



Auditdienst Rijk
Ministerie van Financiën

Accountantsrapport bij voortgangsrapportage 43 Hogesnelheidslijn Zuid

Colofon

Titel	Accountantsrapport bij voortgangsrapportage 43 Hogesnelheidslijn Zuid
Uitgebracht aan	Tweede Kamer der Staten-Generaal
Datum	28 oktober 2020
Kenmerk	2020-0000208950

Inlichtingen
Auditdienst Rijk
070-342 7700

Inhoud

1	Voorwoord—4
2	Inleiding—5
2.1	Opdracht—5
2.2	Beschrijving van het object van onderzoek—6
3	De volledigheid en de totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen informatie—7
3.1	Criteria—7
3.2	Samenvatting van de verrichte werkzaamheden—8
3.3	Conclusies—8
3.3.1	De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)—8
3.3.2	Onderzoek van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie (H5.2 van VGR)—9
3.3.3	Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)—9
4	Bijlage: Voortgangsrapportage 43 Hogesnelheidslijn Zuid—11

1 Voorwoord

In de Regeling grote projecten wordt in het kader van de voortgangsrapportage een oordeel gevraagd over een aantal nader benoemde aspecten. In relatie tot de geldende beroepsregels voor accountants leidt dit zo veel mogelijk tot een assurance-opdracht.

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 8 februari 2017 is gesproken over de grootprojectstatus van de HSL-Zuid. De commissie heeft besloten de grootprojectstatus voor dit project te handhaven, maar de informatie-afspraken te wijzigen.

De commissie heeft vastgesteld dat zich ten aanzien van de HSL-Zuid een aantal belangrijke restpunten voordoet. Het betreft de problematiek van betonkwaliteit en zettingen, maar ook de geluidsreductie, de afhandeling van schades en de afwikkeling van enkele grondzaken. Tevens constateerde de commissie, mede gelet op het onderzoeksrapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra en de totstandkoming van het alternatief voor de Fyra, dat zich ook ten aanzien van het vervoer over de HSL-Zuid en het optimale gebruik van de HSL-Zuid belangrijke restpunten voordoen. In het licht van bovenstaande restpunten heeft de commissie besloten:

- Eén voortgangsrapportage per jaar te willen ontvangen in plaats van twee;
- Bij iedere voortgangsrapportage een controle van de Auditdienst Rijk te willen ontvangen die zich beperkt tot de restpunten;

Wij hebben onze opdracht overeenkomstig de wens van de commissie aangepast en onze werkzaamheden gefocust op de restpunten met betrekking tot de aanleg van HSL-Zuid. De restpunten die spelen zijn de problemen rond de zettingen en de betonkwaliteit. Inmiddels is op het traject HSL-Zuid ook sprake van beheer en onderhoud. Werkzaamheden en onderzoeken die verbandhouden met het gebruik en onderhoud van HSL-Zuid vallen buiten de scope van ons onderzoek.

2 Inleiding

2.1 Opdracht

Het project Hogesnelheidslijn Zuid is door de Tweede Kamer der Staten-Generaal op 27 juni 1996 als groot project aangewezen. In het kader van de Regeling grote projecten dient bij de voortgangsrapportages periodiek een accountantsrapport gevoegd te worden met een oordeel over:

- de beheersing en het beheer van het project, waaronder begrepen de toereikendheid van de projectorganisatie, de kwaliteit van de bestuurlijke informatievoorziening, de werking van de administratieve organisatie en de werking van het systeem van interne controle;
- de kwaliteit en de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie.

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 8 februari 2017 heeft de commissie besloten voortaan bij iedere voortgangsrapportage een controle van de Auditdienst Rijk te willen ontvangen die zich beperkt tot de restpunten (zoals omschreven in het voorwoord) van het project.

Op grond van deze wens is de opdracht gewijzigd en rapporteren wij over:

- De volledigheid van de in de voortgangsrapportage 43 opgenomen financiële en niet-financiële informatie;
- Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie;

Informatie over de ontwikkeling van de restpunten wordt in voortgangsrapportage 43 vooral gegeven in de vorm van toekomstgerichte financiële informatie en niet-financiële informatie. Een onderzoek van de aangegane verplichtingen, gerealiseerde uitgaven en ontvangsten draagt niet bij aan de informatiebehoefte van de commissie ten aanzien van de ontwikkeling van de restpunten. Ook hebben de realisaties in de periode van 1 juli 2019 tot en met 30 juni 2020 een zeer gering financieel belang in relatie tot het totale projectbudget. De verplichtingen, uitgaven en ontvangsten zijn in de verslagperiode daarom niet door ons gecontroleerd. Tevens geven wij deze verslagperiode geen assurance bij de beheersing en het beheer van het project. Het aanlegproject HSL-Zuid is in 2006 opgeleverd. Daarna is de projectorganisatie afgebouwd. Inmiddels bestaat er geen projectorganisatie of projectbeheersing meer. De HSL-Zuid werken zijn in beheer bij Infrasppeed en ProRail-CMT (hierna ProRail)¹. De beleidsmatige aspecten van HSL-Zuid worden afgehandeld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De schadeclaims worden behandeld door het schadevergoedingsschap HSL.

Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de staatssecretaris van IenW.

¹ ProRail-CMT (contractmanagementteam) is sinds 2007 gevolmachtigd contractbeheerder van het contract met Infrasppeed (toetst namens de Staat of Infrasppeed aan de eisen van het contract voldoet).

2.2

Beschrijving van het object van onderzoek

Wij hebben de voortgangsrapportage 43 met als peildatum 30 juni 2020, die als bijlage bij dit rapport is gevoegd, onderzocht. Deze voortgangsrapportage is opgesteld onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van IenW. Het is onze verantwoordelijkheid om conclusies te formuleren over:

- de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële informatie in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten;
- de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten;
- het proces van totstandkoming (ordelijk, controleerbaar en deugdelijk) van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie;
- het proces van totstandkoming (ordelijk, controleerbaar en deugdelijk) van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie.

In voortgangsrapportage 43 wordt ingegaan op de voortgang op hoofdlijnen: restpunten aanlegproject (hoofdstuk 2), nieuwe infrastructurele maatregelen (hoofdstuk 3), vervoer (hoofdstuk 4) en de financiën (hoofdstuk 5). De teksten in hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 vallen buiten de scope van ons onderzoek omdat dit de exploitatiefase van de Hogesnelheidslijn Zuid betreft. Hoofdstuk 5.1 valt buiten de scope van ons onderzoek, omdat wij geen controleverklaring afgeven bij de historische financiële informatie.

