

Voortgangsrapportage 32 Hogesnelheidslijn Zuid



Datum 22 maart 2013
Status Definitief

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

Inhoud

1	Inleiding 2
1.1	Tweeëntigste Voortgangsrapportage 2
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 2
2	Projectvoortgang op hoofdlijnen 3
3	Infrastructuur 4
3.1	Geluidsreducerende maatregelen 4
3.2	Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) 4
3.3	Overige infrastructuur issues 5
4	Communicatieproblemen Trein-Baan 6
4.1	Communicatiestoringen ERTMS 6
4.2	Maatregelen verbindingproblematiek 7
5	Veiligheid 8
5.1	Resterende veiligheidsissues 8
6	Vervoer 9
6.1	Ontwikkeling commercieel vervoer 9
6.2	Prestaties commercieel vervoer 10
6.3	Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS 11
6.4	Toelating materieel 12
6.5	Geluid van V250-treinen 12
7	Financiën 13
7.1	Algemeen 13
7.2	Mutaties op het projectbudget 13
7.3	Uitgaven en aangegane verplichtingen 16
7.4	Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn 17
7.5	Overhevelingen uit de risicoreservering 18
7.6	Prognose claim op de risicoreservering 18
	Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken 19
	Afkortingenlijst 21

1 Inleiding

1.1 Tweeëndertigste 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 tweeëndertigste Voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 juli 2012 tot en met 31 december 2012.

1.2 Informatie aan de Tweede Kamer

Bijlage 1 geeft een overzicht van de in de verslagperiode aan de Tweede Kamer verzonden stukken. Naast deze brieven is de Kamer ook geïnformeerd over de HSL-Zuid gedurende het Algemeen Overleg van 11 oktober 2012, het Algemeen Overleg van 13 december 2012 en een technische briefing op 19 december 2012.

2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

Infrastructuur

Het aanlegproject HSL-Zuid is vrijwel geheel afgerond, nu ook de projectorganisatie 'Programma HSL-Zuid' is beëindigd en binnen ProRail in de lijnorganisatie is gebracht. De belangrijkste wijzigingen die nog worden doorgevoerd in het vervoersysteem zijn de maatregelen ter beperking van de problemen met de dataverbinding en de geluidsmaatregelen bij Lansingerland. In de verslagperiode zijn tevens de laatste twee snelheidsbeperkingen opgeheven.

Vervoer

In de zomer van 2012 heeft de V250-hogesnelheidstrein haar toelating gekregen voor commercieel vervoer over de HSL-Zuid. Tussen september 2012 en december 2012 heeft deze hogesnelheidstrein in de dienstregeling gereden tussen Amsterdam en Rotterdam en tussen 9 december 2012 en 17 januari 2013 ook tussen Amsterdam en Brussel. Op 17 januari 2013 hebben HSA en NMBS deze trein uit de dienstregeling genomen. Deze recente problematiek komt niet in deze voortgangsrapportage aan bod, aangezien deze buiten de verslagperiode valt.

Ook is begin december 2012 een akkoord bereikt tussen de Nederlandse Staat, HSA en NMBS over de treinverbindingen tussen Nederland en België. Hierbij is afgesproken dat er naast een Thalys-verbinding Amsterdam – Parijs (10x per richting per dag) en een Fyra-verbinding Amsterdam – Brussel (16x per richting per dag) ook nog een derde verbinding Breda – Antwerpen, zonder toeslag en zonder reserveringsplicht (8x per richting per dag) uitgevoerd zal gaan worden.

3 Infrastructuur

3.1 Geluidsreducerende maatregelen

Geluidmetingen

Eind maart 2012 is gestart met een meetprogramma dat de geluidsbelastingen op de woningen in de eindsituatie voor de HSL-Zuid goed in beeld moet brengen. In overleg met gemeenten en bewonersorganisaties is ervoor gekozen om op acht locaties en zoals is vastgelegd in het Reken- en Meetvoorschrift gedurende drie meetdagen te meten. Het meetprogramma is op één meetdag na te Roelofarendsveen geheel afgerond. Mede vanwege de beschikbaarheid van de V250-treinen is ervoor gekozen om niet tot de laatste meetdag te wachten en deze metingen door TNO uit te laten werken en samen te vatten in een aantal rapporten die in april 2013 aan de Kamer zullen worden gestuurd.

