

Voortgangsrapportage 38 Hogesnelheidslijn Zuid



Datum 1 april 2016
Status Definitief

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

Inhoud

1	Inleiding 2
1.1	Achtendertigste Voortgangsrapportage 2
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 2
2	Projectvoortgang op hoofdlijnen 3
2.1	Infrastructuur 3
2.2	Vervoer 3
2.3	Implementatie alternatief HSL-aanbod 3
2.4	Audit integrale veiligheid 4
3	Infrastructuur 6
3.1	Geluidsreducerende maatregelen 6
3.2	Overige infrastructuur zaken 6
4	Communicatie Trein-Baan 8
4.1	Communicatiestoringen ERTMS 8
4.2	Maatregelen verbindingproblematiek 10
5	Vervoer 12
5.1	Ontwikkeling commercieel vervoer 12
5.2	Prestaties commercieel vervoer 13
6	Financiën 19
6.1	Algemeen 19
6.2	Mutaties op het projectbudget 20
6.3	Realisatieprogramma HSL-Zuid 22
6.4	Infraprovider 24
Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken 25	
Bijlage 2: Financieel overzicht 27	
Afkortingenlijst 28	

1 Inleiding

1.1 Achtendertigste 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 achtendertigste Voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 juli 2015 tot en met 31 december 2015.

Eindevaluatie groot project

De Tweede Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu heeft in de procedurevergadering van 23 april 2014 besloten om de grootprojectstatus van de HSL-Zuid voorlopig te handhaven en het besluit over eventuele beëindiging daarvan uit te stellen tot na afronding van de parlementaire enquête Fyra.

1.2 Informatie aan de Tweede Kamer

Bijlage 1 geeft een overzicht van de in deze verslagperiode aan de Tweede Kamer verzonden stukken. Naast deze brieven is de Kamer ook geïnformeerd over de HSL-Zuid gedurende het Algemeen Overleg Spoor van 10 september 2015 (29984, nr. 634) en het Algemeen Overleg Spoor van 19 november 2015 (29984, nr. 653).

2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

2.1 Infrastructuur

Het aanlegproject HSL-Zuid is afgerond: de projectorganisatie 'Programma HSL-Zuid' is beëindigd. Wel is er nog een aantal infrastructurele issues die samenhangen met de aanleg, bijvoorbeeld de afhandeling van schades en de afwikkeling van grondzaken, maar ook zettingen en de kwaliteit van het beton. Hoofdstuk 3 gaat hier nader op in. Daarnaast worden communicatieproblemen tussen trein en baan (onderdeel van het veiligheidssysteem ERTMS) gemonitord en onderzocht. Waar nodig en mogelijk worden hierin verbeteringen doorgevoerd. Hoofdstuk 4 gaat hier nader op in.

2.2 Vervoer

Op 15 december 2014 is de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet 2015-2025 verleend aan NS. De vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet met het daarvoor ontwikkelde alternatieve aanbod is hierin geïntegreerd¹. De vervoerder HSA is per 2015 geliquideerd en de verplichtingen en activiteiten uit hoofde van de oude HSL-concessie zijn overgegaan op NS. De uitvoering en betrouwbaarheid van de afgesproken HSL-Zuid diensten zijn bij NS belegd in een programma², waarop vanuit de vervoerconcessie gestuurd wordt. De prestaties op de HSL-Zuid zijn zichtbaar via de drie specifieke prestatie-indicatoren voor de HSL, die zien op Algemeen klantoordeel, Vervoercapaciteit in de spits (binnenland) en Reizigerspunctualiteit (voor zover toerekenbaar aan NS). Hierop wordt gestuurd met boetes als de jaarlijks gemiddelde prestaties lager zijn dan de afgesproken bodemwaarden. Om verbetering van de prestaties op de langere termijn te stimuleren is een bonus/malussysteem ingesteld met streefwaarden die NS in 2019 en 2024 moet halen.

2.3 Implementatie alternatief HSL-aanbod

Sinds 27 augustus 2012 rijdt NS-partner Thalys gemiddeld 9x per dag tussen Amsterdam en Parijs. Sinds 12 april 2014 rijdt Thalys daarnaast tweemaal per dag tussen Amsterdam en Lille en eenmaal per dag tussen Amsterdam en Brussel. Op 12 april 2015 is daar een tweede trein naar Brussel bijgekomen. In december 2015 is een dagelijkse verbinding Amsterdam-Brussel toegevoegd, zodat de totale frequentie uitkomt op 14 x per dag per richting.

Hiermee waren er tijdens de verslagperiode dagelijks 14 verbindingen in elke richting tussen Amsterdam en Brussel met de Thalys. De maximale rijnsnelheid bij deze ritten bedraagt 300 km/uur.

Gedurende de verslagperiode reed NS tussen Amsterdam en Breda dagelijks tweemaal per uur per richting met Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen. Met datzelfde materieel reed HSA vanaf 7 oktober 2013 ook tweemaal daags (ochtend en avond) per richting een extra spitstrein tussen Amsterdam en Rotterdam. De maximale rijnsnelheid bij deze ritten bedraagt 160 km/uur. In november 2015 is elk

¹ De separate vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet is daarmee vervallen.

² Het programma 'Uitvoering en betrouwbaarheid HSL-Zuid-diensten'.

uur een derde Intercity over de HSL gaan rijden tussen Amsterdam en Rotterdam. Per start van dienstregeling 2016 (in december 2015) is een vierde Intercity per uur toegevoegd, waardoor tussen Amsterdam en Rotterdam een kwartierdienst wordt gereden over de HSL.

Gedurende de verslagperiode reed NS in samenwerking met NMBS een treinverbinding Amsterdam-Brussel over conventioneel spoor. De frequentie van deze treinverbinding is 16x per dag per richting. In het alternatief HSL-aanbod is voorzien dat deze verbinding vanaf dienstregeling 2017 tussen Rotterdam en Antwerpen over de HSL gaat rijden via Breda. NS heeft gemeld dat deze stap tenminste enkele maanden vertraging oploopt, omdat de fabrikant van de locomotieven vertraging heeft opgelopen in de ontwikkeling van software die nodig is om internationaal over de HSL te rijden. Vanwege de voorziene vertraging vraagt NS in de capaciteitsaanvraag voor de dienstregeling van 2017 de huidige conventionele route via Roosendaal aan in plaats van de voorgenomen route over de HSL via Breda. Het blijft mogelijk om later in 2017 alsnog via Breda te rijden.