Openbaarmaking

De ADR is de interne auditdienst van het Rijk. In de ministerraad is besloten dat het opdrachtgevende ministerie waarvoor de ADR een rapport heeft geschreven, het rapport binnen zes weken op de website van de rijksoverheid plaatst, tenzij daarvoor een uitzondering geldt. De minister van Financiën stuurt elk halfjaar een overzicht naar de Tweede Kamer met de titels van door de ADR uitgebrachte rapporten en plaatst dit overzicht op de website.

3 De volledigheid en de totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen informatie

In dit hoofdstuk zijn conclusies geformuleerd: met betrekking tot de volledigheid van de financiële en niet-financiële informatie in de bijgevoegde voortgangsrapportage 43 Hogesnelheidslijn Zuid in relatie tot de gestelde eisen in de Regeling grote projecten en met betrekking tot het proces van totstandkoming van de toekomstgerichte financiële informatie en het proces van totstandkoming van de niet-financiële informatie.

De staatssecretaris van IenW is verantwoordelijk voor het opstellen van de voortgangsrapportage 43.

Wij hebben ons onderzoek verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder Standaard 3000D "Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historische financiële informatie (directe-opdrachten)" en Standaard 3400 "Onderzoek van toekomstgerichte financiële informatie". Dienovereenkomstig hebben wij ons onderzoek zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke zekerheid of beperkte mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusies met betrekking tot de door ons onderzochte punten. Een assurance-opdracht omvat onder meer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van relevante gegevens. Wij zijn van mening dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusies.

3.1 Criteria

De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie is beoordeeld aan de hand van de eisen die hieraan worden gesteld in de Regeling grote projecten.

Daarnaast zijn eventuele aanvullende afspraken met de Tweede Kamer over de in de voortgangsrapportage op te nemen financiële en niet-financiële informatie van belang. Specifiek verwijzen wij naar de brief d.d. 13 februari 2017 met kenmerk 2017Z00708/2017D04624 waarin gewijzigde informatie-afspraken zijn opgenomen over de inhoud van de voortgangsrapportage.

Met betrekking tot de totstandkoming van toekomstgerichte financiële informatie en de totstandkoming van niet-financiële informatie geldt dat de desbetreffende informatie op een ordelijke, controleerbare en deugdelijke wijze tot stand komt. De belangrijkste in dat kader vast te stellen aspecten zijn dat:

- de verantwoordelijkheden en bevoegdheden goed in het totstandkomingsproces zijn belegd;
- het totstandkomingsproces achteraf reconstrueerbaar is;
- de informatie die als uitkomst van het totstandkomingsproces is opgeleverd op volledige en juiste wijze in de voortgangsrapportage is opgenomen.

Verder geldt dat de toekomstgerichte financiële informatie en de niet-financiële informatie niet strijdig mag zijn met andere in de voortgangsrapportage opgenomen informatie.

Waar nodig dient de niet-financiële informatie te zijn voorzien van een duidelijke bronvermelding.

3.2 **Samenvatting van de verrichte werkzaamheden**

De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie

Ter zake van de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie, zijn wij nagegaan of de volgens artikel 12 van de Regeling grote projecten op te nemen informatie is opgenomen in de voortgangsrapportage. Ons onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusies.

Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie

Voor de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie hebben wij vier punten onderzocht. Hierna geven wij per punt aan wat de verrichte werkzaamheden zijn en welke mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusies.

Ten eerste zijn wij nagegaan dat deze informatie ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand is gekomen. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid is verkregen.

Ten tweede hebben wij onderzocht of de gehanteerde veronderstellingen een redelijke basis vormen voor de toekomstgerichte financiële informatie. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen.

Ten derde hebben wij onderzocht of de toekomstgerichte financiële informatie op een juiste wijze op basis van de veronderstellingen is opgesteld en gepresenteerd. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid is verkregen.

Ten vierde zijn wij nagegaan dat de opgenomen toekomstgerichte financiële informatie niet strijdig is met de historische financiële informatie en de niet-financiële informatie in de voortgangsrapportage. Dit onderzoek is zo gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen.

Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie

Ter zake van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie zijn wij nagegaan dat deze informatie ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand is gekomen. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid is verkregen.

Voorts zijn wij nagegaan dat de opgenomen niet-financiële informatie niet strijdig is met de financiële informatie in de voortgangsrapportage. Ons onderzoek is zo gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusie.

3.3 **Conclusies**

Op grond van ons onderzoek komen wij tot de volgende conclusies:

3.3.1 *De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)*

In voortgangsrapportage 43 ontbreekt kwantitatieve informatie over dreigende kostenoverschrijdingen met betrekking tot zettingen bij Schuilingervliet, Rijkswatering, Westrik en de nieuwe locatie Oude Terp. Ook voorstellen voor vermindering dan wel beperking van overschrijdingen en de eventuele budgettaire inpassing ervan ontbreken voor de zettingen. Voor de locaties Rijkswatering, Westrik en Oude Terp zijn nieuwe kwantitatieve risicoanalyses opgesteld, maar deze zijn nog niet in de informatie over dreigende kostenoverschrijdingen verwerkt. Wel is aangegeven dat het huidige budget naar verwachting niet toereikend zal zijn. De oplossingsrichtingen van de problemen rond zettingen bij Schuilingervliet en de

kosten hiervan zijn nog in onderzoek bij het verschijnen van deze VGR. De staatssecretaris van IenW laat de uitkomsten van de risicoanalyses nog nader beoordelen door ProRail, in samenhang met de toekomstige uitkomsten van de risicoanalyse voor Schuilingervliet, voordat de uitkomsten budgettair worden verwerkt. Eén en ander is toelicht in paragraaf 2.2.1 van VGR 43.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is ons, met uitzondering van in de voorgaande alinea benoemde ontbrekende informatie, niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de financiële en niet-financiële informatie niet in alle van materieel belang zijnde opzichten in overeenstemming met artikel 12 van de Regeling grote projecten is opgenomen in de voortgangsrapportage.