Pilot aanvullende maatregelen

In april 2012 is aan Infrasppeed de opdracht gegeven om aanvullende maatregelen te treffen in een deel van de halfverdiepte open bak in de gemeente Lansingerland. In eerste instantie was het plan om drie maatregelen (het plaatsen van een minischerm, raildempers en absorberende beplating) gecombineerd door te voeren. Met name het ontwerp van het minischerm heeft lang geduurd vanwege het akoestisch ontwerp in combinatie met haalbaarheid en veiligheid. Doordat dit proces van het plaatsen van een minischerm tussen de twee sporen lang zou gaan duren, is er voor gekozen om de opdracht voor het plaatsen van de minischermen los te koppelen van de andere twee maatregelen. Infrasppeed verwacht dat zij in maart 2013 de offerte gereed zal hebben voor de raildempers en de absorberende beplating, waardoor voor de zomer van 2013 gestart worden met de inbouw van de raildempers en de absorberende beplating.

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 gebruiksbepalingen opgeheven en is onbeperkt vervoer over de HSL-Zuid 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.

De in de vorige verslagperiodes gemelde tijdelijke maatregelen ter mitigatie van het 'mengtermen'-risico (waardoor de treindetectie kan worden verstoord) blijven van kracht.

3.3 Overige infrastructuur issues

Claims van de Staat op onderbouwaannemers

De claim 'geluidschermen Brabant' is in behandeling bij het Nederlands Arbitrage Instituut. Een tweede zitting heeft op 20 november 2012 plaatsgevonden nadat duidelijk is geworden dat partijen via een schikking niet tot elkaar konden komen. De arbiters zullen een tussenvonnissen wijzen. Dit zal vergezeld gaan van een procedurele order waarbij partijen gevraagd zal worden om op een aantal punten aanvullende bewijzen te leveren. Waarschijnlijk zal in het derde kwartaal van 2013 een nieuwe zitting volgen.

Restactiviteiten aanleg

Naast behandeling van de hiervoor genoemde juridische claim hebben de restactiviteiten van de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur hoofdzakelijk nog betrekking op de inspecties en vervolgacties 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.

In de verslagperiode heeft ProRail het 'Programma HSL-Zuid' beëindigd. Dit programma was hoofdzakelijk gericht op het voltooiën van het spoortechnische deel van de infrastructuur en de indienststelling van de HSL-Zuid. De activiteiten van het programma zijn afgerond, behoudens enkele tijdens de exploitatie van de HSL-Zuid doorlopende activiteiten; deze zijn overgedragen aan de lijnorganisatie van ProRail.

4 Communicatieproblemen Trein-Baan

4.1 Communicatiestoringen ERTMS

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

Beheerteam communicatieproblematiek ERTMS

In de loop van de afgelopen verslagperiodes heeft de Taskforce Communicatie voldoende kennis verzameld om te doorgronden wat de oorzaken zijn van het verbingsverlies tussen de trein en de baan. Sommige oorzaken zijn definitief weggenomen, voor anderen zijn 'workarounds' bedacht. Eind 2012 is de Taskforce opgeheven en opgevolgd door een beheerteam onder voorzitterschap van ProRail. Dit beheerteam zal het werk van de Taskforce voortzetten om 'loss of contact' problemen te beperken. Dit beheerteam zal kwalitatieve analyses laten uitvoeren en issuemanagement inrichten om vanuit de hele keten oorzaken van verbingsverliezen op de HSL aan te pakken.

ProRail neemt de monitoring van de kwaliteit van de verbindingen voor haar rekening zoals dit ook voor de Betuweroute, Hanzelijn en Amsterdam-Utrecht wordt ingericht. Hiermee wordt geborgd dat kennis over de verschillende lijnen in Nederland bij elkaar komt.