2.4 Audit integrale veiligheid

Na de bouwfase is door Rijkswaterstaat een Integrale Safety Case van de HSL-Zuid (ISC) opgesteld waarmee de Staat heeft aangetoond dat de exploitatie van het vervoerssysteem veilig is. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft vervolgens voor de borging van de integrale veiligheid (systeemintegratie en veiligheidsvalidatie) afspraken gemaakt met NS Internationaal (destijds HSA), Infrasppeed en ProRail.

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft Movares laten toetsen of de hierbij wettelijk voorgeschreven afstemmings- en samenwerkingsverplichting tussen betrokken partijen voldoende geborgd is (het rapport is meegestuurd met deze Voortgangsrapportage). De onderzoekers komen tot de conclusie dat de wijze waarop ProRail en NS Internationaal integrale veiligheid op papier en in de praktijk hebben ingericht in overeenstemming is met de hierop van toepassing zijn de Europese regelgeving. Vanuit het principe om continu inspanning te leveren om de veiligheid te verbeteren, doen zij de aanbeveling om extra borgingsmaatregelen te nemen. Dit vanwege de nog niet bewezen 'rijpheid', de complexiteit en het risicoprofiel van het integrale vervoerssysteem op de HSL-Zuid.

Het Ministerie van IenM heeft het rapport voorgelegd aan en besproken met ProRail en NS-Internationaal leidend tot de conclusie dat het wenselijk is om integrale veiligheidsborging op enkele punten extra aandacht te geven. Dit zal gestalte krijgen door de safety case van NS-Internationaal, de safety case van de infraprovider en onderhoudsaannemer Infrasppeed en het veiligheidsbeheersysteem van ProRail periodiek in het Veiligheid Advies Overleg (VAO) integraal te toetsen. Hierbij wordt beoordeeld in hoeverre na actualisatie van deze safety-cases nog steeds wordt voldaan aan de in de ISC geformuleerde veiligheidsdoelstellingen en –normen en in hoeverre de safety cases en het veiligheidsbeheersysteem naadloos op elkaar aansluiten, teneinde de integrale veiligheid van het gehele vervoerssysteem te waarborgen. Deze nieuwe integrale toets is voor het eerst aan de orde na actualisatie van de safety case van NS-Internationaal naar de stand van zaken per eind 2016. Het resultaat van deze integrale toetsing wordt besproken in

de stuurgroep HSL-Zuid, onder voorzitterschap van het Ministerie van IenM, en wordt opgenomen in de Voortgangsrapportage HSL-Zuid. Op deze wijze wordt gewaarborgd dat het veiligheidsniveau van het integrale vervoerssysteem op de HSL-Zuid op het vereiste niveau blijft.

3 Infrastructuur

3.1 Geluidsreducerende maatregelen

Geluid

De Tweede Kamer is per brief van 1 oktober 2015 (kenmerk IENM/BSK-2015/193523) geïnformeerd over het pakket aan geluidsmaatregelen langs de HSL-Zuid. Deze maatregelen zijn tot stand gekomen in overleg met bewoners en de betrokken gemeenten. Het maatregelenpakket bestaat uit het geluidabsorberend maken van schermen, het verlengen van schermen en het plaatsen van een nieuw scherm in de gemeente Lansingerland. Met het beschikbare budget kunnen niet alle overschrijdingen worden weggenomen. In de keuze voor geluidmaatregelen hebben de grootste knelpunten als uitgangspunt gediend. Daarbij is getracht zoveel mogelijk effect te behalen voor omliggende woningen. Ook is er veel aandacht uitgegaan naar ervaren hinder.

Na de besluitvorming volgt nu de uitvoering. De eerste werkzaamheden starten op zijn vroegst volgend jaar nadat alle plannen verder zijn uitgewerkt, in overleg met de gemeenten.

3.2 Overige infrastructuur zaken

Afhandeling schades

De afhandeling van schades is uitbesteed aan het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4. Van de ruim duizend ingediende schadeverzoeken moeten er nog twee worden afgehandeld. Daarnaast is een aantal voorlopige schadeverzoeken ingediend met betrekking tot geluid. De verwachting is dat het besluit over de geluidsmaatregelen (zie 3.1) leidt tot aanvullende en nieuwe schadeverzoeken. De gemeenschappelijke regeling Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 wordt verlengd tot 1 januari 2021. De verlenging zorgt ervoor dat aanvullende en eventuele nieuwe verzoeken op dezelfde manier worden verwerkt.

Afwikkeling grondzaken

De afwikkeling van grondzaken is uitbesteed aan ProRail. Er zijn momenteel nog twee dossiers in behandeling met betrekking tot grondverwerving/onteigening, waarvan er één wacht op een gerechtelijke uitspraak in een onteigeningszaak inzake de hoogte van de schadeloosstelling. Er resteert nog één dossier waarin gronden worden verkocht.

Restactiviteiten infrastructuur

Er bestaat nog één te monitoren verplichting in het kader van natuurcompensatie welke in 2016 eindigt. De rechtszaak rondom de geluidschermen in Noord-Brabant is afgerond, waarbij is bepaald dat de getroffen schikking in het arbitrageproces blijft gehandhaafd.

Zettingen

Bij het opleveren van de HSL door de onderbouwaannemers was bekend dat de kunstwerken en de spoorbaan op sommige plaatsen nog zettingen vertoonden.

Daartoe zijn enkele monitoringsprogramma's opgezet, waarvan sommige nog steeds door lopen. Er is een expert panel ingericht om de metingen te beoordelen en zo nodig maatregelen voor te bereiden en / of te treffen. Naar verwachting zullen in 2016 / 2017 op drie locaties herstellingen of constructiewijzingen moeten plaatsvinden om te voorkomen dat er snelheidbeperkende maatregelen moeten worden getroffen om de veilige berijdbaarheid te kunnen borgen. Het betreft de locaties Rijkswetering, Schuilingervliet en Breda Westrik. Voor Breda Westrik is een concreet herstelplan in voorbereiding. Voor Rijkswetering en Schuilingervliet wordt aanvullende meetapparatuur aangebracht om de benodigde metingen te kunnen doen die moeten leiden tot het bepalen van de benodigde herstel maatregelen. De resultaten uit de monitoringsprogramma's geven op dit moment geen aanleiding om de risicoreservering voor zettingen (zie paragraaf 6.3) aan te passen.