3.3.2 Onderzoek van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie (H5.2 van VGR)

De in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie aangaande de toekomstige financiële gevolgen van de restpunten is in alle van materieel belang zijnde opzichten ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand gekomen, met uitzondering van de toekomstgerichte financiële informatie met betrekking tot de zettingen.

Voor de zettingen op de locaties Rijpwetering, Westrik en Oude Terp zijn nieuwe kwantitatieve risicoanalyses opgesteld, maar deze zijn nog niet in de informatie over dreigende kostenoverschrijdingen verwerkt. Wel is aangegeven dat het huidige budget naar verwachting niet toereikend zal zijn. Voor Schuilingervliet heeft nog geen actualisatie van de kwantitatieve risicoanalyse plaatsgevonden omdat de onderliggende onderzoeken nog onderhanden zijn. De staatssecretaris van IenW laat de uitkomsten van de risicoanalyses nog nader beoordelen door ProRail, in samenhang met de toekomstige uitkomsten van de risicoanalyse voor Schuilingervliet, voordat de uitkomsten budgettair worden verwerkt. Daarom heeft IenW de gevolgen van de gewijzigde omstandigheden met betrekking tot zettingen in termen van tijd en geld niet aangegeven in deze voortgangsrapportage.

Op grond van ons onderzoek naar de onderbouwing van de veronderstellingen is ons, met uitzondering van de voorgaande opmerkingen over de zettingen niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de veronderstellingen geen redelijke basis vormen voor de toekomstgerichte financiële informatie aangaande de toekomstige financiële gevolgen van de restpunten.

De toekomstgerichte financiële informatie is, met uitzondering van de voorgaande opmerkingen over de zettingen op een juiste wijze op basis van de veronderstellingen opgesteld en gepresenteerd in overeenstemming met de verslaggevingsgrondslagen zoals deze opgenomen zijn in de Comptabiliteitswet 2016.

De werkelijke toekomstige financiële gevolgen van de restpunten zullen naar alle waarschijnlijkheid afwijken van de voorspelling aangezien de veronderstelde gebeurtenissen zich veelal niet zullen voordoen zoals verwacht. Dit kan een materiële afwijking tot gevolg hebben.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie, strijdig is met de historische financiële informatie of de niet-financiële informatie.

3.3.3 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)

De in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie is in alle van materieel belang zijnde opzichten ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand gekomen.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie, strijdig is met de financiële informatie.

Wij zijn gaarne bereid een en ander nader toe te lichten.

Den Haag, 28 oktober 2020

Auditdienst Rijk

G. Baak MSc RA

4 Bijlage: Voortgangsrapportage 43 Hogesnelheidslijn Zuid

Voortgangsrapportage 43 Hogesnelheidslijn Zuid



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

Inleiding	1
1.1 Drieënveertigste Voortgangsrapportage	2
1.2 Leeswijzer	2
1.3 Projectbeheer	3
2 Restpunten aanlegproject	4
2.1 Afwikkeling grondverwerving en schadeverzoeken	4
2.2 Zettingen en betonkwaliteit	4
3 Nieuwe infrastructurele maatregelen	7
3.1 Geluidsmaatregelen	7
3.2 Maatregelen ter verbetering prestaties	7
4 Vervoer	9
4.1 Reizigersgroei	9
4.2 Ontwikkeling ingroei HSL-Zuid aanbod	11
5 Financiën	12
5.1 Verslagperiode	12
5.2 Toekomstgerichte financiële informatie	12
Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken	14

1 Inleiding

1.1 Drieënveertigste Voortgangsrapportage

Het project Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) valt onder de Regeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. Op 13 februari 2017¹ heeft de Kamer aangegeven dat zij vasthoudt aan de grootprojectstatus en éénmaal per jaar wenst te worden geïnformeerd over de belangrijkste *restpunten* met betrekking tot de HSL-Zuid, de geluidsreductie en over het optimale gebruik van de HSL-Zuid. De formele verslagperiode van deze Voortgangsrapportage (VGR) HSL-Zuid loopt van 1 juli 2019 tot en met 30 juni 2020. Daarnaast wordt ook gerapporteerd over actuele ontwikkelingen die zich na 30 juni hebben voorgedaan. De VGR is tot stand is gekomen op basis van informatie van ProRail en NS. Daar waar er andere bronnen zijn, wordt dit in de tekst vermeld.

Op 10 april 2019 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat de Staatssecretaris van IenW geïnformeerd over het besluit om de procedure die leidt tot beëindiging van de grootprojectstatus van het project HSL-Zuid in gang te zetten. In dit kader heeft de Kamer de Staatssecretaris verzocht een eindevaluatie op te stellen, zoals bedoeld in artikel 15 van de Regeling Grote Projecten². De Staatssecretaris heeft toegezegd een eindevaluatie in te stellen en deze naar verwachting eind 2019 op te leveren³. Deze eindevaluatie is op 30 januari 2020 naar de Kamer gestuurd⁴. De door de Kamer ingediende schriftelijke vragen over de eindevaluatie zijn op 8 april 2020 beantwoord⁵. Hierop is het verzoek van de Kamer gekomen om aanvullend onderzoek te doen met betrekking tot de doelstellingen van de aanleg van de HSL-Zuid. In de brief bij deze voortgangsrapportage wordt hierop ingegaan.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 komen de *restpunten* van het oorspronkelijke aanlegproject aan de orde, waaronder afwikkeling van enkele grondzaken, zettingen en betonkwaliteit. Ontwikkelingen die zich voordoen in het reguliere onderhoud vallen niet onder de *restpunten* van het aanlegproject en worden daarom in deze voortgangsrapportage buiten beschouwing gelaten. Hoofdstuk 3 benoemt de nieuwe investeringsopgaven die na de oplevering van de HSL-Zuid (2006) zijn opgekomen en niet direct gerelateerd zijn aan de aanleg van de HSL-Zuid: infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder en ter verbetering van de prestaties van het vervoersaanbod op de HSL-Zuid. Veranderingen in het vervoersaanbod over de HSL-Zuid en de reizigersgroei komen aan de orde in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 geeft tot slot een overzicht van de budgettaire ontwikkeling en een doorkijk voor de budgettaire ontwikkeling

¹ Zie brief Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over wijziging informatie-afspraken, d.d. 13 februari 2017, 2017Z00708/2017D04624

² Zie brief Commissie IenW aan de Staatssecretaris over beëindiging grootprojectstatus HSL-Zuid, kenmerk: 2019Z05643/2019D14986

³ Zie brief van de Staatssecretaris van IenW aan de Kamer, 25 april 2019, Tweede Kamer, 2018-2019, 22026, nr. 508

⁴ Tweede Kamer, 2018-2019, 22026, nr. 511

⁵ Tweede Kamer, 2018-2019, 22026, nr. 513

voor de *restpunten* van het aanlegproject. De budgettaire verantwoording van de infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder en ter verbetering van de prestaties van het vervoersaanbod op de HSL-Zuid is opgenomen in de budgettaire nota's van Infrastructuurfonds (artikel 13.03, aanleg spoor).

