastructuur moeten voorbereiden en uitvoeren.

In het derde kwartaal van 2013 zijn de impactanalyses van beide wijzigingen geleverd. In de eerste helft van 2014 wordt gewerkt aan de engineering van de wijzigingen. De verwachtingen zijn dat beide wijzigingen in het najaar van 2014 kunnen worden geïmplementeerd.

5 Vervoer

5.1 Ontwikkeling commercieel vervoer

Uitvoering HSA-concessie

Sinds 27 augustus 2012 rijdt HSA met Thalys-treinen gemiddeld 9x per dag tussen Amsterdam en Parijs. Dit houdt verband met materieelschaarste. De maximale rijsnelheid bij deze ritten bedraagt 300 km/u.

Gedurende de verslagperiode reed HSA tussen Amsterdam en Breda dagelijks tweemaal per uur per richting met tijdelijk HST materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen). De maximale rijsnelheid bij deze ritten bedraagt 160 km/uur.

NS heeft op 3 juni 2013 laten weten niet door te zullen gaan met de V250-trein van het Italiaanse AnsaldoBreda. Door de ontstane situatie hebben de vervoerders NS en NMBS in de vorige verslagperiode gewerkt aan een nieuw plan om zo snel en zo goed mogelijk invulling te geven aan de eisen uit de vervoersconcessie voor het hogesnelheidsnet (Kamerstuk 22026, nr. 296). Op vrijdag 27 september 2013 heeft het kabinet zijn steun uitgesproken voor dit alternatieve aanbod. Over de details van dit toekomstige vervoersaanbod is uw Kamer geïnformeerd per brief (Kamerstuk 22026, nr. 430).

Alternatieve aanbod

Het alternatieve aanbod is tijdens de verslagperiode besproken in de Tweede Kamer (Kamerstuk 22026, nr. 451). Uit dit nota-overleg bleek dat ook de Kamer het voorstel van de vervoerders steunt. De voorbereidingen voor de implementatie zijn gestart in afwachting van definitieve gunning voor de geïntegreerde concessie van het hogesnelheidsnet en het hoofdrailnet.

Als onderdeel van dit plan rijdt NS in samenwerking met NMBS een treinverbinding Den Haag-Brussel over conventioneel spoor. NS investeert op dit moment in dit materieel om het geschikt te maken voor vervoer over de HSL-Zuid.

Een ander onderdeel van het Alternatieve Aanbod is de uitbreiding van de Thalysdiensten. Er zijn drie verbindingen extra naar Brussel toegevoegd. Vanaf 12 april 2014 zullen twee van deze treinen per dag doorrijden naar Lille.

Daarnaast zal in 2017 gestart worden met een rechtstreekse dienst Amsterdam-Londen, die twee keer per dag zal rijden.

Tabel 5: Uitbreidingen commercieel vervoer via de HSL-Zuid

Treindienst	Periode actief	Materieel	Frequentie	Reistijdwinst ^{*)}
Amsterdam – Rotterdam	7 september 2009 - 3 oktober 2010	Traxx+Prio	16 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Rotterdam	4 oktober 2010 - 3 april 2011	Traxx+Prio	32 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Breda	4 april 2011 - heden	Traxx+Prio	32 x p.d.	33 minuten

Amsterdam – Rotterdam	10 september 2012 – 8 december 2012	V250	8 x p.d.	29 minuten
Amsterdam – Rotterdam	7 oktober 2013 – heden (spitstoevoeging)	Traxx+Prio	2 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Rotterdam	<i>Vanaf 2021</i>	Nog niet bekend**	32 x p.d.	nog niet bekend
Amsterdam – Breda	<i>Vanaf 2021</i>	Nog niet bekend**	32 x p.d.	nog niet bekend
Amsterdam – Brussel	9 december 2012 – 17 januari 2013 en <i>sindsdien gestaakt</i>	V250	16 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Brussel	7 oktober 2013 – 15 december 2013	Thalys	2 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Brussel	15 december 2013 – 12 april 2014	Thalys	3 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Brussel	Vanaf 12 april 2014	Thalys	1 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Lille	Vanaf 12 april 2014	Thalys	2 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Brussel	<i>Vanaf dienstregeling 2016</i>	Thalys	3 x p.d.	51 minuten
Amsterdam - Breda - Brussel	<i>Vanaf december 2016</i>	Traxx+Prio	16 x p.d.	nog niet bekend
Amsterdam – Parijs	13 december 2009 – 26 augustus 2012	Thalys	±10 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Parijs	26 augustus 2012 - heden	Thalys	± 9 x p.d.	51 minuten
Amsterdam - Londen	<i>Vanaf december 2016</i>	Eurostar	2 x p.d.	nog niet bekend

*) De reistijdwinst is ten opzichte van de snelste verbinding voordat het HSL-spoor in 2009 in gebruik werd genomen.