Betonkwaliteit

Er is geconstateerd dat op betonnen onderbouwobjecten van de HSL overmatige mosgroei plaatsvindt. Onderzoek daarnaar heeft uitgewezen dat dit een uiting kan zijn van aantasting van het beton die mogelijk consequenties heeft voor de levensduur van de betreffende objecten. Er heeft bij de Tunnel Rotterdam Noordrand nader onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijke oorzaken, de effecten op de levensduur en de mogelijke herstelmethode. De Kamer is met een separate brief van 1 oktober 2015 geïnformeerd over de resultaten van dit onderzoek. De voorbereidingen voor het in deze brief genoemde vervolg onderzoek naar de andere beton objecten op de HSL Zuid zijn inmiddels gestart. Zoals aangegeven in bovengenoemde brief is de doorlooptijd van dit onderzoek 1,5 à 2 jaar.

MER-evaluatie

Tien jaar na de start van het vervoer wordt een MER-evaluatie uitgevoerd. Deze is voorzien in 2018/2019. Daarnaast moet nog de evaluatie 'groot project' uitgevoerd worden, nadat de commissie van mening is dat het groot project als beëindigd kan worden beschouwd.

4 Communicatie Trein-Baan

4.1 Communicatiestoringen ERTMS

Sinds 2011 treden er soms verstoringen in de dienstregeling op door uitval van de dataverbinding van het veiligheidssysteem ERTMS tussen de trein en de baan. Bij uitval van de trein-baan communicatie komt de trein soms tot stilstand en dit heeft vertraging of zelfs uitval van treinen tot gevolg.

Beheerteam ERTMS

Het Beheerteam ERTMS laat kwalitatieve analyses uitvoeren en behandelt de ERTMS-verbindingsissues 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 is ingericht. Hiermee is geborgd dat kennis over de verschillende lijnen in Nederland bij elkaar komt.

Tabel 1: Aantal verbindingsverliezen 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
Q1 2014	36	21	57
Q2 2014	14	17	31
Q3 2014	32	27	59
Q4 2014	8	6	14
Q1 2015	33	10	43
Q2 2015	40	28	68
Q3 2015	41	19	60
Q4 2015	33	38	71

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

Traject Rotterdam - Amsterdam					
	Aantal treinen	Toename in % t.o.v. het half jaar ervoor	Aantal Verbindingsverliezen	Toename in % t.o.v. het half jaar ervoor	% verbindingsverlies per trein
H1 2012	14.531		78		0,54%
H2 2012	15.189	+5%	107	+37%	0,70%
H1 2013	13.858	-9%	42	-61%	0,30%
H2 2013	15.249	+10%	32	-24%	0,21%
H1 2014	16.640	+9%	38	+19%	0,23%
H2 2014	16.926	+2%	33	-13%	0,19%
H1 2015	16.774	-1%	38	+15%	0,23%
H2 2015	17.490	+4%	57	+50%	0,33%

Wat is de trend?

Het aantal verbindingsverliezen opgesplitst naar treinproduct is te zien in tabellen 3 en 4. De streefwaarde is om te komen tot maximaal één keer verbindingsverlies per 100 uur treindienst.

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

	TRAXX	Thalys	Totaal
Noordsectie	48	9	57
Zuidsectie	46	28	74
Totaal H2 '15	94	37	131

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

	TRAXX	Thalys	Gemiddeld
Noordsectie	0,96	0,93	0,95
Zuidsectie	2,42	3,09	2,75
Gem. H2 '15	1,69	2,01	1,85

In het tweede half jaar van 2015 is een stijging waarneembaar van het aantal verbindingsverliezen. Deze kunnen veroorzaakt worden door storingen aan de ERTMS installaties in de trein, aan storingen in de verbinding via GSM-R tussen de ERTMS installaties in de trein en de ERTMS installaties in de baan en storingen in de ERTMS baaninfrastructuur. De grootste veroorzakers in deze periode zijn de verbinding zelf (35%, voornamelijk mislukte handovers van de ene GSM-R cel naar de andere), het materieel (46%, voornamelijk veroorzaakt door twee modem gerelateerde issues in de trein) en het Radio Block Centre (RBC)(15%, voornamelijk veroorzaakt door het hierna onder 4.2 ook gemelde issue wat speelt bij een grenspassage van een Thalys in zuidelijke richting).

4.2 Maatregelen verbindingproblematiek

In oktober 2014 zijn er twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd binnen de ERTMS-keten op de HSL-Zuid. Deze wijzigingen hebben als doel om de impact van een kortstondig verbindingsverlies te beperken³. Vóór de wijzigingen leidde een niet herstelde verbinding in ieder geval tot een treinstilstand. Na de wijzigingen is de kans groter dat de verbinding hersteld is voordat een remming wordt ingezet of kan de remming beëindigd worden vóór de trein stil staat zodra een nieuwe verbinding tot stand is gekomen.

In het tweede half jaar van 2015 is hierdoor, als gekeken wordt naar het percentage stopsituaties en rekening houdend met het toegenomen aantal treinen over de HSL Zuid, een geringe performanceverbetering zichtbaar ten opzichte van dezelfde periode in 2014. Wel is er een verslechtering te zien ten opzichte van het eerste half jaar van 2015. De voornaamste reden hiervoor is dat het herstel van de verbinding bij de meeste gevallen langer duurde dan de remming van de trein. In de meeste gevallen kon de trein wel snel zijn weg vervolgen. Ook dit is een verbetering ten opzichte van dezelfde periode in 2014, de trein behoudt zijn rijweg autorisatie; zodra de verbinding is hersteld kan de rit gelijk weer vervolgd worden, de vertraging blijft hierdoor beperkt. Tabel 5 brengt het aantal verbindingsverliezen met de hieraan verbonden treinstops in beeld voor deze periodes.

Tabel 5: Aantal verbindingsverliezen en treinstops in de tweede helft van 2014 en tweede helft van 2015 (Bron: ProRail)

Maand	Verbindingsverlies		Met stop tot gevolg		Percentage stops
	TRAXX	Thalys	TRAXX	Thalys	Totaal
Jul '14	26	1	24	1	93%
Aug '14	6	13	6	2	42%
Sept '14	7	6	5	1	46%
Okt '14	2	1	1	0	33%
Nov '14	4	4	2	1	38%
Dec '14	2	1	1	1	67%
Totaal H2 2014	73		45		62%

Maand	Verbindingsverlies		Met stop tot gevolg		Percentage stops
	TRAXX	Thalys	TRAXX	Thalys	Totaal
Jul '15	10	8	8	5	72%
Aug '15	21	9	15	6	70%
Sept '15	10	2	3	1	33%
Okt '15	14	13	8	3	41%
Nov '15	18	2	12	1	65%
Dec '15	21	3	13	0	54%
Totaal H2 2015	131		75		57%

³ De wijzigingen dragen beperkt bij aan het verminderen van het aantal verbindingverliezen.