De door NS en ProRail geleverde prestaties op de HSL-Zuid zijn niet opgenomen in deze VGR omdat de Kamer hierover reeds wordt geïnformeerd in de reguliere rapportages in het kader van de concessies. Deze zijn te vinden in de jaarrapportages van NS en ProRail over 2019 en de halfjaarverantwoording van NS en ProRail over de eerste helft van 2020⁶. Tevens zijn de actuele gegevens over de prestaties op de HSL-Zuid op de websites van NS en ProRail te vinden⁷.

1.3 Projectbeheer

ProRail is beheerder van alle hoofdspoorwegen (vanaf 2006/2007 ook van de HSL-Zuid-secties Hoofddorp-Rotterdam West en Barendrecht-Belgische grens). Anders dan op de rest van het spoor heeft de Staat voor de HSL-Zuid-secties het feitelijke beheer en onderhoud bij Infrasppeed BV ondergebracht.

De Staat heeft op 5 december 2001 een contract (looptijd tot medio 2031) afgesloten met Infrasppeed BV (hierna Infrasppeed) ten behoeve van de financiering, het ontwerp en de aanleg van de bovenbouw⁸ (o.a. sporen, bovenleiding en systemen) van de HSL-Zuid (2006 afgerond). Ook het beheer en onderhoud (inclusief storingsherstel, vernieuwing, performance management) van de HSL-Zuid-secties (onder- en bovenbouw) is met dit contract voor 25 jaar belegd bij Infrasppeed. De verkeersleiding en capaciteitsverdeling voor de HSL worden wel door ProRail uitgevoerd. Naast de hogesnelheidssecties bevat de HSL-Zuid-*corridor* conventionele delen die ook worden beheerd door ProRail en buiten het contract met Infrasppeed vallen.

Vanaf 2007 is het contractmanagement van de HSL-Zuid-secties grotendeels bij volmacht namens de Staat bij het Contract Management Team (CMT) bij ProRail belegd. ProRail CMT ziet toe op nakoming door Infrasppeed van de contractuele verplichtingen (bijvoorbeeld m.b.t. performance en veiligheid). Daarnaast adviseert ProRail CMT de Staat over de afwikkeling en nazorg van de restpunten van de aanleg (zoals betonkwaliteit en zettingen) waarvan het financiële risico bij de Staat ligt. Bij het ministerie van IenW is het beheer van de HSL-Zuid belegd in de reguliere lijn, bij DG Mobiliteit, directie Openbaar Vervoer en Spoor.

⁶ De halfjaarverantwoording van NS en ProRail zijn op moment van schrijven nog niet gepubliceerd.

⁷ De meest recente prestaties van NS zijn te vinden op de website van NS (<https://www.ns.nl/over-ns/de-spoorsector/verantwoording.html>). De meest recente prestaties van ProRail en punctualiteitscijfers, inclusief uitvalcijfers, zijn te vinden op het openbare online prestatiedashboard van ProRail (<http://prestaties.prorail.nl>).

⁸ De zogenaamde Restated Implementation Agreement (RIA).

2 Restpunten aanlegproject

Met de afronding van de bouwfase en oplevering van de HSL-Zuid in 2006 is het grootproject HSL-Zuid nagenoeg afgerond. Na de bouwfase resteren nog een aantal restpunten.

2.1 Afwikkeling grondverwerving en schadeverzoeken

In het kader van de afhandeling grondverwerving HSL-Zuid loopt nog een rechtszaak met betrekking tot een onteigeningsprocedure. Uitspraak door de Rechtbank wordt in 2021 verwacht. Een aantal restgronden zal naar verwachting in de komende jaren nog kunnen worden verkocht via het Rijksvastgoed bedrijf. De overige grondverwervingszaken zijn afgehandeld. Alle ingediende verzoeken tot schadevergoeding of nadeelcompensatie zijn afgehandeld, met uitzondering van verzoeken die betrekking hebben op geluid. Vanwege de samenloop met het geluidsmaatregelenpakket HSL-Zuid, is het waarschijnlijk nodig om de Gemeenschappelijke Regeling voor het Schadeschap HSL-Zuid te verlengen tot en met 2025.

2.2 Zettingen en betonkwaliteit

In 2018 zijn kwantitatieve risicoanalyses uitgevoerd voor de zettingen en betonkwaliteit. Op basis van deze analyses is € 27,4 miljoen en respectievelijk € 3,9 miljoen beschikbaar gesteld voor het oplossen van deze problematiek. De opdrachtverlening voor de uitvoering van betreffende maatregelen vindt plaats binnen het bestaande PPS-contract met de Infraprovider HSL-Zuid. De betreffende budgetten zijn daarom overgeheveld naar artikel 13.04 van de begroting Infrastructuurfonds alwaar ook de verantwoording over deze uitgaven plaatsvindt.

2.2.1 Zettingen

Nieuwe spoorstaafbevestigingen en kwantitatieve risicoanalyse

Op de HSL-Zuid liggen de spoorstaven niet op ballast maar deze zijn bevestigd op betonnen platen. Bij zettingen (horizontale en/of verticale verplaatsingen van de baan- en spoorligging) kan de spoorligging dusdanig veranderen dat een snelheid van 300 km/h niet meer mogelijk is. Om dit te voorkomen werkt ProRail momenteel op vier zettinglocaties aan vervanging van de huidige spoorstaafbevestigingen door nieuwe versies met een grotere horizontale en verticale nastelmogelijkheid. Als gevolg hiervan kan de spoorligging ondanks de optredende zettingen langer binnen de toleranties worden gehouden die nodig zijn voor de veilige berijdbaarheid van de HSL Zuid.