**) NS onderzoekt de snelheid van nieuw aan te schaffen IC-materieel, en welke consequenties hierbij horen. NS onderzoekt of een snelheid van 220 km per uur mogelijk is.

5.2 Prestaties commercieel vervoer

Voor de HSL-treindienst Amsterdam - Breda is het aantal reizigers in het derde en vierde kwartaal van 2013 lager dan het derde en vierde kwartaal van 2012. Dit is op basis van het aantal verkochte toeslagen. Daarbij moet opgemerkt worden dat de trajecten Schiphol – Amsterdam CS en Breda – Rotterdam inmiddels toeslagvrij zijn. Voor de Thalys-treindienst is het aantal reizigers in zowel het derde als het vierde kwartaal van 2013 gestegen ten opzichte van het derde en vierde kwartaal van 2012.

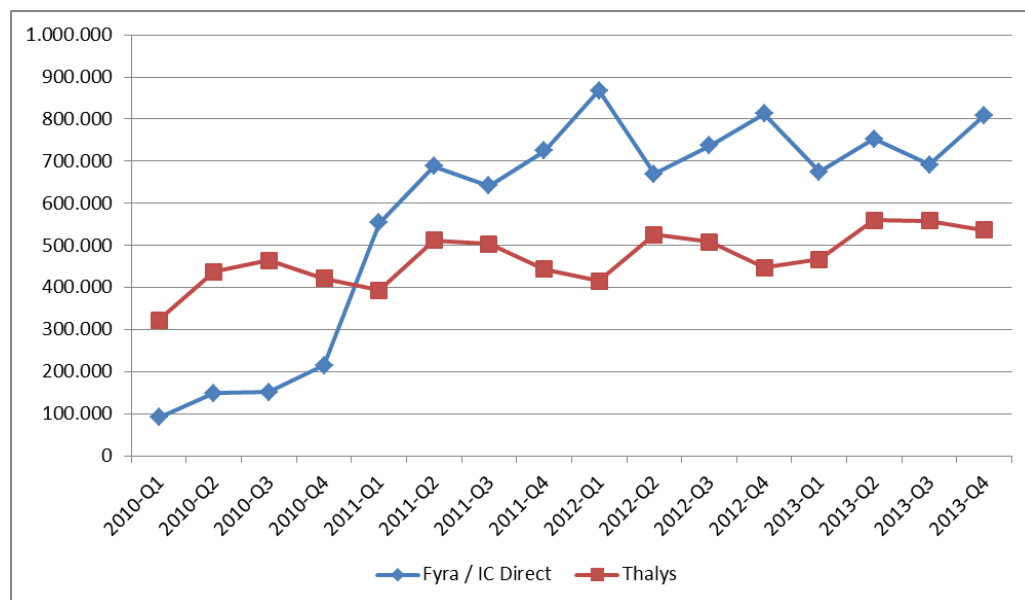
Tabel 6: Reizigersaantallen¹ IC direct² en Thalys (Bron: HSA)

	IC direct (binnenland)	Thalys
2010 – 1 ^e kwartaal	92.000	323.000
2010 – 2 ^e kwartaal	149.000	437.000
2010 – 3 ^e kwartaal	152.000	464.000
2010 – 4 ^e kwartaal	215.000	422.000
2011 – 1 ^e kwartaal	553.000	393.000
2011 – 2 ^e kwartaal	688.000	512.000
2011 – 3 ^e kwartaal	642.000	503.000
2011 – 4 ^e kwartaal	725.000	443.000
2012 – 1 ^e kwartaal	868.000	415.000
2012 – 2 ^e kwartaal	670.000	526.000
2012 – 3 ^e kwartaal	737.000	508.000
2012 – 4 ^e kwartaal	813.000	447.000
2013 – 1 ^e kwartaal	674.000	467.000
2013 – 2 ^e kwartaal	753.000	560.000
2013 – 3 ^e kwartaal	692.000	558.000
2013 – 4 ^e kwartaal	809.000	536.000

¹ Reizigersaantallen op basis van verkochte toeslagen.