In de tweede helft van 2012 ligt het aantal communicatiestoringen hoger dan in het eerste half jaar, wat mede verklaarbaar is door het toegenomen verkeer over de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam. Onderstaande tabel geeft een overzicht 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
Q3 2012	43	57	100
Q4 2012	39	58	97

4.2 Maatregelen verbindingproblematiek

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

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

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.

De actuele stand van zaken qua voortgang is dat het mogelijk lijkt beide wijzigingen uit te voeren. De voorbereiding daarvan heeft echter ernstige vertraging opgelopen, o.a. vanwege het ontbreken van resources bij de toeleverende partijen van Infrasppeed die de voorgenomen wijzigingen aan de infrastructuur moeten voorbereiden en uitvoeren. Ondanks diverse (lopende) acties dit proces te versnellen heeft dit nog niet het gewenste effect gehad. Het is op dit moment derhalve niet te zeggen wanneer de aanpassingen kunnen zijn gerealiseerd.

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. Omdat dit niet het geval was, golden er reeds enkele jaren twee snelheidsbeperkingen, te weten bij de aansluiting bij Rotterdam Lombardijen (voor reizigers- en goederentreinen) en bij Zevenbergschen Hoek (voor goederentreinen).

Gedurende de verslagperiode zijn echter de laatste Thalys-treinen (type PBKA) als de laatste goederenlocomotieven (type BR189) van ATB-vv voorzien. Hierdoor kon op 17 oktober 2012 de snelheidsbeperking bij Rotterdam-Lombardijen en op 26 oktober 2012 de snelheidsbeperking bij Zevenbergschen Hoek opgeheven worden.

Het enige materieel dat nu nog van ATB-vv dient te worden voorzien zijn de V250-hogesnelheidstreinen. NS Hispeed verwacht dit in het tweede kwartaal van 2013 gedaan te hebben.

6 Vervoer

6.1 Ontwikkeling commercieel vervoer

Uitvoering HSA-concessie

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

Sinds eind 2009 reed HSA met Thalys-treinen tussen Amsterdam en Parijs gemiddeld 10x per dag. Sinds 27 augustus 2012 rijdt de Thalys nog slechts gemiddeld 9x per dag in verband met materielschaarste. De maximale rijsnelheid bij deze ritten bedraagt 300 km/u.

Vooruitlopend op de start met V250-materieel naar Brussel reed HSA tussen 9 september en 8 december 2012 planmatig commerciële ritten tussen Amsterdam en Rotterdam 5 dagen per week met Fyra V250-stellen. Gestart is met 6 treindiensten per dag per richting en per 8 oktober is opgeschaald naar 8 treindiensten per dag per richting. van 9 december 2012 en tot 18 januari 2013 reed HSA in samenwerking met de NMBS 10 treindiensten per dag per richting tussen Amsterdam en Brussel.

Tabel 2: Uitbreidingen commercieel vervoer via de HSL-Zuid

Treindienst	Periode actief	Materieel	Frequentie	Reistijdwinst^{*)}
Amsterdam – Rotterdam	7 september 2009 - 3 oktober 2010	Traxx+Prio	16 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Parijs	13 december 2009 - <i>heden</i>	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 - <i>heden</i>	Traxx+Prio	32 x p.d.	33 minuten
Amsterdam – Rotterdam	10 september 2012 – 8 december 2012	V250	8 x p.d.	29 minuten
Amsterdam – Brussel	9 december 2012 – 18 januari 2013 <i>en sindsdien gestaakt</i>	V250	16 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Rotterdam	<i>opgeschort</i>	V250	32 x p.d.	29 minuten
Amsterdam – Breda	<i>opgeschort</i>	V250	32 x p.d.	46 minuten
Breda - Antwerpen	<i>opgeschort</i>	V250	8 x p.d.	39 minuten

