

Voortgangsrapportage 31 Hogesnelheidslijn Zuid



Datum 24 september 2012
Status definitief

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

Inhoud

1	Inleiding 3
1.1	Éénendertigste Voortgangsrapportage 3
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 3
2	Projectvoortgang op hoofdlijnen 4
3	Infrastructuur 5
3.1	Geluidsreducerende maatregelen 5
3.2	Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) 6
3.3	Overige infrastructuur issues 6
4	Communicatieproblemen Trein-Baan 8
4.1	Communicatiestoringen ERTMS 8
4.2	Maatregelen verbindingproblematiek 8
5	Veiligheid 10
5.1	Resterende veiligheidsissues 10
6	Vervoer 11
6.1	Ontwikkeling commercieel vervoer 11
6.2	Prestaties commercieel vervoer 12
6.3	Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS 13
6.4	Materieel en materieelplanning 13
6.5	Geluid van V250-treinen 14
7	Financiën 15
7.1	Algemeen 15
7.2	Mutaties op het projectbudget 15
7.3	Uitgaven en aangegane verplichtingen 18
7.4	Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn 19
7.5	Overhevelingen uit de risicoreservering 20
7.6	Prognose claim op de risicoreservering 20
	Bijlage: Overzicht Kamerstukken 21
	Afkortingenlijst 22

1 Inleiding

1.1 Éénendertigste 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 éénendertigste Voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 januari 2012 tot en met 30 juni 2012.

1.2 Informatie aan de Tweede Kamer

Bijlage 1 geeft een overzicht van de in de verslagperiode aan de Tweede Kamer verzonden stukken. Gedurende de verslagperiode heeft een Algemeen Overleg plaatsgevonden waarbij de minister en de Kamer onder meer het HSL-dossier hebben besproken. Gedurende dit overleg van 15 februari 2012 heeft minister Schultz haar voornemen besproken om de HSL-concessie met ingang van 2015 onder te brengen bij de concessie voor het Hoofdrailnet, die aan NS verleend zal worden. Doordat NS de activiteiten van HSA zal overnemen en tot die tijd volledig garant zal staan voor HSA, zijn de financiële problemen opgelost.

2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

Communicatiestoringen Trein-Baan

De communicatieproblemen trein-baan hebben zich gedurende de verslagperiode minder voorgedaan dan in 2011, mede dankzij inzet van de Taskforce Communicatie. Daarnaast heeft IenM in het eerste kwartaal van 2012 Infrasppeed opdracht gegeven om procedures te starten om twee systeemwijzigingen toe te passen op de HSL-Zuid die naar verwachting het aantal communicatiestoringen zal doen verminderen.

Vervoer

In de verslagperiode is het aantal reizigers dat via de HSL-Zuid heeft gereisd opnieuw toegenomen. Tevens zijn twee belangrijke stappen gezet ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de HSL-Zuid. Gedurende de verslagperiode hebben NMBS en HSA overeenstemming bereikt over de Samenwerkingsovereenkomst, die ze ter goedkeuring aan de Staat hebben voorgelegd. Hiermee is de basis gelegd voor grensoverschrijdende Fyra-verbindingen.

Daarnaast is gedurende de verslagperiode het toelatingsdossier voor de V250 gereedgemaakt en ingediend bij de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (IL&T). Hiermee komt de volledige ingroei van het HSL-Zuid vervoersaanbod een grote stap dichterbij.

Geluid

IenM heeft in april 2012 opdracht gegeven aan Infrasppeed om de pilot naar geluidreducerende maatregelen aan de HSL-Zuid ter hoogte van Lansingerland te starten. Op acht verschillende locaties langs de hogesnelheidslijn zijn metingen voor de eindsituatie gedurende de verslagperiode gestart.