² Met de ingang van de dienstregeling voor 2014 is de naam Fyra gewijzigd in Intercity direct.

Grafiek 1: Reizigersaantallen Fyra/IC direct en Thalys (Bron: HSA)



In onderstaande tabellen zijn de punctualiteits- en uitvalcijfers weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de percentages zoals de reiziger die ervaart en de percentages die aan HSA toerekenbaar zijn.

HSA heeft middels de vervoerconcessie HSL-Zuid de verplichting om een aan HSA toerekenbare punctualiteit te realiseren van boven de 95,0% en een maximaal toerekenbaar uitvalsperscentage te realiseren onder de 0,5%. HSA voldoet, net als in de vorige verslagperioden, niet aan deze laatste norm.

Tabel 7: Punctualiteitscijfers HSA (2^e helft 2013) (Bron: HSA)

	IC direct Amsterdam - Breda	Thalys
<i>Normtijd</i>	2:59	5:59
Gerealiseerd Q3	87,1%	82,3%
Gerealiseerd Q4	82,2%	78,3%
Aan HSA toerekenbaar Q3	98,2%	99,3%
Aan HSA toerekenbaar Q4	97,6%	99,3%

Tabel 8: Uitvalscijfers HSA (2^e helft 2013) (Bron: HSA)

	IC direct Amsterdam - Breda	Thalys
Gerealiseerd Q3	4,5%	0,5%
Gerealiseerd Q4	7,7%	0,9%
Aan HSA toerekenbaar Q3	2,0%	0,2%
Aan HSA toerekenbaar Q4	4,1%	0,3%

6 Financiën

6.1 Algemeen

Dit hoofdstuk behandelt de ontwikkeling van de projectkosten, verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in de verslagperiode. De aanpassingen aan het spoorweginfrastructuur 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. Het projectbudget per 31 december 2013 is weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 9: projectbudget HSL-Zuid (bedragen in € mln.)

	PKB dl 3 (pp '95)	Vorige periode n	Deze periode	Totaal (pp '95)	Prijsinde x ('96- '13)	Aansluit. mutaties begroting	Totaal (pp '13)
Uitvoeringskosten	3.089	746	-1	3.834	895	-144	4.585
Grondverwerving	324	-72		252	26		278
Subtotaal	3.413	674	-1	4.086	921	-144	4.863
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 17.03.01 HSL-Zuid	3.413	1.088	-1	4.500	937	-144	5.293
Totaal 17.03.02 Railwegen		91		91	15	9	115
Totaal 17.03.03 Hoofdwegen ²⁾		748		748	129	135	1.012
Totaal exclusief BTW ¹⁾	3.413	1.927	-1	5.339	1.081	0	6.420
BTW artikel 17.03.01 en 17.03.02							850
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief BTW							7.270

- 1) De projectkosten worden in deze tabel exclusief BTW weergegeven. Tot en met 2011 werd, 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 17.03.03 Hoofdwegen zijn, in afwijking tot de railprojecten, inclusief BTW.

6.2 Mutaties op het projectbudget

Toevoeging ontvangsten

De ontvangsten uit hoofde van grondtransacties en BTW-afrekeningen van afgesloten jaren voor in totaal € 5 miljoen zijn toegevoegd aan het projectbudget.

Technische mutatie

De pilot geluidsmaatregelen Lansingerland en enkele overige infrastructurele maatregelen worden uitgevoerd door Infrasppeed. Opdrachtverlening en betaling vinden plaats volgens het contract tussen de Staat en Infrasppeed. De gerealiseerde uitgaven worden daarmee op artikel IF 13.04 (Infraprovider HSL-Zuid) verantwoord. Derhalve is het bijbehorende budget ad € 7 miljoen overgeheveld naar IF 13.04. daarnaast is in 2013 voor € 0,5 miljoen aan werkzaamheden door ProRail uitgevoerd, waarvoor het budget is overgeheveld naar IF 13.02.