Door het continu monitoren van de verbindingverliezen kunnen snel verbetermaatregelen genomen worden of onderzoeken naar achterliggende oorzaken in gang worden gezet. Treinen met een slecht presterend modem, verbindingverliezen op een bepaalde locatie of verbindingverliezen als gevolg van het RBC kunnen snel worden toebedeeld aan de verantwoordelijke beheerder. De daartoe benodigde informatie-uitwisseling tussen de betrokken partijen komt steeds beter en sneller tot stand.

In het tweede half jaar van 2015 was, zoals eerder genoemd, 15% van de verbindingverliezen toe te rekenen aan het RBC, veroorzaakt door grenspassages in zuidelijke richting. Dit incident aan de Belgische grens leidt voor andere treinen op de Zuidsectie van de HSL altijd tot een stopsituatie. Door nauwe samenwerking met de Belgische infrabeheerder Infrabel wordt een oplossing voor dit issue verwacht in Q1 van 2016. De materieel issues worden direct gemeld bij Nedtrain, die de getroffen locomotief voor reparatie buiten dienst neemt.

5 Vervoer

5.1 Ontwikkeling commercieel vervoer

In de verslagperiode is een volgende stap in de uitvoering van het alternatieve vervoersaanbod genomen: de frequentie van de Thalys is per 13 december 2015 verhoogd naar 14 x per dag tussen Amsterdam en Brussel. Tevens is de Intercity direct tussen Amsterdam en Rotterdam gestart in twee slagen op resp. 9 november (17x) en 13 december 2015 (33x). Samen met de verbinding Intercity direct tussen Amsterdam en Breda is hiermee een kwartiersdienst gerealiseerd tussen Amsterdam en Rotterdam.

Tabel 6: Uitbreidingen commercieel vervoer via de HSL-Zuid

Treindienst	Periode actief	Materieel	Frequentie	Reistijdwinst ⁴
Amsterdam – Breda	4 april 2011 - heden	Traxx+Prio	32 x p.d.	33 minuten
Amsterdam – Rotterdam	7 oktober 2013 – tot onderstaande ingroei (is een spitstoevoeging)	Traxx+Prio	2 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Rotterdam	Vanaf najaar 2015	Traxx+Prio	17 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Rotterdam	Per dienstregeling 2016	Traxx+Prio	33 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Rotterdam	Vanaf 2021	ICNG	32 x p.d.	24 minuten
Amsterdam – Breda	Vanaf 2021	ICNG	32 x p.d.	38 minuten
Den Haag - Eindhoven	Vanaf 13 december 2016	Traxx+Prio	32 x p.d.	8 minuten
Amsterdam – Brussel	15 december 2013 – 12 april 2014	Thalys	3 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Brussel	12 april 2014 – 12 december 2015	Thalys	1 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Brussel	Vanaf 13 december 2015 - heden	Thalys	3 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Lille	Vanaf 12 april 2014 – heden	Thalys	2 x p.d.	51 minuten
Amsterdam - Breda - Brussel	Vanaf december 2016 ⁵	Traxx+Prio	16 x p.d.	nog niet bekend
Amsterdam – Parijs	26 augustus 2012 – heden	Thalys	± 9 x p.d.	51 minuten

⁴ De reistijdwinst is ten opzichte van de snelste verbinding voordat het HSL-spoor in 2009 in gebruik werd genomen.

⁵ Mogelijk kan deze productstap niet per start dienstregeling 2017 gerealiseerd worden. Een eventuele vertraging bedraagt naar verwachting van NS enkele maanden.

Treindienst	Periode actief	Materieel	Frequentie	Reistijdwinst ⁴
Amsterdam - Londen	Vanaf december 2016 ⁶	Eurostar	2 x p.d.	nog niet bekend

5.2 Prestaties commercieel vervoer

Voor de HSL-treindienst Amsterdam – Rotterdam (-Breda) was het aantal reizigers in de tweede helft van 2015 hoger dan in de tweede helft van 2014. Deze cijfers zijn gebaseerd op het aantal verkochte toeslagen. Daarbij moet opgemerkt worden dat de trajecten Amsterdam Centraal – Schiphol en Rotterdam – Breda sinds respectievelijk begin 2013 en eind 2013 toeslagvrij zijn. Hierdoor betreffen onderstaande reizigersaantallen alleen de reizigers op het drukste traject Schiphol – Rotterdam.

Voor de Thalys-treindienst is het aantal reizigers in de tweede helft van 2015 ca. 4% gestegen ten opzichte van de tweede helft van 2014. Bij Thalys is sprake van een seizoenseffect (zie ook figuur 1): het eerste en vierde kwartaal hebben over het algemeen lagere aantallen reizigers dan het tweede en derde kwartaal. Dit hangt samen met het grote aandeel van 'leisure-reizigers' voor internationaal vervoer, die bij voorkeur in de periode voorjaar tot herfst reizen. In (een deel van) die periode zet Thalys dubbele treinstellen in om aan de vraag te kunnen voldoen.

Het aantal reizigers in de IC direct is in de tweede helft van 2015 met ca. 30% gestegen ten opzichte van de tweede helft van 2014. De toename van de groei van de IC direct wordt mede veroorzaakt doordat sinds december 2015 een kwartierdienst is gerealiseerd tussen Amsterdam en Rotterdam.