Voor de locaties Westrik, Rijpwetering en Oude Terp is in 2020 een (nieuwe) kwantitatieve risicoanalyse uitgevoerd door Royal Haskoning DHV. Voor de locatie Schuilingervliet zal pas in 2021 een nieuwe kwantitatieve risicoanalyse kunnen worden uitgevoerd, omdat er nu nog een pilot loopt om de bestaande

herstelmethode te optimaliseren. Daarom is de volledige kwantitatieve risicoanalyse naar verwachting in het voorjaar van 2021 beschikbaar.

Locatie Westrik bij Breda

Ten opzichte van de vorige verslagperiode is over de locatie Westrik geen nieuwe verslechtering in de baanligging te melden. Volgens ProRail zijn geen herstelmaatregelen in de baan nodig omdat de laatste geometrische kwartaalmetingen van Infrasppeed herbevestigen dat de baan zich stabiliseert. Voor deze locatie is éénmalig herstel van de spoorligging voorzien over een lengte van 500-800m. Voor de uitvoering van deze werkzaamheden zal een plan worden opgezet dat na beoordeling van ProRail zal worden uitgevoerd. De uitvoering zal waarschijnlijk in 2021 plaatsvinden en zal worden uitgevoerd in een speciaal daarvoor te regelen onderhoudsweekend.

Locatie Schuilingervliet

De in 2018, 2019 en 2020 getroffen herstelmaatregelen hebben niet het beoogde effect opgeleverd. Inmiddels is de verslechtering van de baanligging zodanig toegenomen⁹ dat de spoorligging met extra onderhoud en de nieuwe spoorstaafbevestigingen op langere termijn waarschijnlijk niet binnen de vereiste marges is te houden, waarvoor de veilige berijdbaarheid is gegarandeerd. Het in VGR42 aangekondigde onderzoek naar alternatieve oplossingsrichtingen loopt langer door dan verwacht. ProRail zet na kosten-baten afweging van diverse alternatieven in op optimalisering van de bestaande herstelmethode¹⁰ Deze methode wordt dit najaar in een pilot verder uitgetest.

Pas als de pilot in november 2020 is afgerond zal ProRail in het voorjaar van 2021 een keuze maken voor een herstelmethode die de grootste kans van slagen heeft op een bestendig positief effect. Dan zal ook meer te zeggen zijn over de kosten die dit met zich mee brengt op basis waarvan een kwantitatieve risicoanalyse kan worden uitgevoerd.

Locatie Rijpwetering

Er is geen sprake van verdere verslechtering van het tempo van de verplaatsing van het baanlichaam en er bestaan geen verhoogde risico's voor veilige berijdbaarheid in de komende jaren. Op termijn is ondanks de vervanging van de spoorstaafbevestigingen, aan maatregelen niet te ontkomen. Op basis van analyse van historische meetresultaten en nadere onderzoeken is vastgesteld dat voor het gebied zuidzijde het aanbrengen van een verankerde damwand de beste wijze is om de vereiste stabiliteit in de baan te brengen. De oplossing bestaat eruit dat de verankerde damwanden, die nu deels zijn aangebracht, worden doorgetrokken over de hele lengte waar de vervormingen zijn geconstateerd. Deze oplossing wordt komende maanden verder uitgewerkt. Inmiddels is duidelijk geworden dat het defect zich zowel op de zuidzijde als de noordzijde van het baandeel voordoet. Voor deze noordzijde wordt nu ook een monitoringsysteem ingericht om de gedragingen van de spoorbaan door de tijd heen beter te kunnen meten. De uitkomsten moeten uitwijzen of ook voor deze zijde een damwandconstructie noodzakelijk is.

⁹ Dit blijkt uit de meest recente geometrische metingen van de bovenbouw die in opdracht van ProRail zijn uitgevoerd. Het aantal voegen, waar het defect zich manifesteert, is gestegen van 150 tot 165

¹⁰ Daarbij wordt Dieper gefundeerd en rekening gehouden met de variatie in de stevigheid van bodemlagen onder de baan.

Oude Terp

Op de locatie "Oude Terp" worden 'rijzingen' in de spoorligging gemeten: het spoor gaat hier omhoog. De oorzaak hiervan ligt in het bij de aanleg van de spoorbaan gebruikte materiaal dat zwelt onder invloed van vocht. Tot op heden kan het spoor op deze locatie binnen de vereiste toleranties worden gehouden, echter zijn de nastelmogelijkheid van de spoorstaafbevestiging bijna uitgeput terwijl de verwachting is dat de zwellings nog niet ten einde is. ProRail zet voorlopig in op het ontwerpen van een nieuwe spoorligging (inclusief nieuwe spoorstaafbevestigingen) voor deze locatie.

2.2.2 Betonkwaliteit

In het kader van de geldende specifieke garantie heeft IenW contractuele afspraken gemaakt met de aannemerscombinatie van de Tunnel Rotterdam Noordrand over werkzaamheden die de zichtbare schade beheersen. De werkzaamheden zijn dit voorjaar afgerond. Voor overige HSL-objecten is na uitvoerig onderzoek en een risicoanalyse in 2018 besloten dat de noodzakelijke maatregelen in het kader van de nog te verwachte geringe betonschade beperkt kunnen blijven tot extra inspectie- en onderzoeksactiviteiten (zie VGR41). Over de technische invulling hiervan is met Infrasppeed overeenstemming bereikt; de contractering is nog niet afgerond. Uit de reguliere inspecties komen geen indicaties dat het budget, dat bij VGR41 beschikbaar is gesteld voor de resterende betonschade, ontoereikend is.

3 Nieuwe infrastructurele maatregelen

Nadat de HSL-Zuid in 2006 is opgeleverd en in 2009 in gebruik is genomen, zijn op verzoek van de Staat nog diverse aanpassingen aan de infrastructuur doorgevoerd. In dat kader heeft ProRail in de verslagperiode gewerkt aan voorbereiding en realisatie van infrastructurele maatregelen ter verbetering van de prestaties van het vervoersaanbod op de HSL-Zuid en aan voorbereiding van infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder.

