

Voortgangsrapportage 33 Hogesnelheidslijn Zuid



Datum 26 september 2013
Status definitief

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

Inhoud

1	Inleiding 2
1.1	Drieëndertigste Voortgangsrapportage 2
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 2
2	Projectvoortgang op hoofdlijnen 3
3	Infrastructuur 4
3.1	Geluidsreducerende maatregelen 4
3.2	Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) 4
3.3	Overige infrastructuur zaken 5
4	Communicatieproblemen Trein-Baan 6
4.1	Communicatiestoringen ERTMS 6
4.2	Maatregelen verbindingproblematiek 7
5	Veiligheid 8
5.1	Resterende veiligheidsissues 8
6	Vervoer 9
6.1	Ontwikkeling commercieel vervoer 9
6.2	Prestaties commercieel vervoer 10
7	Financiën 12
7.1	Algemeen 12
7.2	Mutaties op het projectbudget 12
7.3	Realisatieprogramma HSL-Zuid 15
7.4	Risicoreservering 17
7.5	Infraprovider 18
Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken 19	
Bijlage 2: Financieel overzicht 21	
Afkortingenlijst 23	

1 Inleiding

1.1 Drieëndertigste Voortgangsrapportage

Het project Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) valt onder de Regeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. Deze regeling voorziet in een halfjaarlijkse rapportage over de vorderingen van het project, zowel qua uitvoering als financiën. Deze drieëndertigste Voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 januari 2013 tot en met 30 juni 2013.

1.2 Informatie aan de Tweede Kamer

Door de problemen met het V250-hogesnelheidsmaterieel gedurende de verslagperiode is de Tweede Kamer in de eerste helft van 2013 intensief geïnformeerd over de HSL-Zuid. 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 plenaire debat op 28 februari 2013, en het plenaire debat op 19 juni 2013.

2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

Infrastructuur

Het aanlegproject HSL-Zuid is afgerond, nu ook de projectorganisatie 'Programma HSL-Zuid' is beëindigd en binnen ProRail in de lijnorganisatie is gebracht. Wel wordt er nog gewerkt aan enkele wijzigingen in het vervoersysteem, waarvan de maatregelen ter beperking van communicatieproblemen tussen trein en baan de meest ingrijpende is.

Vervoer

Per 18 januari 2013 is het vervoer met V250-hogesnelheidsmaterieel stopgezet door de vervoerders NS en NMBS. Vervolgens hebben NMBS (brief d.d. 31 mei 2013) en NS (brief d.d. 3 juni 2013) mij formeel op de hoogte gebracht van hun voornemen om niet meer met V250-materieel te willen rijden. Door de ontstane situatie hebben de vervoerders NS en NMBS in de verslagperiode gewerkt aan een nieuw plan om zo snel en zo goed mogelijk invulling te geven aan de eisen uit de vervoersconcessie voor het hogesnelheidsnet (Kamerstuk 22026, nr. 296).

3 Infrastructuur

3.1 Geluidsreducerende maatregelen

Geluid

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

Pilot aanvullende geluidmaatregelen

Begin juli 2013 zijn de eerste twee proefvakken met geluidmaatregelen door Infrasppeed opgeleverd. Het betreft de proefvakken met raildempers en met absorberende beplating in het horizontale vlak. Begin augustus 2013 zijn door TNO geluidmetingen uitgevoerd om de effectiviteit van deze maatregelen vast te stellen. De resultaten van deze metingen worden in het derde kwartaal van 2013 verwacht. Naar de huidige planning wordt medio november het derde proefvak door Infrasppeed aangelegd. Het derde proefvak omvat de combinatie van absorberende beplating in het horizontale vlak met zogenaamde 'modulaire dubbelzijdige minigeluidschermen' (MDM) tussen de twee sporen in. Diverse partijen, zoals de brandweer, ProRail en NS Hispeed zullen na aanleg van de MDM enkele proeven uitvoeren om te bepalen of het MDM over grotere lengten kan worden toegepast op de HSL-Zuid binnen alle randvoorwaarden van veiligheid.