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling van het projectbudget tot en met 31 december 2013.

Tabel 10: mutatieoverzicht projectbudget (bedragen in € miljoen)

Mutatie	Bedrag pp '95	Gecommuniceerd in Tweede Kamer		Bron: VGR nr.
		Bedrag	Prijspeil	
PKB deel 3	3.413	3.413	1995	1
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
Zettingsvrije plaat	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 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	18	23	2004	15
3 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	7	9	2007	21
8 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	28	37	2010	27
9 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	7	10	2013	31/33
Saldo mee- en tegenvallers	790			

Vrijval begroting PPS Infraprovider	-408	-476	2001	9
Saldo ontvangsten	117	144	div	div
Extra EU-subsidies	13	13	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Budgetoverdracht naar SSO	-2	-2	2009	26
Bijdrage Herstel en Inrichting Sophiapolder	-1	-1	2009	27
Overheveling budget geluid naar IF 13.04	-4	-7	2013	33
Correcties n.a.v. schade A4, ontvangsten en indexering 2012	0	1	2013	33
Saldo ontvangsten	3	5	2013	34
Overheveling budget geluid en overige naar IF 13.04/13.02	-4	7	2013	34
Saldo technische mutaties	-287			
Subtotaal mutaties	1.926			
Totaal op prijspeil 1995	5.339			

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. Vanaf 2011 wordt het budget niet meer gecompenseerd voor prijscorrecties, maar actuele budgetmutaties worden wel teruggerekend naar prijspeil 1995. In onderstaande tabel zijn de prijsindexpercentages tot en met 2013 weergegeven.

Tabel 11: prijsindexpercentages

Prijsindexpercentages								
1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1,50%	2,75%	2,75%	1,40%	2,50%	4,50%	3,00%	2,75%	1,25%
2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
0,39%	0,66%	0,44%	1,48%	2,14%	0,84%	1,41%	1,89%	1,66%

BTW

In 2011 zijn de BTW-verrekeningen gerelateerd aan uitgaven uit het toen nog beschikbare budget 'afgekocht' door het Ministerie van Financiën, waardoor vanaf 2012 niet meer zoals voorheen de betaalde BTW afzonderlijk wordt gecompenseerd. Verdere projectuitgaven die uit de risicoreservering moeten worden gefinancierd komen daardoor voor de bruto (inclusief BTW) bedragen ten laste van het budget.

6.3 Realisatieprogramma HSL-Zuid

Tabel 12: realisatieprogramma HSL-Zuid

Bedragen in € mln, incl. BTW	Totaal	T/m 2013	2014	2015	2016
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.143	6.135	6	1	1
- Reguliere SVV-middelen (incl. FES BOR)	2.616	2.610	6		
- FES regulier	1.710	1.710			
- Privaat	940	940			
- EU-ontvangsten	194	194			
- Ontvangsten derden	154	152		1	1
- Risicoreservering	529	529			
HSL-Zuid Spoorwegen (IF 17.03.02)	115	115			
HSL-Zuid Hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.012			
Totaal IF 17.03	7.270	7.262	6	1	1

Tabel 13: aansluiting op de begroting van het Infrastructuurfonds, artikel 17.03

Bedragen in € 1.000, incl. BTW	2013	2014	2015	2016
Ontwerpbegroting 2014	20.036	159	159	0
NJN 2013: Overheveling naar IF 13.04 (pilot geluid)	-6.610			
NJN 2013: Saldo 2013	-7.000			
SW 2013: Saldo 2013 **)	-2.081			
VJN 2014: Saldo 2013 *)		9.081		
VJN 2014: Toevoeging ontvangsten *)		4.246	455	765
VJN 2014: Overheveling naar IF 13.04 (pilot geluid en overige) *)		-7.146		
VJN 2014: Overheveling naar IF 13.02 (werkzaamheden ProRail) *)		-468		
Najaarsnota 2013 *)	4.345	5.872	614	765

*) Te verwerken in voorjaarsnota 2014.

***) Te verwerken in Slotwet 2013.

Uitgaven

Tabel 14 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 31 december 2013 is ten behoeve van het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.262 mln betaald (99,9% van het projectbudget).