3.1 Geluidsmaatregelen

De Tweede Kamer is per brief van 1 oktober 2015¹¹ geïnformeerd over het pakket aan geluidsmaatregelen langs de HSL-Zuid. ProRail realiseert de geluidsmaatregelen in overleg met de betrokken gemeenten en bewoners, Infrasppeed en IenW. In vergelijking met geluidsmaatregelen langs conventioneel spoor vergt dit project meer tijd, vanwege de specifieke karakteristieken van de HSL-Zuid. In de verslagperiode is gestart met de ontwerpfase voor alle locaties waar geluidsmaatregelen getroffen worden. De contractering van Infrasppeed voor het eerste deel van dit project is afgerond en naar verwachting wordt er eind dit jaar gestart met de eerste fase van realisatie.

3.2 Maatregelen ter verbetering prestaties

Vanaf 2017 werken ProRail en NS in het kader van het Verbeterprogramma HSL-Zuid aan concrete operationele maatregelen om de prestaties op korte termijn te verhogen. Daarnaast bereiden ProRail en NS investeringen voor die de betrouwbaarheid op (middel)lange termijn verder kunnen verbeteren. Voor onderstaande maatregelen zijn de investeringsvoorstellen goedgekeurd en deze projecten zijn in de planuitwerkings- of realisatiefase. Voor een deel van de overige maatregelen loopt nog onderzoek naar technische haalbaarheid en kosteneffectiviteit. Voor een aantal maatregelen wordt de start van de realisatie voorbereid. Over de voortgang van infrastructurele maatregelen t.a.v. geluidshinder en maatregelen ter verbetering van de prestaties HSL-Zuid wordt ook gerapporteerd in de reguliere begrotingsrapportages (MIRT-blad 781 – Maatregelenpakket HSL-Zuid).

Windschermen op de HSL-Zuid

Dit omvat het plaatsen van windschermen op de Brug Hollandsch Diep en op de toe- en afritten naar deze brug. Voor het ontwerpen van de voor Nederland unieke windschermen (boven open water langs hogesnelheidslijn) was een uitvoerige planstudie nodig waarbij ook werd gekeken naar het effect van de

¹¹ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2015-2016, Kamerstuk 22026 nr. 482

schermen op de stabiliteit van de brug. De contractering van dit project bij Infrasppeed is deze zomer afgerond. Realisatie is gepland in november 2020.

Extra schakeling in spanningssluis

Spanning-aarde rijden (kortsluiting) is een belangrijke oorzaak van de lange duur van strandingen in de spanningsluizen. Door een extra schakeling in alle spanningsluizen op de HSL aan te brengen, wordt de kans op het maken van spanning-aarde verkleind. Als gevolg van de Corona-crisis kon de benodigde expertise niet naar Nederland komen, daarom is de realisatie van deze maatregel vertraagd. Een nieuwe planning volgt dit najaar.

Verplaatsen stopmarkeerbord bij Zevenbergschenhoek

Het verplaatsen van het stopmarkeerbord en de daaraan gerelateerde aanpassing van de beveiligingsconfiguratie bij de spanningssluis Zevenbergschenhoek verbeteren naar verwachting de prestaties. Het verkennend onderzoek inclusief het voorlopig verkeerstechnisch ontwerp is gereed. In het najaar van 2019 is besloten om de start van dit project uit te stellen om meer efficiëntie te creëren door synergie met andere projecten. Eind 2020 wordt besloten over de start van dit project.

Preventieve maatregelen tegen overlast zwanen

De in VGR42 aangekondigde pilot met extra maatregelen om te voorkomen dat zwanen op de HSL Zuid terecht komen lijkt effectief. In de periode na realisatie van deze extra maatregelen is het aantal incidenten met zwanen lager dan in de vergelijkbare periode in 2018.

Inspectiecamera's in spanningsluizen

Met de inmiddels geplaatste inspectiecamera's worden de doorlooptijd van een versperring na het rijden van spanning-aarde verkort met 59 minuten (van 1:12u naar 0:13u).

Testlab ERTMS

Het ERTMS-testlab versnelt de introductie van nieuw/ aangepast materieel op de HSL. De realisatie van het testlab is afgerond. Het testlab wordt gebruikt bij de introductie van de ICNG.

4 **Vervoer**

4.1 **Reizigersgroei**

Tot en met 2018 was de groei op de HSL-Zuid fors. In 2019 hield de groei van het aantal reizigerskilometers over de HSL-Zuid aan, al was die minder sterk dan voorgaande jaren. In 2019 als geheel was de reizigerskilometergroei op de HSL 4,8% t.o.v. het jaar ervoor. Ter vergelijking: op het hoofdrailnet als geheel (inclusief HSL) was de gemiddelde groei in 2019 4,2%. Het eerste halfjaar van 2020 is gekenmerkt door het coronavirus in Nederland. Het coronavirus heeft een grote impact op de samenleving en daarmee ook op het reizen met de trein. Vanaf maart 2020 zijn de reizigerskilometers fors gedaald. De HSL is hierop geen uitzondering. Door de getroffen maatregelen zijn vanaf maart t/m het einde van deze rapportageperiode (Q2 2020) geen representatieve reizigerskilometers beschikbaar op treinserie en trajectniveau. Hierdoor zijn de reizigerskilometers van Q1 2020 niet compleet (en daarmee niet vergelijkbaar met eerdere jaren) en van Q2 2020 niet beschikbaar.

Per begin Q2 2019 is de Thalys gaan rijden naar Disneyland (Marne la Vallee) en de luchthaven van Parijs (Charles de Gaulle), deze bestemming is in de plaats gekomen van Thalys bestemming Lille. Hierdoor is in de tweede helft van 2019 het aantal internationale reizigerskilometers weer toegenomen. In de eerste helft van 2020 zijn vanwege corona de internationale treinen fors afgeschaald.

	Reizigerskilometers (x mln.)		
	Binnenland	Internationaal	Totaal
Q1-15	93	55	148
Q2-15	113	72	184
Q3-15	116	72	188
Q4-15	131	59	191
Q1-16	130	54	184
Q2-16	143	74	217
Q3-16	143	72	215
Q4-16	153	63	216
Q1-17	189	62	251
Q2-17	217	75	292
Q3-17	219	78	297
Q4-17	225	72	296
Q1-18	222	72	294
Q2-18	257	131	388
Q3-18	244	138	382
Q4-18	256	109	365
Q1-19	238	95	333
Q2-19	260	129	388
Q3-19	250	140	390
Q4-19	264	121	386
Q1-20	200 <i>niet compleet i.v.m corona</i>	89 <i>niet compleet i.v.m corona</i>	289
Q2-20	<i>n.b. i.v.m corona</i>	<i>n.b. i.v.m corona</i>	

* Het aantal internationale reizigerskilometers wordt in principe gevormd door de reizigerskilometers van Thalys en de internationale reizigers in de IC Brussel. De reizigerskilometers van Eurostar kunnen door NS echter niet geleverd worden en zijn dus geen onderdeel van de in deze tabel genoemde internationale reizigerskilometers.