3 Infrastructuur

3.1 Geluidsreducerende maatregelen

Geluidmetingen

Eind maart 2012 is gestart met het meetprogramma dat de geluidbelastingen in de eindsituatie goed in beeld moet brengen. In overleg met gemeenten en bewonersorganisaties heeft IenM ervoor gekozen om op acht locaties gedurende drie meetdagen te meten. Het meetprogramma zal naar verwachting in de tweede helft van 2012 worden afgerond.

Pilot aanvullende geluidmaatregelen

Een stap die parallel aan het meetprogramma wordt uitgevoerd betreft de voorbereidingen om in het kader van een pilot aanvullende geluidmaatregelen in een deel van de halfverdiepte open bak in de gemeente Lansingerland te treffen. De betrokken partijen zijn sinds februari 2012 met elkaar in overleg om er voor te zorgen dat de aanvullende geluidmaatregelen zo snel mogelijk getroffen kunnen worden. Het overleg hierover verloopt constructief.

Eind april is formeel aan Infrasppeed de opdracht gegeven om aanvullende maatregelen te treffen. Op dit moment worden door Infrasppeed de gekozen oplossingen getoetst op ondermeer de veiligheid, realiseerbaarheid en onderhoudbaarheid en worden de kosten van de aanvullende geluidmaatregelen in beeld gebracht. Tevens berekent TNO de verwachte geluidreducerende effecten van de gekozen oplossingen. Na een (positieve) reactie van Infrasppeed kunnen de pilotmaatregelen vanaf eind 2012 worden geïmplementeerd.

Tot op heden lijken de veiligheidsrisico's voor het absorberend maken van de betonnen Rhedaplaat beperkt. Voor het plaatsen van afscherming tussen de twee sporen is de uitvoeringswijze in hoge mate bepalend voor de uiteindelijke risico's. Het onderzoek richt zich op twee uitvoeringsvormen van de minischermen waarvan er één waarschijnlijk de veiligheidstoets kan doorstaan.

Raildempers zijn nog niet toegelaten voor gebruik op de HSL, omdat nog niet is aangetoond dat raildempers bij hoge snelheden op hun plaats blijven zitten. In de verslagperiode zijn belangrijke stappen gezet om de raildempers toegelaten te krijgen voor een hogesnelheidsbaan. Het ziet er naar uit dat de raildempers kunnen worden toegepast in de pilot.

Akoestisch detailrekenmodel TNO

TNO heeft het detailrekenmodel voor de verdiepte bak in Lansingerland bijna gereed en heeft inmiddels een eerste indicatie van de effecten van het absorberend maken van de betonnen Rhedaplaat in combinatie met aanvullende afscherming tussen de twee sporen. Deze indicatie laat een positief effect zien (circa 6-7 dB). De eerste verwachtingen van TNO over de effecten met betrekking tot de raildempers zijn minder rooskleurig (circa 0-1 dB), in gevallen waarin met hogesnelheidsmaterieel op hoge snelheid wordt gereden. Omdat het belangrijk is om te weten wat de geluideffecten van de raildempers in de praktijk (en niet alleen op basis van berekeningen) bij hoge snelheid zijn, wordt het onderzoek naar de effecten van de

raildempers toch doorgezet. Zoals hierboven beschreven moeten raildempers nog wel voor gebruik op hogesnelheidslijnen toegelaten worden.

3.2 Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

Proces Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

Om het EMC-probleem structureel op te lossen zijn vier extra AT-stations (Auto Transformator) gebouwd voor de energievoorziening van de HSL-Zuid waarvan de laatste is opgeleverd in het najaar van 2011. Hiermee is het merendeel van de EMC gebruiksbependingen opgeheven en is onbeperkt vervoer mogelijk met treinen tot 500 Ampère per trein.

Voor treinen boven 500 Ampère (dubbelstellen Thalys) kan de beperking pas volledig worden opgeheven nadat de versnelde ombouw is voltooid van het VIRM-1 materieel van NS. Dit materieel is operationeel op het reguliere spoor dat parallel aan de HSL ligt. De voltooiing van deze versnelde ombouw is gepland voor 1 september 2013. Ombouw van de VIRM-1 is nodig gebleken om deze trein minder gevoelig te maken voor EMC-beïnvloeding.