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

Ontwikkeling vervoer Amsterdam – Londen

Verschillende vervoerders, waaronder EuroStar en Deutsche Bahn, studeren op de haalbaarheid van het opzetten van een treinverbinding Amsterdam – Londen. In oktober 2012 heeft ambtelijk overleg plaatsgevonden met het Britse en het Franse transportministerie over hoe om te gaan met de wens van deze vervoerders die wensen een directe treinverbinding op te zetten tussen Amsterdam en Londen via de kanaaltunnel. De verwachting is dat deze vervoerders pas op zijn vroegst vanaf 2018 een dergelijke treinverbinding kunnen opzetten, door een vertraging in de materieelleveringen aan EuroStar en Deutsche Bahn. Voor het opzetten van een directe verbinding naar Londen zal het waarschijnlijk nodig zijn om aanpassingen te doen aan de stations voor het creëren van wachtruimtes, perronschermen e.d. Om hier regulier overleg over te kunnen voeren, hebben Frankrijk en Engeland het initiatief genomen om een '5-state-forum' op te richten. De eerste bijeenkomst zal in de eerste helft van 2013 plaatsvinden en vertegenwoordigers van Frankrijk, Verenigd Koninkrijk, België, Duitsland en Nederland zullen hierbij aanschuiven.

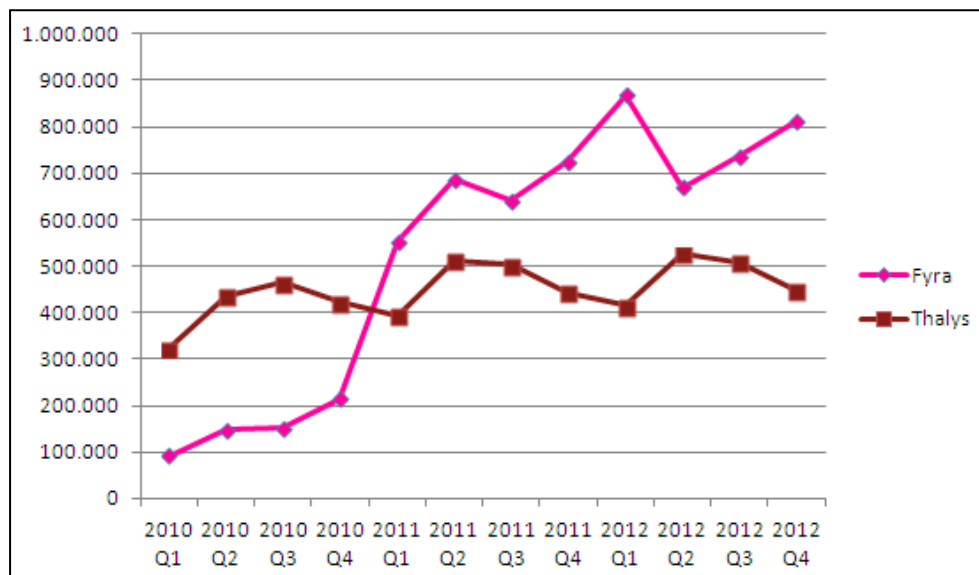
6.2 Prestaties commercieel vervoer

De reizigersaantallen in de tweede helft van 2012 tonen voor Fyra binnen Nederland en Thalys wederom een duidelijke stijging ten opzichte van 2011. HSA heeft gedurende de verslagperiode opnieuw meer reizigers vervoerd met de Fyra binnen Nederland.

Tabel 3: Reizigersaantallen Fyra en Thalys

	Fyra (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

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.

De tabel geeft de punctualiteitspercentages en uitvalpercentages van Fyra (binnen Nederland) en Thalys weer.

Tabel 4: Punctualiteitspercentages en uitvalpercentages Fyra en Thalys

	Fyra		Thalys	
	Punctualiteit %	Uitval %	Punctualiteit %	Uitval %
Gerealiseerd	86,6 %	7,6 %	79,8 %	1,3 %
Aan HSA toerekenbaar	95,6 %	4,8 %	98,2 %	1,0 %
Norm HSA	95,0 %	0,5 %	95,0 %	0,5 %

De uitvalspercentages zijn nog te hoog.

Volgens NS Hispeed liggen de oorzaken voor dispunctualiteit en uitval met name bij trein-baan communicatieproblemen, stakingen in België, krappe dienstregeling rond Schiphol en issues met het V250-materieel die de andere diensten beïnvloeden.