3.2 Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

Proces Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

Om het EMC-probleem structureel op te lossen zijn vier extra AT-stations (Auto Transformator) gebouwd voor de energievoorziening van de HSL-Zuid waarvan de laatste is opgeleverd in het najaar van 2011. Door het aanbrengen van een technische voorziening die de spanning direct zal doen wegvallen wanneer er op de Zuidelijke HSL Sectie meer dan 1800 Ampère aan totale tractiestroom wordt gevraagd, is per 1 augustus 2013 de restrictie vervallen dat treinen niet meer dan 500 Ampère aan tractiestroom mogen afnemen. Hiermee is het merendeel van de EMC gebruiksbepalingen opgeheven.

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

3.3 Overige infrastructuur zaken

Afhandeling schades

De afhandeling van schades is uitbesteed aan het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4. De verwachting is dat de activiteiten nog tot 2016 zullen doorlopen.

Afwikkeling grondverwerving

De afwikkeling van grondzaken is uitbesteed aan ProRail. Er zijn momenteel nog veertien dossiers in behandeling, waarvan er één wacht op een uitspraak van de Rechtbank. De verwachting is dat alle dossiers vóór 2015 zijn afgewikkeld.

Restactiviteiten infrastructuur

Naast de pilot geluid Lansingerland lopen er nog ca. tien kleinere af te wikkelen restpunten met betrekking tot de infrastructuur. Daarnaast speelt nog een aantal garantiezaken in relatie tot Infrasppeed en loopt er nog een garantieclaim van de Staat op één van de civiele aannemers. Deze restactiviteiten zullen nog enige tijd doorlopen.

MER-evaluatie

Tien jaar na de start van het vervoer wordt een MER-evaluatie uitgevoerd. Deze is voorzien in 2018/2019.

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 verbindingsproblemen 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 verbindingsverlies tussen de trein en de baan. Sommige oorzaken zijn definitief weggenomen, voor andere oorzaken zijn 'workarounds' bedacht. Eind 2012 is de Taskforce opgeheven en opgevolgd door een beheerteam onder voorzitterschap van ProRail. Dit beheerteam zet het werk van de Taskforce voort om 'loss of communication-contact' problemen te beperken, laat kwalitatieve analyses uitvoeren en behandelt de ERTMS-verbindingsissues. ProRail neemt de monitoring van de kwaliteit van de verbindingen voor haar rekening zoals dit ook voor de Betuweroute, Hanzelijn en Amsterdam-Utrecht wordt ingericht. Hiermee is geborgd dat kennis over de verschillende lijnen in Nederland bij elkaar komt.

In de eerste helft van 2013 ligt het aantal communicatiestoringen veel lager dan in het laatste half jaar van 2012. De verkeersaantallen waren daarbij lager (-9%), maar het aantal storingen is verhoudingsgewijs veel sterker gedaald (-61%).

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

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

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

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

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

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

	TRAXX	V250	Thalys	Totaal
Noordsectie	24	3	15	42
Zuidsectie	31	3	14	48
Totaal H1'13	55	6	29	90

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

	TRAXX	V250	Thalys	Gemiddeld
Noordsectie	0,8	3,3	2,2	1,1
Zuidsectie	1,7	3,4	2,1	1,8
Gem. H1'13	1,1	3,3	2,1	1,4

In absolute zin heeft de TRAXX meer verbindingsverliezen dan de Thalys. Gezien het aantal bedrijfsuren van de TRAXX (4952 uur) ten opzichte van de Thalys (1362 uur) doet eerstgenoemde het relatief echter beter. Daarentegen is de Thalys beter in staat om de verbinding snel te herstellen na verbindingsverlies, waardoor de vertragingen als gevolg van verbindingsverlies bij de Thalys weer relatief beperkter blijven.

4.2 Maatregelen verbindingsproblematiek

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

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

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.

In het derde kwartaal van 2013 worden de impactanalyses van beide wijzigingen geleverd. Als hieruit blijkt dat deze wijzigingen uit te voeren zijn, dan zullen deze naar verwachting eind 2014 geïmplementeerd worden.

5 Veiligheid

5.1 Resterende veiligheidsissues

ATB verbeterde versie

Doordat alle treinen die op de randen van de HSL-Zuid rijden voorzien zijn van ATB verbeterde versie (ATB-vv) zijn de laatste snelheidsbeperkingen in oktober 2012 opgeheven.