Tabel 14: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2013

Bedragen in € mln, incl. BTW	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan		
				Artikel 17.03.01 HSL-Zuid	Artikel 17.03.02 Spoorw.	Artikel 17.03.03 Hoofdw.
Vorbereidingskosten	50		50	50		
Uitvoeringskosten	6.525	1	6.526	5.399	115	1.012
Grondverwerving	306		306	306		
België	380		380	380		
Totaal	7.261	1	7.262	6.135	115	1.012

Van de aangegane verplichtingen (€ 7.264 mln) is € 2 miljoen nog niet betaald. Deze € 2 miljoen heeft voornamelijk betrekking op de afhandeling van grondtransacties.

Verplichtingen

In tabel 15 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 31 december 2013 is voor het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.264 mln verplicht (99,9% van het projectbudget).

Tabel 15: verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2013

Bedragen in € mln, incl. BTW	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan		
				Artikel 17.03.01 HSL-Zuid	Artikel 17.03.02 Spoorw.	Artikel 17.03.03 Hoofdw.
Vorbereidingskosten	50		50	50		
Uitvoeringskosten	6.526		6.526	5.399	115	1.012
Grondverwerving	308		308	308		
België	380		380	380		
Totaal	7.264	0	7.264	6.137	115	1.012

Van het totaal projectbudget (€ 7.270 mln) is voor € 6 miljoen nog geen verplichtingen aangegaan. De nog aan te gane verplichtingen hebben voornamelijk betrekking op de afhandeling van schades, diverse infrastructurele zaken en op de MER-evaluatie.

Ontvangsten

Tabel 16: ontvangsten HSL-Zuid tot en met 31 december 2013

Bedragen in € mln, incl. BTW	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	149	3	152
EU-subsidie	194		194
Totaal	343	3	346

De ontvangsten in 2013 hebben betrekking op grondtransacties en BTW-afrekeningen van afgesloten jaren.

6.4 Risicoreservering

Ter dekking van meerkosten boven het oorspronkelijke projectbudget is een risicoreservering getroffen van € 558 miljoen. De Tweede Kamer is in een aantal tranches akkoord gegaan met de overheveling van de risicoreservering naar het projectbudget. Tot en met de huidige rapportageperiode is € 529,4 miljoen budget beschikbaar gesteld uit de risicoreservering, waarvan € 10 miljoen in 2013. De resterende risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode derhalve nog € 28,6 mln.

Tabel 17: aansluiting op de begroting van het Infrastructuurfonds, artikel 13.03

Bedragen in € 1.000	Totaal	2014	2015	2016	2017
Ontwerpbegroting 2014 (stand VGR 33)	28.600	14.588	12.512	0	1.500
Herprogrammering uitgavenclaim *)	0	-8.128	-4.502	6.460	6.170
Voorjaarsnota 2014 (stand VGR 34)	28.600	6.460	8.010	6.460	7.670

*) Te verwerken in voorjaarsnota 2014.

Risicoprofiel

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 38 mln. Dit betreft voornamelijk risico's op het gebied van omgevingsgeluid en zettingen/zakkingen van de baan. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 16 mln en minus € 15 mln.

Tabel 18: claim op risicoreservering

Bedragen in € mln	VGR 34	VGR 33	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	567	573	-6
Overheveling uit risicoreservering	-529	-529	-
Potentiële claim op risicoreservering 50% waarde	38	44	-6
Potentiële claim op risicoreservering 90% waarde	54	61	-7

De mutatie in de prognose claim van de resterende risico's houdt voornamelijk verband met het overhevelen van budget (en de daarmee samenhangende maatregelen/risico's) van artikel IF 17.03 naar IF 13.04 (zie paragraaf 6.2).

6.5 Infraprovider

De Staat heeft met de Infraprovider HSL-Zuid (Infraspeed) een contract gesloten inzake de aanleg en financiering van de bovenbouw van de HSL-Zuid en het onderhoud van de gehele HSL-Zuid in de periode 2006-2031. De Infraprovider ontvangt hiervoor een beschikbaarheidsvergoeding, welke is begroot op artikel 13.04 van het Infrastructuurfonds.