EMC-metingen

Naar aanleiding van de ervaringen met het VIRM-1 materieel is nader onderzoek gedaan naar de EMC-gevoeligheid van ander treinmaterieel dat regelmatig op de parallelloop langs het tracé van de HSL-Zuid rijdt. In het bemeten materieel zijn geen problemen met de EMC gevoeligheid geconstateerd. Momenteel wordt bekeken hoe moet worden omgegaan met materieel dat niet is doorgemeten en dat niet planmatig op de parallelloop langs het tracé van de HSL-Zuid rijdt.

De in de vorige verslagperiodes gemelde tijdelijke maatregelen ter mitigatie van het 'mengtermen' risico¹ blijven van kracht tot het moment dat uit statistisch onderzoek gebleken is dat het voldoet aan de veiligheidsnormstelling die door ProRail wordt gehanteerd, danwel dat de tijdelijke maatregelen door structurele maatregelen zijn vervangen.

3.3 Overige infrastructuur issues

Afwikkeling bouwfase contract met Infrasppeed

Het geschilpunt met Infrasppeed ten aanzien van de 'reimbursable sum' is in november 2011 behandeld door het 'Committee of Experts'. De Staat ging er, op grond van het contract met Infrasppeed, van uit recht te hebben op een prijspeil- en rentevergoeding van Infrasppeed over het niet gebruikte deel van de reimbursable sum. Infrasppeed heeft tijdens de behandeling gedocumenteerd aan kunnen tonen een dergelijke vergoeding niet verschuldigd te zijn. Het Committee heeft daarop een bindend advies in het nadeel van de Staat gegeven. De Staat heeft in overleg met de Landsadvocaat het oordeel van het 'Committee of Experts' bestudeerd en geconcludeerd dat de kans op succes bij een eventueel opschalen naar arbitrage uiterst klein is. De Staat heeft zich derhalve bij de uitspraak neergelegd.

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

Claims van de Staat op onderbouwaannemers

De claim 'geluidschermen Brabant' is behandeld bij het Nederlands Arbitrage Instituut. De arbiters hebben hun denkrichting mondeling aan partijen kenbaar gemaakt en partijen verzocht onderling de bijbehorende schadevergoeding overeen te komen. De denkrichting van de arbiters is meer in het voordeel van de Staat dan de eerdere uitspraak van de Raad van Deskundigen.

Restactiviteiten aanleg

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

4 Communicatieproblemen Trein-Baan

4.1 Communicatiestoringen ERTMS

In 2011 is een groot aantal verstoringen in de dienstregeling opgetreden door uitval van de dataverbinding tussen de trein en de baan. Bij uitval van de trein-baan communicatie komt de trein regelmatig tot stilstand en dit heeft vertraging of zelfs uitval van treinen tot gevolg. Om dit zoveel mogelijk te voorkomen is destijds een multidisciplinaire Taskforce Communicatie ingesteld die deze verbingsproblemen analyseert en voorstellen tot verbetering ontwikkelt.

Taskforce Communicatie

In de loop van de afgelopen verslagperiodes zijn veel aanbevelingen van de Taskforce overgenomen en gerealiseerd. Dit heeft onder andere geleid tot het opnieuw richten van GSM-R antennes op de baan, het aanpassen van parameters in het treinmaterieel en aanpassingen in het Radio Block Center (wal-systeem dat draadloze communicatie met de trein verzorgt). Naast het analyseren en oplossen van de technische problemen wordt door middel van procesverbetering ook de afhandeling van storingen geoptimaliseerd.

Dankzij deze aanpassingen is sprake van een afname van het aantal incidenten waarbij communicatieverlies trein-baan optreedt. Sinds week 48 in 2011 daalt het aantal incidenten communicatieverlies trein-baan gestaag. In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het aantal communicatiestoringen.