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 materieelschaarste. De maximale rijsnelheid bij deze ritten bedraagt 300 km/u.

Ten slotte heeft HSA tussen 9 september 2012 en 18 januari 2013 HSL-diensten uitgevoerd met V250-materieel. De eerste drie maanden betrof dit commerciële ritten tussen Amsterdam en Rotterdam op 5 dagen per week. Van 9 december 2012 tot 18 januari 2013 reed HSA in samenwerking met de NMBS 10 treindiensten per dag per richting tussen Amsterdam en Brussel.

Tabel 5: Uitbreidingen commercieel vervoer via de HSL-Zuid

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

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

Toekomstige uitbreidingen vervoer

NS heeft op 3 juni 2013 laten weten niet door te zullen gaan met de V250-trein van het Italiaanse AnsaldoBreda. Onderzoek naar de technische gesteldheid van de trein heeft NS overtuigd dat de V250 onvoldoende betrouwbaar is. Tevens heeft NS er geen vertrouwen in dat fabrikant AnsaldoBreda de V250-trein daadwerkelijk van al zijn problemen kan afhelpen, binnen voor de reizigers en NS aanvaardbare termijnen, risico's en financiële kaders.

Door de ontstane situatie hebben de vervoerders NS en NMBS in de verslagperiode gewerkt aan een nieuw plan om zo snel en zo goed mogelijk invulling te geven aan de eisen uit de vervoersconcessie voor het hogesnelheidsnet (Kamerstuk 22026, nr. 296). De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu zal dit plan van NS beoordelen en met de Tweede Kamer delen.

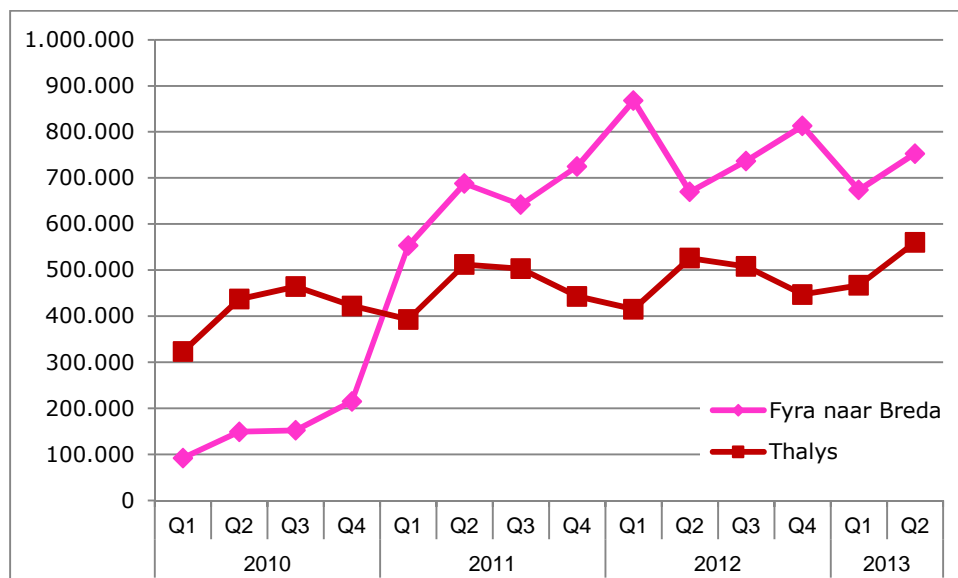
6.2 Prestaties commercieel vervoer

Voor de Fyra-treindienst Amsterdam - Breda is het aantal reizigers in het eerste kwartaal van 2013 lager dan het eerste kwartaal van 2012. Het aantal reizigers in de Fyra binnenland is in het tweede kwartaal van 2013 echter hoger dan in het tweede kwartaal van 2012. Voor de Thalys-treindienst is het aantal reizigers in zowel het eerste als het tweede kwartaal van 2013 gestegen ten opzichte van het eerste en tweede kwartaal van 2012.