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. Op 20 juni 2012 hebben HSA en NMBS deze overeenkomst ter goedkeuring aan de Staat voorgelegd. Nadat minister Schultz in september 2012 deze Samenwerkingsovereenkomst afkeurde (zie Kamerstuk 22026, nr. 365), zijn partijen opnieuw om tafel gegaan en hebben zij begin december 2012 een akkoord bereikt.

Inhoud akkoord van 3 december 2012

Op 3 december 2012 (zie Kamerstuk 22026, nr. 371) meldde staatssecretaris Mansveld dat er in de gewijzigde Samenwerkingsovereenkomst nu een Fyra-verbinding (8x per richting per dag) Breda – Antwerpen is opgenomen, waarvoor geen toeslag of reserveringsplicht geldt. In ruil voor Belgische medewerking en meefinanciering aan deze onrendabele verbinding, ziet Nederland af van het streven tot een directe hogesnelheidstreinverbinding tussen Den Haag en Brussel, mét toeslag en reserveringsplicht. Dit betekent ook dat België niet meer het 'twintigste treinstel' hoeft aan te schaffen, dat voor deze verbinding nodig zou zijn geweest.

6.4 Toelating materieel

Op 6 juli 2012, kort na aanvang van de verslagperiode, heeft IL&T de Vergunning Voor Ingebruikname (VVI) afgegeven voor V250-treinen. Op 14 september 2012 heeft ook de Belgische veiligheidsinstantie DVIS de V250-treinen toegelaten op het Belgische spoor. Hierdoor konden V250-treinen gedurende de verslagperiode gebruikt worden voor personenvervoer in zowel Nederland als België.

Na afloop van de verslagperiode, op 18 januari 2013, heeft DVIS het verboden om nog langer V250-materieel in te zetten voor commercieel vervoer over de Belgische hogesnelheidslijn. Op dat moment hadden beide vervoerders al besloten om de treindienst stop te zetten. De rapportage en evaluatie van de inzet van het V250-materieel zal in april 2013 aan de Kamer worden gestuurd.

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-treinen te verlagen. Dit onderzoek richt zich onder andere op de technische en financiële haalbaarheid van de eventuele maatregelen en op de veiligheidsrisico's. HSA verwacht de onderzoeksresultaten in de eerste helft van 2013 met IenM te kunnen delen.

7 Financiën

7.1 Algemeen

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

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

7.2 Mutaties op het projectbudget

Technische mutatie

In 2012 is € 135.000 ontvangen van derden. Het budget van de HSL-Zuid zal met dit bedrag worden verhoogd.

Het gaat hier om twee uitkeringen in het kader van de CAR-verzekering.

BTW 2012

De in 2012 betaalde BTW zal niet meer zoals voorheen worden gecompenseerd door het Ministerie van Financiën; in 2011 zijn alle toekomstige BTW-verrekeningen afgekocht.

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 Overheidsinvesteringen) 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.

Tabel 5: prijsindexpercentages

Prijsindexpercentages																
1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
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	1.89476
%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%

Het projectbudget per 31 december 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-'12)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'12)
		Vorige perioden	Deze periode				
Uitvoeringskosten	3.089	743		3.832	895	-144	4.583
Grondverwerving	324	-72		252	26		278
Subtotaal	3.413	671		4.084	921	-144	4.861
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	1.085		4.498	937	-144	5.291
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	1.081	0	6.418
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2							850
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. Tot en met 2011 werd, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, de betaalde BTW op railprojecten gecompenseerd (zie regel BTW).
2. Het projectbudget is inclusief € 1.012 mln, bestemd voor aanpassingen aan rijksweg A16 (Noord-Brabant) en rijksweg A4 tussen Leiderdorp en het Ringvaartaquaduct. De bedragen van artikelonderdeel 17.3.3 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 32^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			'99/'00	7/9
			'01/'02	10/12
			'03/'04	14/16
	117	144	'05/'06	18/20
			'07/'08	22/24
			'09/'11	26/28
			'12	30/32
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 31 december 2012 is ten behoeve van het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.258 mln betaald (99,9% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