Tabel 19: Infraprovider HSL-Zuid

Bedragen in € mln	Totaal	T/m 2012	2013	2014	2015	later
IF 13.04: ontwerpbegroting 2014	3.563	850	140	146	164	2.263
NJN 2013: Overheveling uit 17.03 (pilot geluid) *	7		7			
NJN 2013: Saldo 2013			-10			
SW 2013: Saldo 2013 **)			-2			
VJN 2014: Saldo 2013 *)				12		
VJN 2014: Overheveling uit 17.03 (pilot geluid en overige) *)	7			7		
VJN 2014: Kasschuif n.a.v. rentebijstellingen *)				-17	-17	34
IF 13.04: voorjaarsnota 2014	3.577	850	135	148	147	2.297

*) Te verwerken in voorjaarsnota 2014.

***) Te verwerken in slotwet 2013.

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

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

Datum	Onderwerp	Kamerstuk
27 september 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over een alternatief voor de Fyra V250	22026, nr. 430
2 oktober 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de mogelijke gevolgen bij uitstel van het Algemeen Overleg Fyra van 3 oktober 2013	22026, nr. 431
8 oktober 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het proces van vergunningverlening voor het Fyra V250-materieel	22026, nr. 433
8 oktober 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over deadlines en termijnen alternatief Fyra en nieuwe vervoerconcessie	22026, nr. 432
16 oktober 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over omgevingsgeluid langs de HSL-Zuid	22026, nr. 434
16 oktober 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij de aanbidding van de 33 ^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid	22026, nr. 435
17 oktober 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet	22026, nr. 436
5 november 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met beantwoording lijst van vragen inzake het alternatief voor de Fyra V250	22026, nr. 447
12 november 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij de aanbidding van rapport van feitelijke bevindingen bij de 33 ^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid	22026, nr. 449
3 december 2013	Brief van de minister van Financiën met een onderbouwing van het verhalen van de tegenvaller van 119 miljoen bij NS	22026, nr. 450

Bijlage 2: Financieel overzicht

Tabel 20: samenvattend financieel overzicht (Bedragen x € mln)

Aanleg HSL-Zuid	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Vorbereidingskosten	50	-	-	-	-	50
Uitvoeringskosten	5.399	10	9	8	8	5.434
Grondverwerving	306	2	-	-	-	308
België	380	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.135	12	9	8	8	6.172
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.262	12	9	8	8	7.299

Nog niet opgenomen risicoreservering	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Uitvoeringskosten	-	6	8	7	8	29
Totaal HSL-Zuid	-	6	8	7	8	29

Projectbudget	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Vorbereidingskosten	50	-	-	-	-	50
Uitvoeringskosten	5.399	4	1	1	-	5.405
Grondverwerving	306	2	-	-	-	308
België	380	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.135	6	1	1	0	6.143
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.262	6	1	1	0	7.270

Nog aan te gane verplichtingen	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Uitvoeringskosten	-	4	1	1	-	6
Totaal HSL-Zuid	-	4	1	1	-	6

Verplichte uitgaven	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Vorbereidingskosten	50	-	-	-	-	50
Uitvoeringskosten	5.399	-	-	-	-	5.399
Grondverwerving	306	2	-	-	-	308
België	380	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.135	2	0	0	0	6.137
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.262	2	0	0	0	7.264

Nog te betalen uitgaven	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Grondverwerving	-	2	-	-	-	2
Totaal HSL-Zuid	-	2	-	-	-	2

Gerealiseerde uitgaven	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Vorbereidingskosten	50	-	-	-	-	50
Uitvoeringskosten	5.399	-	-	-	-	5.399

Grondverwerving	306	-	-	-	-	306
België	380	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.135	0	0	0	0	6.135
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.262	0	0	0	0	7.262

Afkortingenlijst

AT-stations:	Auto Transformator stations
ATB:	Automatische Trein Beïnvloeding
BTW:	Belasting Toegevoegde Waarde
DVIS:	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen
EMC:	Elektromagnetische Compatibiliteit
ERTMS:	European Railway Traffic Management System
ETCS:	European Train Control System
HSA:	High Speed Alliance
HSL-Zuid:	Hogesnelheidslijn-Zuid
IBOI:	Index Bruto Overheidsinvesteringen
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS:	Nederlandse Spoorwegen
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PP :	Prijspeil
VGR:	Voortgangsrapportage