Tabel 7: Reizigersaantallen⁷ IC direct en Thalys (Bron: NS)

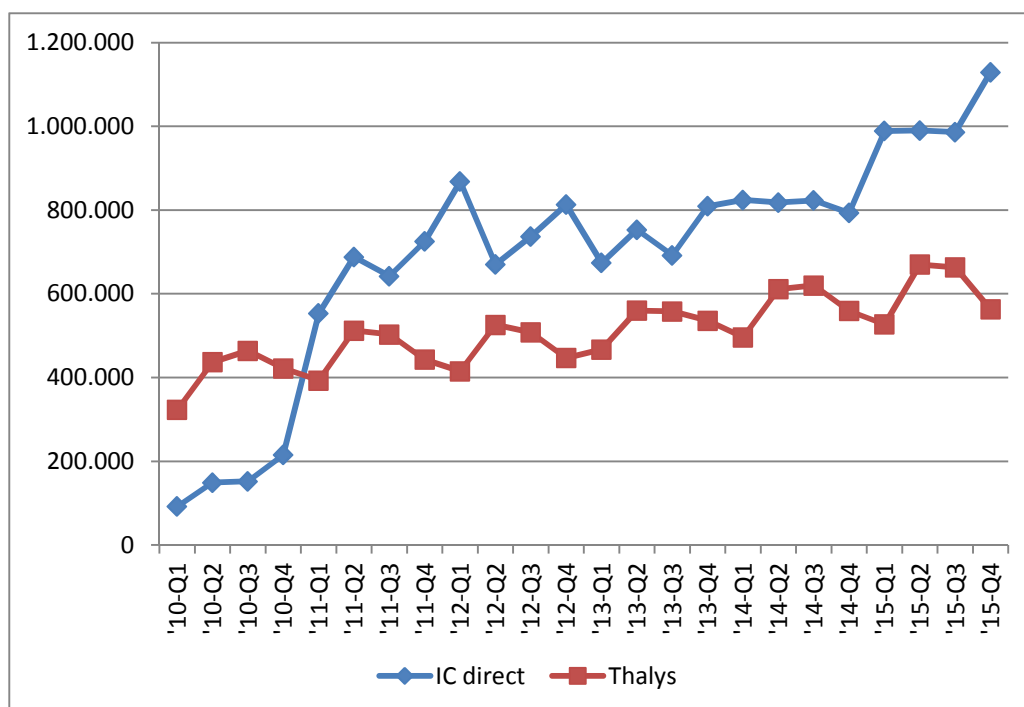
	IC direct (binnenland)	Thalys
2010 – 1^e kwartaal	92.000	323.000
2010 – 2^e kwartaal	149.000	437.000
2010 – 3^e kwartaal	152.000	464.000
2010 – 4^e kwartaal	215.000	422.000
2011 – 1^e kwartaal	553.000	393.000
2011 – 2^e kwartaal	688.000	512.000
2011 – 3^e kwartaal	642.000	503.000
2011 – 4^e kwartaal	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

⁶ NS verwacht dat de introductie met tenminste enkele maanden vertraagd is.

⁷ Reizigersaantallen op basis van verkochte toeslagen. Het aantal IC direct reizigers in december 2014 is deels gebaseerd op een schatting.

2013 – 4^e kwartaal	809.000	536.000
2014 – 1^e kwartaal	824.000	496.000
2014 – 2^e kwartaal	818.000	611.000
2014 – 3^e kwartaal	823.000	620.000
2014 – 4^e kwartaal	793.000	559.000
2015 – 1^e kwartaal	989.000	527.000
2015 – 2^e kwartaal	990.000	670.000
2015 – 3^e kwartaal	986.000	663.000
2015 – 4^e kwartaal	1.129.000	563.000

Figuur 1: Reizigersaantallen IC direct en Thalys (Bron: NS)



In onderstaande tabellen 8 en 9 zijn ter informatie de punctualiteit- en uitvalcijfers weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de percentages zoals de reiziger die ervaart en de percentages die aan NS (voorheen HSA) toerekenbaar zijn.

Met ingang van 2015 is de HSL-Zuid-concessie toegevoegd aan de vervoerconcessie 2015 – 2025. De prestatie-indicatoren met betrekking tot het vervoer over de HSL-Zuid zijn in de nieuwe geïntegreerde concessie opgenomen, waarbij de oorspronkelijke prestatie-indicatoren 'toerekenbare punctualiteit' en 'toerekenbare uitval' samen zijn genomen in de nieuwe prestatie-indicator 'Reizigerspunctualiteit HSL-Zuid'⁸. De oude indicatoren worden nog wel als informatie-indicatoren

⁸ De andere prestatie-indicatoren zijn: Algemeen klantoordeel HSL-Zuid en Vervoerscapaciteit in de spits HSL-Zuid.

gerapporteerd, maar daarvoor zijn afzonderlijk geen afrekenbare doelstellingen vastgesteld.

Voor de nieuwe prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit HSL-Zuid (toerekenbaar aan NS) is een bodemwaarde afgesproken van 94,0% en voor 2015 een progressiewaarde van 95,0%. De realisatie over het hele jaar 2015 bedraagt 94,2%⁹.

⁹ NS verantwoordt zich over de realisatie van alle prestatie-indicatoren in de (half-)jaarverantwoording over de uitvoering van de concessie aan de concessieverlener. Over deze verantwoordingen wordt de Kamer separaat geïnformeerd.

Tabel 8: Punctualiteitscijfers IC direct en Thalys (cijfers NS o.b.v. brongegevens van ProRail)

	IC direct Amsterdam - Breda	Thalys naar Brussel/Lille/Parijs
<i>Normtijd</i>	2:59	5:59
Gerealiseerd Q1 2015 ¹⁰	86,7%	83,8%
Gerealiseerd Q2 2015 ⁷	83,4%	83,2%
Gerealiseerd Q3 2015	83,8%	84,6%
Gerealiseerd Q4 2015	78,4%	79,8%
Aan NS toerekenbaar Q1 '15	97,9%	98,9%
Aan NS toerekenbaar Q2 '15	96,3%	98,8%
Aan NS toerekenbaar Q3 '15	96,9%	99,1%
Aan NS toerekenbaar Q4 '15	95,6%	98,2%

Tabel 9: Uitvalscijfers IC direct en Thalys (cijfers NS o.b.v. brongegevens van ProRail)

	IC direct Amsterdam - Breda	Thalys naar Brussel/Lille/Parijs
Gerealiseerd Q1 2015	7,3%	1,2%
Gerealiseerd Q2 2015	6,7%	0,6%
Gerealiseerd Q3 2015	7,6%	0,6%
Gerealiseerd Q4 2015	11,0%	1,2%
Aan NS toerekenbaar Q1 '15	2,1%	0,4%
Aan NS toerekenbaar Q2 '15 ¹¹	3,2%	0,2%
Aan NS toerekenbaar Q3 '15	3,5%	0,2%
Aan NS toerekenbaar Q4 '15	7,9%	0,7%

Uitval IC direct

In het derde en met name vierde kwartaal van 2015 liet de IC direct een hoog uitvalpercentage zien. De uitval van de IC direct wordt continu gemonitord en geanalyseerd. Momenteel loopt een LEAN-traject waarin de grondoorzaken van de te hoge uitval in kaart worden gebracht en waarbij het aandeel naar diverse oorzaken nader wordt gekwantificeerd. Dit onderzoek moet uitwijzen of alle veroorzakers van uitval momenteel voldoende worden aangepakt of dat additionele maatregelen nodig zijn. Dit onderzoek moet ook leiden tot een duidelijk beeld van het verbeterpotentieel. De uitkomst hiervan zal meegenomen worden bij de beantwoording van de Kamervragen van het lid De Boer (VVD) over uitval van de IC Direct.