Tabel 6: Reizigersaantallen Fyra en Thalys (Bron: HSA)

	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
2013 – 1^e kwartaal	674.000	467.000
2013 – 2^e kwartaal	753.000	560.000

Grafiek 1: Reizigersaantallen Fyra en Thalys (Bron: HSA)



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

De internationale verbinding Amsterdam – Brussel heeft opvallend hoge uitvalcijfers gekend, alhoewel deze treindienst qua punctualiteit het beter deed dan de andere internationale treindienst (Thalys).

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

Tabel 7: Punctualiteitscijfers HSA (1^e helft 2013) (Bron: HSA)

	Fyra Amsterdam - Breda	Fyra Amsterdam - Brussel	Thalys
<i>Normtijd</i>	4:59	5:59	5:59
Gerealiseerd Q1	89,5%	77,9%	70,1%
Gerealiseerd Q2	93,2%	-	78,2%
Aan HSA toerekenbaar Q1	96,7%	93,3%	98,9%
Aan HSA toerekenbaar Q2	98,2%	-	98,8%

Tabel 8: Uitvalcijfers HSA (1^e helft 2013) (Bron: HSA)

	Fyra Amsterdam - Breda	Fyra Amsterdam - Brussel	Thalys
Gerealiseerd Q1	7,9%	17,2%	1,6%
Gerealiseerd Q2	3,3%	-	0,8%
Aan HSA toerekenbaar Q1	4,9%	*)	1,1%
Aan HSA toerekenbaar Q2	2,2%	-	0,7%

*) HSA toewijsbare uitval is nog niet beschikbaar op kwartaalniveau.

7 Financiën

7.1 Algemeen

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

PKB deel 3 (1996) geeft aan dat met de aanleg van de HSL-Zuid een investeringsbedrag is gemoeid van € 3,413 miljard (exclusief BTW, prijspeil 1995), exclusief de bijdrage aan België. Voor een compleet beeld is de bijdrage aan België in het kostenoverzicht opgenomen. Het projectbudget per 30 juni 2013 is weergegeven in de volgende tabel.

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

	PKB dl 3 (pp '95)	Vorige periode n	Deze periode	Totaal (pp '95)	Prijsinde x ('96- '13)	Aansluit. mutaties begroting	Totaal (pp '13)
Uitvoeringskosten	3.089	743	3	3.835	896	-144	4.587
Grondverwerving	324	-72		252	26		278
Subtotaal	3.413	671	3	4.087	922	-144	4.865
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 17.03.01 HSL-Zuid	3.413	1.085	3	4.501	938	-144	5.295
Totaal 17.03.02 Railwegen		91		91	15	9	115
Totaal 17.03.03 Hoofdwegen ²⁾		748		748	129	135	1.012
Totaal exclusief BTW ¹⁾	3.413	1.924	3	5.340	1.082	0	6.422
BTW artikel 17.03.01 en 17.03.02							850
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief BTW							7.272

- 1) De projectkosten worden in deze tabel exclusief BTW weergegeven. Tot en met 2011 werd, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, de betaalde BTW op railprojecten gecompenseerd (zie regel BTW).
- 2) Het projectbudget is inclusief € 1.012 mln, bestemd voor aanpassingen aan rijksweg A16 (Noord-Brabant) en rijksweg A4 tussen Leiderdorp en het Ringvaartaquaduct. De bedragen van artikelonderdeel 17.03.03 Hoofdwegen zijn, in afwijking tot de railprojecten, inclusief BTW.

7.2 Mutaties op het projectbudget

Overheveling risicoreservering

In 2013 is € 10 miljoen overgeheveld uit de risicoreservering naar het projectbudget, zoals reeds aangekondigd in VGR 31 en 32. Deze overheveling houdt

voornamelijk verband met de uit te voeren geluidsmaatregelen in Lansingerland en de afwikkeling van schades door het Schadeschap HSL-Zuid.

Technische mutatie

De pilot geluidsmaatregelen Lansingerland wordt uitgevoerd door Infrasppeed. Opdrachtverlening en betaling vinden plaats volgens het contract tussen de Staat en Infrasppeed. De gerealiseerde uitgaven worden daarmee op artikel IF 13.04 (Infraprovider HSL-Zuid) verantwoord. Derhalve is het bijbehorende budget ad € 6,7 miljoen overgeheveld naar IF 13.04.