Tabel 8: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 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	6.509,5	12,1	6.521,6	5.394,8	115,5	1.011,3
Grondverwerving	306,9		306,9	306,9		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.246,1	12,1	7.258,2	6.131,4	115,5	1.011,3

Verplichtingen

In tabel 9 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 31 december 2012 is voor het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.264 mln verplicht (99,9% van het projectbudget exclusief de beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

Tabel 9: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 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	6.519,1	7,1	6.526,2	5.399,4	115,5	1.011,3
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.257,0	7,1	7.264,1	6.137,3	115,5	1.011,3

*) Dit bedrag is inclusief € 850 miljoen aan BTW verplichtingen. Het bedrag aan te betalen BTW werd, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, tot en met 2011 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	16	5	4
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.635	2.610	16	5	4
- FES regulier	1.710	1.710			
- Privaat	940	940			
- EU-ontvangsten	193	193			
- Ontvangsten derden ²	144	144			
- 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	16	5	4
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	131	130	2.148

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

² De ontvangsten van derden zijn in overeenstemming gebracht met de ontvangsten zoals vermeld in tabel 7.

De bedragen in tabel 10 wijken nog af van de begroting van het Infrastructuurfonds, omdat in de 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 31 december 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 (tweede 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.

Bij de aanbiedingsbrief van VGR31 is verzocht tot vrijgave van € 10 mln uit de risicoreservering. Omdat VGR31 in de verslagperiode nog niet door de Tweede Kamer is behandeld, is dit bedrag nog niet in het budget per 31 december 2012 van de HSL-Zuid verwerkt.

7.6 Prognose claim op de risicoreservering

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 37 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 26 mln en minus € 19 mln.

Tabel 12: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

Bedragen in €	VGR 32	VGR 31	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	556 mln	558 mln	-/- 2 mln
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 519 mln	-/- 519 mln	-
Potentiële claim op risicoreservering 50% waarde	37 mln	39 mln	-/- 2 mln
Potentiële claim op risicoreservering 90% waarde	63 mln	66 mln	-/- 3 mln

In het tweede halfjaar van 2012 heeft zich een aantal wijzigingen voorgedaan in de resterende potentiële claim op de risicoreservering. Deze wijzigingen hebben voornamelijk betrekking op:

- Budgetoverschotten voortvloeiend uit de afronding in de verslagperiode van het 'Programma HSL-Zuid' onder verantwoordelijkheid van ProRail.
- Enerzijds een toename van het risicoprofiel, doordat de BTW over te treffen beheersmaatregelen sinds de afkoop van de BTW (toegelicht in paragraaf 7.2) uit het resterende projectbudget zal moeten worden betaald. Anderzijds een afname van het financiële risicoprofiel. Naarmate de tijd voortschrijdt en risico's zich niet of in mindere mate manifesteren dan eerder voorzien, neemt voor een aantal risico's de kans af dat deze daadwerkelijk gaan leiden tot de eerder voorziene financiële effecten.

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

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

Datum	Onderwerp	Kamerstuknummer
5 juli 2012	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu met beantwoording lijst van vragen inzake de 30 ^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid	22026, nr. 364
18 september 2012	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu over de stand van zaken inzake de Samenwerkingsovereenkomst HSA - NMBS	22026, nr. 365
9 oktober 2012	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu bij de aanbidding van de 31 ^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid	22026, nr. 366
30 oktober 2012	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu over de opties van treinverbindingen tussen Nederland en België	22026, nr. 368
6 november 2012	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu bij de aanbidding van het rapport van bevindingen van de Auditdienst Rijk	22026, nr. 370
3 december 2012	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het bereikte akkoord inzake treinverbinding Nederland – België	22026, nr. 371
5 december 2012	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met de reactie op commissieverzoek over akkoord treinverbinding Nederland - België	22026, nr. 372
13 december 2012	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het speciale tarief voor Europarlementariërs	22026, nr. 373

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
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
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PP :	Prijspeil
RWS:	Rijkswaterstaat
SSO:	Shared Service Organisatie
VGR:	Voortgangsrapportage
VIRM-1:	Verlengd InterRegio Materieel
VVI:	Vergunning Voor Ingebruikname