¹⁰ Cijfers voor Q1 en Q2 2015 zijn gecorrigeerd t.o.v. de VGR 37. In VGR 37 is per abuis de normtijd van 4:59 gehanteerd in plaats van 2:59. Dit leidde tot 92,1% en 89,0% voor Q1 resp. Q2.

¹¹ Cijfer voor Q2 'Aan NS toerekenbaar' aangepast t.o.v. VGR 37 o.b.v. de definitieve vaststelling van de toerekenbare uitval. Gewijzigd van 2,2% naar 3,2%.

Aanpak uitval IC direct

Door de aanhoudende hoge uitval, die in Q3 en Q4 van 2015 verder toenam, is de aanpak van uitval in de tweede helft van 2015 verder geïntensiveerd. Het Response Team en Quick Response Team zijn opgegaan in het Verbetersteam IC direct, dat onder leiding is gebracht van een full time project management. Wekelijks wordt aan de directie van NS Reizigers en ProRail gerapporteerd over de uitvalscijfers en de voortgang van maatregelen.

Binnen het Verbetersteam is de hele operatie van NS en ProRail vertegenwoordigd. Het Verbetersteam is ingesteld met als opdracht een grondige en structurele analyse te maken en zowel specifieke als integrale maatregelen door te voeren om de performance te verbeteren. Verder zal NS op grond van de structurele analyse een reële, maar ambitieuze doelstelling formuleren voor de gemiddelde jaaruitval van de Intercity direct. Het Verbetersteam wordt ondersteund door een analyseteam met analisten en specialisten op het gebied van HSL, ERTMS en Traxx.

De lopende maatregelen in Q3 en Q4 van 2015 bleken onvoldoende effectief om de uitval terug te dringen. Dit houdt zeer waarschijnlijk mede verband met de verhoging van de rijfrequentie van de IC direct tussen Amsterdam en Rotterdam in resp. november (17x) en december (33x); nadere analyse moet de aard en omvang van dit verband verduidelijken. Het Verbetersteam heeft een aantal maatregelen van het Response Team overgenomen en hierbij de personele en budgettaire capaciteit verhoogd. Daarnaast is de focus op deze maatregelen binnen alle niveaus van de organisatie verbeterd. Bovendien heeft het Verbetersteam in Q1 2016 een serie nieuwe maatregelen opgestart.

Voortgang maatregelen

- De pilot met maatregelen om gestrande treinen sneller te kunnen afhandelen is succesvol gebleken. Het slimmer alarmeren heeft er toe geleid dat vanaf het eerste moment vanaf de melding van de treinstilstand alle betrokken partijen zich voorbereiden op de eventuele calamiteit. Vooral de inzet van de dedicated hulplocomotief heeft al een aanzienlijke doorlooptijd verkorting laten zien van gemiddeld 26 minuten. De pilot wordt voortgezet als gezamenlijk project. Het doel van het project is om gestrande reizigers binnen 60 minuten handelingsperspectief te geven (dat wil zeggen voldoende (reis-) informatie om regie over de eigen reis te kunnen voeren) en de infrastructuur binnen anderhalf uur weer beschikbaar te hebben. De planning van dit project wordt de komende periode nader ingevuld.
- Dagelijkse analyses van technische fouten aan materieel en bedieningsfouten. Maatregelen worden getroffen om de techniek en bediening hiervan te verbeteren, door onder andere een intensivering van de samenwerking met Bombardier, softwareaanpassingen in de Traxx-locomotieven, het opstellen van een top 10 storingen + oplossingen voor de machinisten, en het aanstellen van een performance manager t.b.v. het continu verbeteren van de prestaties van de machinisten.
- Om uitval door materiële defecten te reduceren heeft NS extra monteurs in het onderhoudsbedrijf Watergraafsmeer ingezet en een 'pitstopsysteem' ingevoerd. Met dit systeem worden preventief en reactief onderhoud gescheiden op het gebied van besturing, spoor- en monteurcapaciteit. Hiermee wordt de capaciteit

in het onderhoudsbedrijf vergroot terwijl de grip op deze processen wordt verhoogd.

- Het onderzoek naar de effecten van wind op de IC direct heeft geresulteerd in een verbeterplan dat in februari 2016 als business case is voorgelegd aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De eerste maatregelen uit dit plan zullen in 2016 worden doorgevoerd, dit betreft het herijken van de grenswaarden van de brug Hollands Diep. Dit zal naar verwachting leiden tot het verminderen van de hinder door wind op het Zuidelijke deel van HSL Zuid met 25% t.o.v. de huidige situatie. De meest impactvolle maatregelen kunnen op zijn vroegst in de zomer van 2018 en 2019 worden gerealiseerd. Dit betreft het plaatsen van windschermen op de brug Hollands Diep en op de meest gevoelige hotspots langs het tracé en het plaatsen van een actief waarschuwingssysteem bij de overige hotspots. Dit vergt grote investeringen (ordegrootte 40 miljoen euro). In het AO spoor van 17 februari 2016 is toegezegd om dit najaar in een brief terug te komen op de vraag of die investeringen gerechtvaardigd zijn of dat het terugbrengen van uitval doelmatiger op een andere manier kan worden opgelost.
- In Q4 2015 is de IC direct Amsterdam – Rotterdam geïntroduceerd in 'sandwichbedrijf'. Deze bestaat uit zes rytuigen met aan beide zijden een Traxx-loc. Op dit moment wordt onderzocht wanneer IC direct Amsterdam – Breda in dezelfde configuratie kan worden gereden, om te zorgen voor eenduidigheid en robuustheid in de operatie. Momenteel rijdt de IC Direct Amsterdam-Breda nog in 'trekbedrijf' (met één Traxx-loc). De wens is om dit zo spoedig mogelijk te implementeren.
- Vanaf maart 2016 wordt de aanpak gehanteerd om machinisten die nu IC direct rijden én hiervoor vrijwilliger zijn, intensiever in te zetten op de HSL. Hiermee zorgt NS dat een kleinere groep machinisten nu versneld vertrouwd en nog meer vakbekwaam wordt met de specifieke aspecten in materieel en infrastructuur op de HSL. De aanpak wordt op dit moment uitgewerkt om deze zo spoedig mogelijk te kunnen effectueren.
- Processen van NS Reizigers (met name voor de materieelbesturing) krijgen volop aandacht om deze goed te laten "inslijten". Er is een regisseur op het OCCR vrijgemaakt specifiek voor Intercity direct.