** Er kan sprake zijn van afrondingsverschillen.

*** Door de getroffen coronamaatregelen zijn er geen representatieve reizigerskilometers beschikbaar op treinserie en trajectniveau. Hierdoor zijn de reizigerskilometers van Q1 2020 niet compleet en van Q2 2020 niet beschikbaar.

**** Per 1-1-2020 is de methodiek gewijzigd naar een berekening uitgevoerd op in- en uitcheck gegevens voor de omvang van de OV Studentenkaart. Voor de vergelijkbaarheid heeft er een herberekening plaatsgevonden van de eerdere jaren o.b.v. de nieuwe methodiek die vanaf 1-1-2020 geldt. Dit leidt tot een iets lagere omvang van de reizigerskilometers over de periode 2015-2019, en daarmee tot afwijkende cijfers t.o.v. de vorige voortgangsrapportages.

4.2 Ontwikkeling HSL-Zuid aanbod

Op 7 juli jl. zijn de Vierlandenverdragen voor grens- en beveiligingscontroles getekend die nodig zijn om een directe treinverbinding Amsterdam- Londen te kunnen realiseren. Benodigde paspoort- en beveiligingscontroles kunnen hierdoor plaatsvinden in Amsterdam en Rotterdam. De reistijd naar Londen zal hiermee rond de 4 uur bedragen. Eurostar werkt samen met NS International aan de voorbereidingen om eind oktober 2020 te starten met deze directe dienst. Vanwege de impact van corona zal gestart worden met twee directe services per dag. In 2021 wordt de introductie van de derde en vierde directe service verwacht. Per mei 2021 is ook een vijfde service aangevraagd bij de ACM. Door de introductie van de directe dienst wordt de flexibiliteit voor de reiziger verbeterd en is de concurrentie met het vliegtuig verder vergroot.

Financiën

5.1 Verslagperiode

Projectbudget (€ mln)

Stand VGR 42	7.281,0
Budgetmutaties t/m voorjaarsnota 2020	-9,1
Stand VGR 43	7.271,9

In de verslagperiode is per saldo € 9,1 miljoen onttrokken aan het budget, zijnde de toevoeging van € 15,3 miljoen uit de investeringsruimte spoor ter dekking van de meerkosten voor zettingsproblematiek, de overboeking van € 23,9 miljoen naar artikel 13.04 waar de uitgaven voor zettingsproblematiek verantwoord worden en per saldo € 0,5 miljoen aan diverse kleinere overboekingen van en naar andere artikelen.

Verplichtingen (€ mln)

Stand VGR 42	7.264,4
Realisatie verslagperiode	0,2
Stand VGR 43	7.264,6

In de verslagperiode is voor € 0,2 miljoen aan verplichtingen inzake het Schadevergoedingsschap, grondverwerving en onderzoek zettingen gerealiseerd.

Uitgaven (€ mln)

Stand VGR 42	7.264,4
Realisatie verslagperiode	0,2
Stand VGR 43	7.264,6

In de verslagperiode is voor € 0,2 miljoen aan uitgaven inzake het Schadevergoedingsschap, en grondverwerving gerealiseerd.

Ontvangsten (€ mln)

Stand VGR 42	353,4
Realisatie verslagperiode	0,9
Stand VGR 43	354,3

In de verslagperiode is voor € 0,9 miljoen aan ontvangsten inzake grondverkoop gerealiseerd.

5.2 Toekomstgerichte financiële informatie

Afwikkeling grondverwerving en schadeverzoeken

Het resterend budget op artikel 17.03 bedraagt nog € 7,3 miljoen. De uitgaven voor de afwikkeling van grondverwerving en schadeverzoeken zullen naar

verwachting maximaal € 5,8 miljoen bedragen op basis van de huidige inschattingen van het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4 en ProRail. Voor de nog uit te voeren evaluaties is naar schatting maximaal € 1 miljoen benodigd. De waarde van de nog te verkopen restgronden wordt door het Rijksvastgoedbedrijf momenteel op € 3 miljoen geschat. Op basis van de huidige inzichten is voor deze onderdelen derhalve voldoende budget beschikbaar.

Zettingen

In 2017 is een risicoanalyse uitgevoerd naar de te verwachten kosten voor de zettingenproblematiek op de HSL-Zuid. Op basis van deze analyse was de verwachting dat de noodzakelijke nog uit te voeren maatregelen nog € 16 miljoen zouden kosten. In 2018 is deze analyse geactualiseerd welke laat zien dat de nog te verwachten kosten moeten worden bijgesteld naar € 27,4 miljoen. De toename houdt verband met het aantal te herstellen voegen op de locatie Schuilingervliet. Deze € 27,4 miljoen is beschikbaar op artikel 13.04 Geïntegreerde contractvormen: op dit artikel wordt ook de realisatie van de uitgaven verantwoord.

Medio 2020 is de risicoanalyse geactualiseerd voor locaties Rijpwetering en Westrik. Daaraan is de nieuwe locatie Oude Terp toegevoegd. De locatie Schuilingervliet is buiten beschouwing gelaten, omdat daar nog een pilot loopt om de bestaande herstelmethodete optimaliseren. De volledige risicoanalyse is daarom naar verwachting in 2021 beschikbaar. Op basis van de huidige informatie zal de eerder beschikbaar gestelde € 27,4 miljoen voor het oplossen van de zettingsproblematiek naar verwachting niet voldoende zijn. Nadat de analyse in 2021 compleet is zal worden vastgesteld in hoeverre de te verwachten kosten kunnen worden opgevangen binnen het totaal beschikbare budget op artikel 13.04 en hoeveel aanvullend budget beschikbaar gesteld zal moeten worden. Naar verwachting zal voor locatie Westrik in 2021 gestart worden met aanpak van die locatie. Hiertoe is voldoende budget beschikbaar. Voor de locaties Rijpwetering en Oude Terp wordt de definitieve aanpak en de planning nog nader uitgewerkt, zoals beschreven in hoofdstuk 2.