Tabel 1: Aantal communicatiestoringen onder ERTMS level 2

Kwartaal	Breda – R'dam	R'dam – A'dam	Totaal
Q2 2011	165		
Q3 2011	98		
Q4 2011	65	57	122
Q1 2012	55	44	99
Q2 2012	46	34	80

4.2 Maatregelen verbindingproblematiek

Na aanbevelingen van de Taskforce, heeft IenM gedurende de verslagperiode opdracht gegeven om twee maatregelen te treffen. Het gaat hierbij om twee aanpassingen in het ERTMS-wal-systeem.

De eerste aanpassing betreft een systeemwijziging waardoor het kortstondig wegvallen van de trein-baan communicatie in veel minder gevallen zal leiden tot het stilvallen van de treinen. Deze maatregel wordt nu onderzocht op mogelijke effecten, waarbij veiligheid een belangrijk aspect is. De aanpassing wordt naar verwachting in het eerste kwartaal van 2013 gerealiseerd.

De tweede aanpassing is een systeemwijziging waardoor treinen die gedurende het afremmen weer de communicatie met de baan kunnen herstellen, niet tot stilstand hoeven te komen, maar de remming mogen afbreken en weer kunnen doorrijden. Indien deze maatregel geïmplementeerd kan worden, zal deze waarschijnlijk in het tweede kwartaal van 2013 actief zijn.

5 Veiligheid

5.1 Resterende veiligheidsissues

ATB verbeterde versie

De conventionele infrastructuur aan de randen van de HSL-Zuid is aangepast voor ATB verbeterde versie (ATB-vv). Om dit werkzaam te kunnen laten zijn, moeten alle treinen die op de verbindingstukken van de HSL-Zuid rijden (rond de stations) van ATB-vv worden voorzien. Zolang dat niet het geval is resteren er nog twee snelheidsbeperkingen, te weten bij de aansluiting bij Rotterdam Lombardijen (voor reizigers- en goederentreinen) en bij Zevenbergschen Hoek (voor goederentreinen).

Om deze laatste snelheidsbeperkingen op te kunnen heffen, dient nog een aantal goederenlocomotieven (type BR189), een aantal Thalys-treinen (type PBKA) en de Fyra V250-treinen van ATB-vv te worden voorzien. Doel was om gedurende de verslagperiode alle Thalys-treinen om te bouwen, maar doordat het vrijgaveproces langer duurde dan verwacht, zijn nog niet alle Thalys-treinen omgebouwd. De verwachting is dat de laatste Thalys-trein in november 2012 van ATB-vv zal worden voorzien.

Behalve de Thalys-treinen, dienen er ook nog een tiental goederenlocomotieven met ATB-vv te worden uitgerust. Deze ombouw zal naar verwachting eind september 2012 compleet zijn. De Fyra V250-treinen zijn naar verwachting in het tweede kwartaal van 2013 allemaal voorzien van ATB-vv. Daarna kan ProRail de snelheidsbeperkingen opheffen.

6 Vervoer

6.1 Ontwikkeling commercieel vervoer

Gedurende de verslagperiode reed de Thalys tienmaal per dag per richting tussen Amsterdam en Parijs. Daarnaast reed HSA ook tweemaal per uur per richting de Fyra-verbinding tussen Amsterdam en Breda over de HSL-Zuid, zeven dagen per week.

De Fyra reed het eerste half jaar van 2012 volledig met tijdelijk HST materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) tussen Amsterdam Centraal, Schiphol, Rotterdam Centraal en Breda. In beide richtingen voert HSA op alle dagen een half-uursdienst uit. De maximale rijsnelheid bij deze ritten bedraagt 160 km/uur.

Tabel 2 laat de reeds gedane uitbreidingen zien en de planning van HSA voor verdere uitbreidingen van het commercieel vervoer via de HSL-Zuid.