6 Financiën

6.1 Algemeen

Dit hoofdstuk behandelt de ontwikkeling van de projectkosten, verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in de verslagperiode. De aanpassingen aan het spoorweginet 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 2015 is weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 10: projectbudget HSL-Zuid (bedragen in miljoenen euro's)

<i>Bedragen in € mln. incl. BTW</i>	PKB dl 3 (pp '95)	Vorige perioden	Deze periode	Totaal (pp '95)	Prijs- index ('96-'15)	Aansluit. mutaties begrot.	Totaal (pp '15)
Uitvoeringskosten	3.089	746	56	3.891	919	-144	4.666
Grondverwerving	324	-70		254	26		280
Subtotaal	3.413	676	56	4.145	945	-144	4.946
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 17.03.01 HSL- Zuid	3.413	1.090	56	4.559	961	-144	5.376
17.03.02 Spoorwegen		91		91	15	9	115
17.03.03 Hoofdwegen ²⁾		748		748	129	135	1.012
Totaal exclusief BTW ¹⁾	3.413	1.929	56	5.398	1.105	0	6.503
BTW artikel 17.03.01 en 17.03.02							850
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief BTW							7.353

- 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 miljoen, 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

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling van het projectbudget tot en met 31 december 2015.

Tabel 11: mutatieoverzicht projectbudget (bedragen in miljoenen euro's)

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	2000	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 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	18	23	2004	15
3 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	7	9	2007	21
8 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	28	37	2010	27
9 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	7	10	2013	31/33

10 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	20	29	2015	37
Overboeking uit investeringsruimte spoor	35	49	2015	37
Saldo mee- en tegenvallers	845			
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 ontvangsten	5	7	2014	36
Overheveling budget naar IF 13.04/13.02	-2	-3	2014	36
Overhevelingen budget van IF 13.04 (restant pilot geluid)	2	2	2015	37
Overhevelingen budget naar IF 13.02 (werkz. ProRail)	-1	-1	2015	37
Overhevelingen budget naar IF 13.02 (werkz. ProRail)	0	0	2015	38
Saldo technische mutaties	-283			
Subtotaal mutaties	1.985			
Totaal op prijspeil 1995	5.398			

Toelichting nieuwe mutaties:

Er is € 0,4 miljoen overgeheveld naar artikel IF 13.02 in verband met werkzaamheden die door ProRail zijn verricht (onderzoek naar betonkwaliteit).

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 2015 weergegeven.

Tabel 12: prijsindexpercentages

1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
1,50%	2,75%	2,75%	1,40%	2,50%	4,50%	3,00%	2,75%	1,25%	0,39%
2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
0,66%	0,44%	1,48%	2,14%	0,84%	1,41%	1,89%	1,66%	1,21%	0,38%

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 13a: realisatieprogramma HSL-Zuid (bedragen in miljoenen euro's)

<i>Bedragen in € mln. incl. BTW</i>	Totaal	t/m 2014	2015	2016	2017	2018
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.226	6.136	1	40	26	23
-Reguliere SVV-middelen (incl. FES BOR)	2.664	2.604	1	18	18	23
-FES regulier	1.710	1.710				
-Privaat	940	940				
-EU-ontvangsten	194	194				
-Ontvangsten derden	160	159		1		
-Risicoreservering	558	529		21	8	
HSL-Zuid Spoorwegen (IF 17.03.02)	115	115				
HSL-Zuid Hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.012				
Totaal IF artikel 17.03	7.353	7.263	1	40	26	23

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

<i>Bedragen in € mln. incl. BTW</i>	2015	2016	2017	2018
Ontwerpbegroting 2016	21	20	26	23
Najaarsnota 2015: overheveling naar ProRail (onderzoek beton)	0			
Najaarsnota 2015: verwacht saldo doorschuiven naar 2016	-19			
Slotwet 2015: definitief saldo doorschuiven naar 2016	-1			
Voorjaarsnota 2016: toevoegen doorgeschoven saldo uit 2015		20		
Voorjaarsnota 2016	1	40	26	23

Uitgaven

Tabel 14 geeft een overzicht van de uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2015. Ten behoeve van het project HSL-Zuid is een bedrag van € 7,264 miljard betaald (98,8% van het projectbudget). In 2015 is € 0,4 miljoen betaald op de lopende verplichtingen.

Tabel 14: uitgaven HSL-Zuid (bedragen in miljoenen euro's)

<i>Bedragen in € mln. incl. BTW</i>	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	6.527	0,4	6.528	5.401	115	1.012
Grondverwerving	306		306	306		
België	380		380	380		
Totaal	7.263	0,4	7.264	6.137	115	1.012

Van de aangegane verplichtingen (€ 7,266 miljard) is € 2 miljoen nog niet betaald. Deze € 2 miljoen heeft voornamelijk betrekking op de afhandeling van grondtransacties.

Verplichtingen

Tabel 15 geeft een overzicht van de aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2015. Ten behoeve van het project HSL-Zuid is een bedrag van € 7,266 miljard verplicht (98,8% van het projectbudget). In 2015 is voor € 0,3 miljoen aan nieuwe verplichtingen aangegaan.

Tabel 15: verplichtingen HSL-Zuid (bedragen in miljoenen euro's)

<i>Bedragen in € mln. incl. BTW</i>	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	6.527	0,3	6.528	5.401	115	1.012
Grondverwerving	308		308	308		
België	380		380	380		
Totaal	7.265	0,3	7.266	6.139	115	1.012

Van het totaal projectbudget (€ 7,353 miljard) is voor € 87 miljoen nog geen verplichtingen aangegaan. De nog aan te gane verplichtingen hebben betrekking op geluidsproblematiek (€ 70 miljoen), zettingproblematiek (€ 10 miljoen), overige infrastructurele zaken (€ 3 miljoen), de afhandeling van schades (€ 2 miljoen), grondzaken (€ 1 miljoen), en overige uitgaven (€ 1 miljoen).