Beton

In 2018 is een risicoanalyse uitgevoerd naar de te verwachten kosten voor de betonproblematiek op de HSL-Zuid. Op basis van deze analyse was de verwachting dat de noodzakelijke nog uit te voeren maatregelen nog € 3,9 miljoen zouden kosten. Deze € 3,9 miljoen is beschikbaar op artikel 13.04 Geïntegreerde contractvormen: op dit artikel wordt ook de realisatie van de uitgaven verantwoord.

Uit de reguliere inspecties komen geen indicaties dat het budget dat bij VGR41 beschikbaar is gesteld voor de resterende betonschade ontoereikend is.

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

In de verslagperiode hebben de volgende Kamerstukken betrekking op de HSL-Zuid.

Datum	Onderwerp	Kamerstuk
12 september 2019	Brief Halfjaarrapportages 2019 NS en ProRail	Kst-29984-863
13 september 2019	Antwoord op vragen van het lid Ziengs over het bericht 'Risico voor NS met grote bestelling van treinmaterieel HSL'	Kst-2019D35237
17 september 2019	Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2020	Kst-35300-A-2
17 september 2019	Aanbiedingsbrief MIRT overzicht 2020	Kst-35300-A-4
27 september 2019	Antwoord op vragen van het lid Amhaouch over het in zicht zijn van het spoorplafond	Kst-2019D37249
3 oktober 2019	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Voortgangsrapportage 2019 eerste half jaar	Kst-2019D39110
8 oktober 2019	Aanbiedingsbrief beantwoording feitelijke vragen begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) en Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds	Blg- 2019D39758
10 oktober 2019	Aanbiedingsbrief 42 ^e Voortgangsrapportage (VGR) HSL-Zuid	Kst-22026-509
24 oktober 2019	Aanbiedingsbrief rapport ADR over VGR 42	Kst-22026-510
29 oktober 2019	Verslag van algemeen overleg Spoor (25 september 2019)	Kst-29984-869
29 oktober 2019	Elfde voortgangsrapportage ERTMS	Blg-2019D43053
15 november 2019	Lijst van vragen en antwoorden bij vaststelling begrotingsstaat IF 2020	Kst-35300-XII-77
26 november 2019	Aanbiedingsbrief begrotingsstaat IF 2020	Kst-35350-A-2

16 december 2019	Initiatiefnota van het lid Kröger: Luchtvaart op de rails (ongecorrigeerd stenogram)	Kst-2019D52321
19 december 2019	Brief plan voor overprogramming	Kst- 35300-A-72
19 december 2019	Antwoord op vragen van de leden Schonis en Sienot	Kst-2019D52114
16 januari 2020	Antwoord op vragen van het lid Amhaouch over het bericht dat de ondergrond van treinen niet berekend is op snellere, langere en zwaardere treinen	Kst-2019D53704
17 januari 2020	Verslag van notaoverleg MIRT (25 november 2019)	Kst-35300-A-73
29 januari 2020	Verslag van een notaoverleg, gehouden op 16 december 2019, over de initiatiefnota van het lid Kröger: Luchtvaart op de rails	Kst-35266-17
30 januari 2020	HSL-Zuid Eindevaluatie. Eindevaluatie Groot Projectstatus aanlegproject HSL-Zuid	Kst-2020D03458
30 januari 2020	Aanbiedingsbrief Eindevaluatie grootprojectstatus HSL Zuid	Kst-22026-511
4 februari 2020	Aanbiedingsbrief planning investeringspilots batenlasteninformatie en tussentijdse evaluatie	Kst-31865-165
4 februari	Motie van lid Moorlag over plannen voor HSL-verbindingen uitwerken	Kst-29696-12
5 februari 2020	Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat tot wijziging van de Gemeenschappelijke regeling schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4	Kst-2020D04490
7 februari 2020	Brief regering: Besluit houdende wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Schadevergoedingsschap HSL-Zuid	Kst-22026-512
18 februari 2020	Position Paper internationaal personenvervoer per spoor	Kst-29984-887
19 februari 2020	Convocatie inbreng feitelijke vragen Eindevaluatie grootprojectstatus HSL-Zuid d.d. 18 maart	Kst-2020D07114
20 februari 2020	Brief: Uitvoering van de motie van de leden Amhaouch en Schonis over een sluitend plan op	Kst-32404-97

	het gebied van de capaciteit op het spoor (Kamerstuk 29984-875)	
18 maart 2020	Lijst van vragen over de eindevaluatie grootprojectstatus HSL Zuid (Kamerstuk 22026-511)	Kst-2020D10983
15 april 2020	Lijst van vragen en antwoorden over de eindevaluatie grootprojectstatus HSL Zuid	Kst-22026-513
22 april 2020	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Voortgangsrapportage 2019 tweede half jaar	Kst-2020D15494
24 april 2020	Verslag van Algemeen Overleg, gehouden op 4 maart 2020, over spoor, spoorveiligheid en ERTMS	Kst-29984-892
28 april 2020	Brief: Verzoek om aanvullend onderzoek te doen inzake doelstellingen HSL-Zuid	Kst-2020D16249
7 mei 2020	Brief regering: Jaarrapportages 2019 NS en ProRail	Kst-29984-893
20 mei 2020	Brief aan de Kamervoorzitter over aanbidding jaarrapportage procedureregeling Grote Projecten 2019	Kst-26399-21
20 mei 2020	Antwoord op vragen van het lid Schonis over het bericht 'Onderzoek: Met hyperloop binnen half uur van Amsterdam naar Brussel'	Kst-2020D19613
9 juni 2020	Twaalfde voortgangsrapportage ERTMS	Kst-33652-76
12 juni 2020	Hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024	Kst-29984-899
29 juni 2020	Lijst van vragen over spoorordening	Kst-2020D26902
17 juli 2020	Lijst van vragen en antwoorden over hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024 (Kamerstuk 29984-899)	Kst-29984-900
21 juli 2020	Lijst van vragen en antwoorden over de voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer 2019-2 en rapportage ADR (Kamerstuk 32404-98)	Kst-32404-99
30 juli 2020	Verslag algemeen overleg MIRT (25 juni 2020)	Kst-35300-A-115

Auditdienst Rijk
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
(070) 342 77 00