Tabel 2: Uitbreiding commercieel vervoer via de HSL-Zuid

Treindienst	Periode actief	Materieel	Frequentie	Reistijdwinst ^{*)}
Amsterdam – Rotterdam	7 september 2009 - 3 oktober 2010	Traxx+Prio	16 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Parijs	13 december 2009 - heden	Thalys	10 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Rotterdam	4 oktober 2010 - 3 april 2011	Traxx+Prio	32 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Breda	4 april 2011 - heden	Traxx+Prio	32 x p.d.	33 minuten
Amsterdam – Rotterdam	10 september 2012 -	V250	Infaseren naar 16 x p.d. ^{**)}	29 minuten
Amsterdam – Brussel	9 december 2012 - einde looptijd	V250	16 x p.d.	51 minuten ^{***)}
Amsterdam – Rotterdam	Medio 2013 - einde looptijd	V250	32 x p.d.	29 minuten
Amsterdam – Breda	Tweede helft 2013 - einde looptijd	V250	32 x p.d.	46 minuten
Den Haag - Breda - Brussel	Onbekend ^{****)}	V250	8 x p.d.	20 minuten

^{*)} De reistijdwinst is ten opzichte van de snelste verbinding voordat het HSL-spoor in gebruik werd genomen. De reistijdwinst van Fyra Amsterdam – Brussel ten opzichte van de Intercity Amsterdam – Brussel bedraagt 65 minuten.

^{**)} Start is zesmaal per dag en in de komende maanden gaat dit naar zestien keer, in een 160 km/u pad.

^{***)} Vanaf start kan er in de opstartfasen in een pad gereden worden dat 10 minuten langer is. Dit levert een langere reistijd, maar een robuustere dienstregeling op voor de klant.

^{****)} In de huidige Samenwerkingsovereenkomst is deze verbinding niet opgenomen.

6.2 Prestaties commercieel vervoer

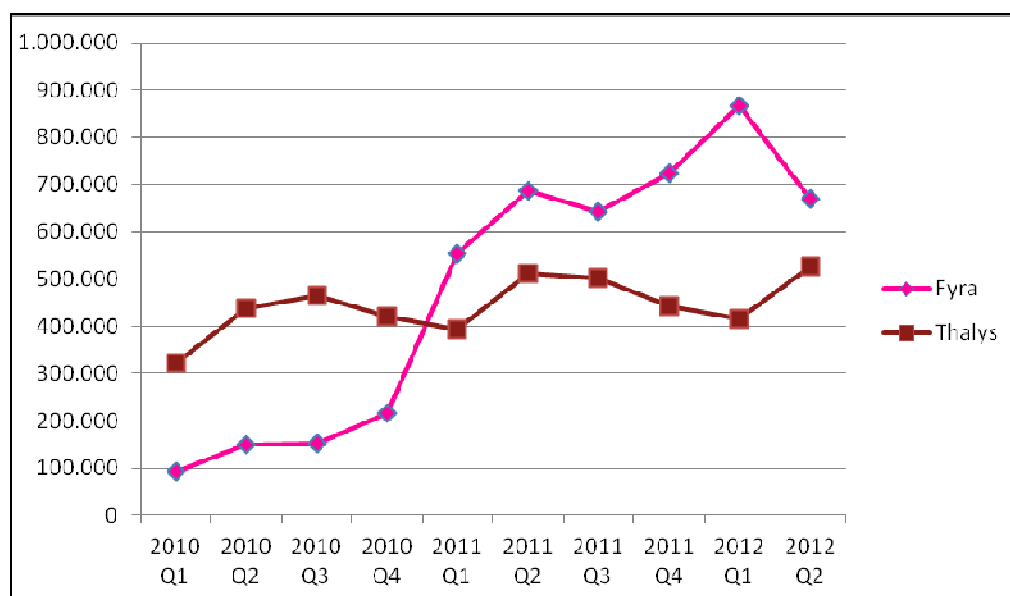
De reizigersaantallen in de eerste helft van 2012 tonen voor de Fyra en Thalys wederom een duidelijke stijging ten opzichte van 2011. HSA heeft gedurende de verslagperiode opnieuw meer reizigers vervoerd met de Fyra. De daling in het tweede kwartaal voor Fyra is volgens HSA toe te rekenen aan de defecte Oosterdoksspoorbrug waardoor geruime tijd slechts één keer per uur gereden kon worden.