Overige mutaties

In 2013 hebben drie correcties op het budget plaatsgevonden: het budget is met € 1,8 miljoen verlaagd in verband met een bijstelling van de prijscompensatie, het budget is verhoogd met € 0,1 miljoen in verband met de toevoeging van de ontvangsten in 2012 en het budget is met € 2,1 miljoen verhoogd in verband met door het HSL-Schadeschap uit te keren schades betreffende de aanpassingen aan rijksweg A4 in de omgeving van Leiderdorp.

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling van het projectbudget tot 1 juli 2013.

Tabel 10: mutatieoverzicht projectbudget (bedragen in € miljoen)

Mutatie	Bedrag pp '95	Gecommuniceerd in Tweede Kamer		Bron: VGR nr.
		Bedrag	Prijspeil	
PKB deel 3	3.413	3.413	1995	1
Korting lange variant Tunnel Groene Hart	-91	-91		
Bijdrage aan België	364	380	1997	3
Kosten voor PKB deel 3	50	50	1995	7
Overdracht A16	537	598	2000	7
Verbeterde vorkvariant Rotterdam West	55	61	2000	8
Overdracht A4-bundel	175	195	2000	8+9
Wijziging A4-bundel (wijzigingsprotocol)	10	12	2002	12
Aansluiting Breda	91	101	2000	7
Verdiepte ligging Hoogmade	19	21	2000	9+11
Bergschenhoek	10	12	2001	9+11
Mopmolen	0	0	2001	9
Tenderkosten Infraprovider en Vervoer	34	36	1999	7
Communicatie	-10	-10	1999	6
ICT taakstelling	0	0	2001	9
Zettingsvrije plaat	50	55	1999	7
Lange variant Tunnel Groene Hart	83	91	1999	7
Meer/Hazeldonk	2	2	2003	13
Wijzigingsprotocol A4-bundel	27	34	2004	15
Afrekening protocol A4-bundel	15	19	2006	20
Anti-vandalismeschermen	2	2	2006/7	20/22
Saldo scopewijzigingen	1.423			

Aanbestedingsresultaat civiele onderbouw	251	272	1999	7
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)	17	18	1999	7
Aanbestedingsresultaat Tunnel Groene Hart	-23	-25	1999	7
Lagere realisatiestand uitgaven t/m 2000	-2	-2		9
Oude' spanning raming en budget	81	91	2000	11
Regieovk. Taakorganisaties/versterking organisatie	21	25	2001	11
Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer	25	29	2001	11
1 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	18	23	2004	15
3 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	7	9	2007	21
8 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	28	37	2010	27
9 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	7	10	2013	31/33
Saldo mee- en tegenvallers	790			

Vrijval begroting PPS Infraprovider	-408	-476	2001	9
Saldo ontvangsten	117	144	div	div
Extra EU-subsidies	13	13	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Budgetoverdracht naar SSO	-2	-2	2009	26
Bijdrage Herstel en Inrichting Sophiapolder	-1	-1	2009	27
Overheveling budget geluid naar IF 13.04	-4	-7	2013	33
Correcties n.a.v. schade A4, ontvangsten en indexering 2012	0	1	2013	33
Saldo technische mutaties	-286			
Subtotaal mutaties	1.927			
Totaal op prijspeil 1995	5.340			

Prijsonwikkelingen

Voor de prijsontwikkeling van het projectbudget zijn de percentages gehanteerd zoals opgenomen in onderstaande tabel. Het zijn de door het Ministerie van Financiën vastgestelde percentages, gebaseerd op de IBOI (Index Bruto Overheids Investerings) die door het Centraal Planbureau in het Centraal Economisch Plan worden gepresenteerd. Vanaf 2011 wordt het budget niet meer gecompenseerd voor prijscorrecties, maar actuele budgetmutaties worden wel teruggerekend naar prijspeil 1995. In onderstaande tabel zijn de prijsindexpercentages tot en met 2013 weergegeven.