Ontvangsten

Tabel 16 geeft een overzicht van de ontvangsten HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2015. In 2015 is € 0,2 miljoen ontvangen in verband met grondtransacties, verzekeringsuitkeringen en de afrekening van het arbitrageproces geluidsschermen.

Tabel 16: ontvangsten HSL-Zuid (bedragen in miljoenen euro's)

<i>Bedragen in € mln. incl. BTW</i>	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	159	0,2	159
EU-subsidie	194		194
Totaal	353	0,2	353

6.4 Infraprovider

De Staat heeft met de Infraprovider HSL-Zuid (Infraspeed) een contract gesloten betreffende 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 17a: Infraprovider HSL-Zuid (bedragen in miljoenen euro's)

<i>Bedragen in € mln. incl. BTW</i>	Totaal	T/m 2014	2015	2016	2017	2018	Later
Beschikbaarheidsvergoeding	3.626	1.190	149	150	152	152	1.833
Rente- en belastingwijzigingen	-56	-89	-19	15	3	3	31
Overgedragen werkzaamheden	13	9	1	3			0
Diverse afrekeningen etc.	55	10	1	25	1	1	17
Totaal	3.638	1.120	132	193	156	156	1.881

Tabel 17b: aansluiting op de begroting van het Infrastructuurfonds, artikel 13.04

<i>Bedragen in € mln. incl. BTW</i>	Totaal	T/m 2014	2015	2016	2017	2018	Later
IF 13.04: ontwerpbegroting 2016	3.638	1.120	168	157	156	156	1.881
Najaarsnota 2015: verwacht saldo doorschuiven naar 2016	-12		-12				
Slotwet 2015: definitief saldo doorschuiven naar 2016	-24		-24				
Voorjaarsnota 2016: toevoegen doorgeschoven saldo uit 2015	36			36			
IF 13.04: voorjaarsnota 2016	3.638	1.120	132	193	156	156	1.881

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

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

Datum	Onderwerp	Kamerstuk
28 september 2015	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over twee rapportages van NS, dit betreft de NS Benchmark Hoofdrailnet en de Halfjaarrapportage HRN Concessie 2015	<u>29984, nr. 617</u>
28 september 2015	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de reactie op verzoek van de commissie voor Infrastructuur en Milieu om informatie over het spoor.	<u>29984, nr. 618</u>
1 oktober 2015	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over Aanbieding 37e Voortgangsrapportage HSL-Zuid.	<u>22026, nr. 481</u>
1 oktober 2015	Voortgangsrapportage 37 Hogesnelheidslijn Zuid.	<u>Bijlage bij 22026, nr. 481</u>
1 oktober 2015	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over geluidmaatregelen HSL-Zuid	<u>22026, nr. 482</u>
1 oktober 2015	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over betonkwaliteit HSL-Zuid	<u>22026, nr. 483</u>
8 oktober 2015	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de uitkomsten van de vierde Landelijke OV en Spoortafel, die op 2 oktober 2015 heeft plaatsgevonden.	<u>29984, nr. 623</u>
15 oktober 2015	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over informatie n.a.v. het debat ProRail op 29 september 2015.	<u>29984, nr. 625</u>
15 oktober 2015	Validatie BOV-reeksen / nader inzicht financiën spoor.	<u>Bijlage bij 29984, nr. 625</u>
15 oktober 2015	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het uitstel van het rapport van feitelijke bevindingen bij 37e Voortgangsrapportage HSL-Zuid.	<u>22026, nr. 484</u>
19 oktober 2015	Lijst van vragen en antwoorden over het rapport " <i>Doorlichting financiële meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor</i> " bij het vervoer- en beheerplan.	<u>29984, nr. 627</u>
26 oktober 2015	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het rapport van feitelijke bevindingen bij het 37 ^e voortgangsrapport.	<u>22026, nr. 485</u>
26 oktober 2015	Rapport van feitelijke bevindingen bij het 37e voortgangsrapport van het grote project Hogesnelheidslijn Zuid.	<u>Bijlage bij 22026, nr. 485</u>
28 oktober 2015	Aanbiedingsbrief van de Parlementaire	<u>33678, nr. 10</u>

	enquêtecommissie Fyra.	
28 oktober 2015	Rapport Parlementaire enquêtecommissie Fyra.	<u>33678, nr. 11</u>
30 november 2015	Lijst van vragen en antwoorden over ProRail met betrekking tot het Spoor: vervoer- en beheerplan.	<u>29984, nr. 638</u>
22 december 2015	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het Vervoerplan NS 2016 en Beheerplan ProRail 2016	<u>29984, nr. 651</u>

Bijlage 2: Financieel overzicht

Tabel 18: samenvattend financieel overzicht (bedragen in miljoenen euro's)

Projectbudget	T/m 2015	2016	2017	2018	Totaal
Uitvoeringskosten	5.401	39	24	23	5.487
Grondverwerving	306	1	2		309
België	380				380
Vorbereidingskosten	50				50
Totaal artikel 17.01	6.137	40	26	23	6.226
Artikel 17.02	115				115
Artikel 17.03	1.012				1.012
Totaal HSL-Zuid	7.264	20	26	23	7.353
Nog aan te gane verplichtingen	T/m 2015	2016	2017	2018	Totaal
Uitvoeringskosten		39	24	23	86
Grondverwerving			1		1
Totaal HSL-Zuid	0	39	25	23	87
Verplichte uitgaven	T/m 2015	2016	2017	2018	Totaal
Uitvoeringskosten	5.401				5.401
Grondverwerving	306	1	1		308
België	380				380
Vorbereidingskosten	50				50
Totaal artikel 17.01	6.137	1	1	0	6.139
Artikel 17.02	115				115
Artikel 17.03	1.012				1.012
Totaal HSL-Zuid	7.264	1	1	0	7.266
Nog te betalen uitgaven	T/m 2015	2016	2017	2018	Totaal
Grondverwerving		1	1		2
Totaal HSL-Zuid	0	1	1	0	2
Gerealiseerde uitgaven	T/m 2015	2016	2017	2018	Totaal
Uitvoeringskosten	5.401				5.401
Grondverwerving	306				306
België	380				380
Vorbereidingskosten	50				50
Totaal artikel 17.01	6.137	0	0	0	6.137
Artikel 17.02	115				115
Artikel 17.03	1.012				1.012
Totaal HSL-Zuid	7.264	0	0	0	7.264

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