Het aantal Thalys-reizigers bedroeg in het tweede kwartaal van 2012 ruim meer dan een half miljoen. Thalys vervoert in dit kwartaal meer reizigers, mede dankzij het vakantie seizoen.

Tabel 3: Reizigersaantallen Fyra en Thalys

	Fyra	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

Grafiek 1: Reizigersaantallen Fyra en Thalys



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

Tabel 4: Punctualiteitspercentages en uitvalpercentages Fyra en Thalys

	Fyra		Thalys	
	Punctualiteit %	Uitval %	Punctualiteit %	Uitval %
Gerealiseerd	87,0 %	9,8 %	79,3 %	2,0 %
Aan HSA toerekenbaar	95,7 %	3,8 %	98,9 %	0,5 %
Norm HSA	95,0 %	0,5 %	95,0 %	0,5 %

Gedurende het tweede kwartaal was de Oosterdokspoorbrug geruime tijd niet beschikbaar waardoor Fyra ongepland in één-uursdienst gereden moest worden. De defecte spoorbrug heeft het uitvalpercentage van beide treindiensten in hoge mate beïnvloed.

6.3 Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS

De Samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS beoogt om onder andere de verdeling van kosten en opbrengsten te regelen voor de grensoverschrijdende Fyra-verbindingen. HSA en NMBS hebben in 2001 met de Nederlandse Staat afgesproken om de Samenwerkingsovereenkomst uiterlijk 5 juni 2002 tot stand te brengen.

Gedurende de verslagperiode hebben HSA en NMBS overeenstemming bereikt over deze overeenkomst en deze is op 20 juni 2012 ter goedkeuring aan de Staat voorgelegd. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu dient nu uiterlijk medio september 2012 op de aangeboden overeenkomst te reageren en de Kamer hiervan op de hoogte brengen.

6.4 Materieel en materieelplanning

De data waarop de verschillende treindiensten kunnen starten worden grotendeels bepaald door de beschikbaarheid van toegelaten materieel en de periode die HSA (en NMBS) nodig hebben voor het opleiden van personeel, het testen van iedere trein als voorbereiding op de commerciële inzet en het uitvoeren van proefbedrijf om tot een betrouwbare treindienst te komen.

Gedurende de verslagperiode is het toelatingsdossier voor de V250 gereedgemaakt en ingediend bij de IL&T. HSA heeft met verschillende treinstellen van V250 de afgelopen periode getestritten uitgevoerd op het Nederlandse deel van de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Brussel met als gevolg dat diverse kinderziekten reeds zijn overwonnen.

AnsaldoBreda

HSA werkt nauw samen met AnsaldoBreda, Lloyd's, IL&T, ProRail, NSFSC, NedTrain, Infrabel, Belgorail, DVIS en NMBS om de V250 treinen zo snel als mogelijk gereed te krijgen voor commerciële dienstverlening. Kort na afloop van de verslagperiode, op 6 juli 2012, heeft IL&T de Vergunning Voor Ingebruikname (VVI) afgegeven voor V250. Sinds mei 2012 heeft NSFSC zeven V250-treinen afgenomen van AnsaldoBreda.

6.5 Geluid van V250-treinen

Uit metingen van AnsaldoBreda blijkt dat het V250-materieel voldoet aan de wettelijke eisen ten aanzien van geluidsproductie. Op verzoek van Staat doet HSA momenteel onderzoek naar de mogelijkheden om de geluidemissie van de V250 te verlagen. Dit onderzoek richt zich onder andere op de technische en financiële haalbaarheid van de eventuele maatregelen en op de veiligheidsrisico's.

7 Financiën

7.1 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.

7.2 Mutaties op het projectbudget

In de verslagperiode hebben er geen mutaties op het projectbudget plaatsgevonden.

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.

Tabel 5: prijsindexpercentages

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

Het projectbudget per 30 juni 2012 is weergegeven in de volgende tabel.

Tabel 6: projectbudget HSL-Zuid (bedragen in € mln)

	PKB dl 3 (pp'95)	Wijzigingen pp'95		Totaal (pp'95)	Prijs- index ('96-'11)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'11)
		Vorige perioden	Deze periode				
Uitvoeringskosten	3.089	743		3.832	896	-144	4.584
Grondverwerving	324	-72		252	26		278
Subtotaal	3.413	671		4.084	922	-144	4.862
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	1.085		4.498	938	-144	5.292
Totaal 17.3.2 Railwegen		91		91	15	9	115
Totaal 17.3.3 Hoofdwegen ²		748		748	129	135	1.012
Totaal excl. BTW. ¹	3.413	1.924		5.337	1.082	0	6.419
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2							849
Totaal projectbudget inclusief BTW							7.268
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³							2.996
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW							10.264

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

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van het projectbudget tot en met deze 31^e voortgangsrapportage.

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
Zettingsvrijeplaat	50	55	1999	7
Lange variant Tunnel Groene Hart	83	91	1999	7
Meer/Hazeldonk	2	2	2003	13
Wijzigingsprotocol A4-bundel	27	34	2004	15
Afrekening protocol A4-bundel	15	19	2006	20
Anti-vandalismeschermen	2	2	2006/7	20/22
Saldo scopewijzigingen	1.423			
Aanbestedingsresultaat civiele onderbouw	251	272	1999	7
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)	17	18	1999	7
Aanbestedingsresultaat Tunnel Groene Hart	-/- 23	-/- 25	1999	7
Lagere realisatiestand uitgaven t/m 2000	-/- 2	-/- 2		9
'Oude' spanning raming en budget	81	91	2000	11
Regieovk. taakorganisaties/versterking organisatie	21	25	2001	11
Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer	25	29	2001	11
1 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m vogelproblematiek	18	23	2004	15
3 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	7	9	2007	21
8 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	28	37	2010	27
Saldo mee- en tegenvallers	783			
Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.206			

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

Tabel 7: mutatieoverzicht projectbudget (bedragen in € miljoen) exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider

7.3 Uitgaven en aangegane verplichtingen

Uitgaven

Tabel 8 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 30 juni 2012 is ten behoeve van het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.246 mln betaald (99,7% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

Tabel 8: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2012

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Spoorwegen	Art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.505,2	4,3	6.509,5	5.382,7	115,5	1.011,3
Grondverwerving	306,9		306,9	306,9		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.241,8	4,3	7.246,1	6.119,3	115,5	1.011,3

Verplichtingen

In tabel 9 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 30 juni 2012 is voor het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.257 mln verplicht (99,8% van het projectbudget exclusief de beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

Tabel 9: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2012

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal *)	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Spoorwegen	art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.519,9	-0,8	6.519,1	5.392,3	115,5	1.011,3
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.257,8	-0,8	7.257,0	6.130,2	115,5	1.011,3

*) Dit bedrag is inclusief € 852,5 miljoen aan BTW verplichtingen. Het bedrag aan te betalen BTW wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, jaarlijks gecompenseerd door een ophoging van het projectbudget.

7.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Tabel 10: realisatieprogramma HSL-Zuid

Bedragen in mln €	Totaal	T/m 2011	2012	2013	later
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.141	6.116	17	8	-
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.640	2.615	17	8	
- FES regulier	1.710	1.710			
- Privaat	940	940			
- EU-ontvangsten	193	193			
- Ontvangsten derden	139	139			
- Risicoreservering	519	519			
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)	115	115	-	-	-
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.012	-	-	-
Totaal IF 17.03	7.268	7.243	17	8	-
Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF 13.04) (excl. BTW) ¹	2.962	606	114	124	2.118
Onderhoud wijzigingen Infraprovider (IF 13.04) ¹	34	6	1	1	26
Totaal geplande realisatie	10.264	7.855	140	125	2.144

¹ De uitgaven zijn in overeenstemming gebracht met de realisatie op het desbetreffende begrotingsartikel

De getallen in tabel 10 wijken nog af van de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat in die begroting nog enkele mutaties moeten worden verwerkt die in de begrotingscijfers van de HSL-Zuid al zijn meegenomen.

Ontvangsten

Tabel 11: ontvangsten HSL-Zuid t/m 30 juni 2012

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	148,9	0,1	149,0
EU-subsidie	194,1		194,1
Totaal	343,0	0,1	343,1

In de verslagperiode (eerste halfjaar 2012) is € 0,1 mln aan ontvangsten van derden geboekt ten gunste van de HSL-Zuid. Dit betreft een ontvangen schade-uitkering. Conform de jaarlijks gehanteerde systematiek wordt het bedrag van de ontvangsten over 2012 aan het eind van het jaar toegevoegd aan het projectbudget.

7.5 Overhevelingen uit de risicoreservering

Ter dekking van meerkosten boven het oorspronkelijke projectbudget is de Tweede Kamer in een aantal tranches akkoord gegaan met de overheveling van de risicoreservering naar het projectbudget. Tot en met de huidige rapportageperiode is € 519 mln budget beschikbaar gesteld uit de risicoreservering.

7.6 Prognose claim op de risicoreservering

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 39 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 27 mln en minus € 19 mln.

Tabel 12: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

Bedragen in €	VGR 31	VGR 30	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	558 mln	558 mln	-
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 519 mln	-/- 519 mln	-
Potentiële claim op risicoreservering 50% waarde	39 mln	39 mln	-
Potentiële claim op risicoreservering 90% waarde	66 mln	67 mln	-/- 1 mln

In het eerste halfjaar van 2012 hebben zich - per saldo – geen wijzigingen voorgedaan in de resterende potentiële claim op de risicoreservering. Deze potentiële claim is gelijk gebleven op € 39 mln.

De resterende risico's hebben hoofdzakelijk betrekking op het treffen van eventuele geluidsmaatregelen en op maatregelen bij eventuele verplaatsingen van de ondergrond.

Bijlage: Overzicht Kamerstukken

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

Datum	Onderwerp	Kamerstuknummer
16 januari 2012	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu met beantwoording lijst van vragen inzake de financiële problematiek rondom HSA en voornemen tot gunning van het Hoofdrailnet	22026, nr. 345
25 januari 2012	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu met beantwoording lijst van vragen inzake de 29 ^e VGR HSL-Zuid	22026, nr. 346
14 februari 2012	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu met beantwoording lijst van aanvullende vragen inzake de financiële problematiek rondom HSA	22026, nr. 347
1 maart 2012	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu inzake marktconformiteitstoets HSA	22026, nr. 355
29 maart 2012	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu bij de aanbidding van de 30 ^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid	22026, nr. 358

Afkortingenlijst

AT-stations:	Auto Transformator stations
ATB:	Automatische Trein Beïnvloeding
BTW:	Belasting Toegevoegde Waarde
EMC:	Elektromagnetische Compatibiliteit
ERTMS:	European Railway Traffic Management System
EU:	Europese Unie
HSA:	High Speed Alliance
HSL-Zuid:	Hogesnelheidslijn-Zuid
IBOI:	Index Bruto Overheidsinvesteringen
IL&T:	Inspectie Leefomgeving en Transport
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS:	Nederlandse Spoorwegen
NSFSC:	NS Financial Services Company
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PP :	Prijspeil
RWS:	Rijkswaterstaat
SSO:	Shared Service Organisatie
VGR:	Voortgangsrapportage
VVI:	Vergunning Voor Ingebruikname