Tabel 11: prijsindexpercentages

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

BTW

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

7.3 Realisatieprogramma HSL-Zuid

Tabel 12: realisatieprogramma HSL-Zuid

Bedragen in € mln, incl. BTW	Totaal	T/m 2012	2013	2014	2015	later
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.145	6.131	14			
- Reguliere SVV-middelen (incl. FES BOR)	2.623	2.619	4			
- FES regulier	1.710	1.710				
- Privaat	940	940				
- EU-ontvangsten	194	194				
- Ontvangsten derden	149	149				
- Risicoreservering	529	519	10			
HSL-Zuid Spoorwegen (IF 17.03.02)	115	115				
HSL-Zuid Hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.012				
Totaal IF 17.03	7.272	7.258	14	0	0	0

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

Bedragen in € 1.000, incl. BTW	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Ontwerpbegroting 2013	0	0	0	0	0	0
Toevoeging saldo 2012 (inclusief correctie indexering)	8.294					
Doorbelaste schade rijksweg A4	1.742	159	159			
Overheveling uit risicoreservering	10.000					
Ontwerpbegroting 2014	20.036	159	159	0	0	0
Overheveling naar IF 13.04 (pilot geluid) *)	-6.610					
Najaarsnota 2013 *)	13.426	159	159	0	0	0

*) Te verwerken in najaarsnota 2013.

Uitgaven

Tabel 14 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 30 juni 2013 is ten behoeve van het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.261 mln betaald (99,8% van het projectbudget).

Tabel 14: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2013

Bedragen in € mln, incl. BTW	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan		
				Artikel 17.03.01 HSL-Zuid	Artikel 17.03.02 Spoorw.	Artikel 17.03.03 Hoofdw.
Vorbereidingskosten	50		50	50		
Uitvoeringskosten	6.522	3	6.525	5.398	115	1.012
Grondverwerving	306		306	306		
België	380		380	380		
Totaal	7.258	3	7.261	6.134	115	1.012

Van de aangegane verplichtingen (€ 7.264 mln) is € 3 miljoen nog niet betaald. Hiervan heeft € 2 miljoen betrekking op de afhandeling van grondtransacties en € 1 miljoen op infrastructurele zaken.

Verplichtingen

In tabel 15 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 30 juni 2013 is voor het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.264 mln verplicht (99,9% van het projectbudget).

Tabel 15: verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2013

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

Van het totaal projectbudget (€ 7.272 mln) is voor € 8 miljoen nog geen verplichtingen aangegaan. De nog aan te gane verplichtingen hebben voornamelijk betrekking op de afhandeling van schades, diverse infrastructurele zaken en op de MER-evaluatie.

Ontvangsten

Tabel 16: ontvangsten HSL-Zuid tot en met 30 juni 2013

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

In de eerste helft van 2013 zijn er geen ontvangsten geweest.

7.4 Risicoreservering

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

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

Bedragen in € 1.000	Totaal	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ontwerpbegroting 2013 (stand VGR 31)	38.600	5.060	14.960	14.588	2.492	0	1.500
Herprogrammering uitgavenclaim	0	-5.060	-4.960	0	10.020	0	0
Overheveling naar artikel 17.03	-10.000	0	-10.000	0	0	0	0
Ontwerpbegroting 2014 (stand VGR 33)	28.600	0	0	14.588	12.512	0	1.500

Risicoprofiel

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 44 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 17 mln en minus € 15 mln.

Tabel 18: claim op risicoreservering

Bedragen in € mln	VGR 33	VGR 32	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	573	556	17
Overheveling uit risicoreservering	-529	-519	-10
Potentiële claim op risicoreservering 50% waarde	44	37	7
Potentiële claim op risicoreservering 90% waarde	61	63	-2

De mutatie in de prognose claim van de resterende risico's houdt verband met de hogere waarden die zijn aangehouden voor de geluidsproblematiek. Naast geluidsproblematiek hebben de resterende risico's voornamelijk betrekking op verplaatsingen van de baan (zettingen en zakkingen) en enkele overige infrastructurele maatregelen.

7.5 Infraprovider

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

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van deze beschikbaarheidsvergoeding. Omwille van de aansluiting op enerzijds de voorgaande voortgangsrapportages en anderzijds de begroting van het Infrastructuurfonds is de tabel iets anders opgebouwd dan in de vorige rapportages.

Tabel 19: Infraprovider HSL-Zuid

Bedragen in € mln	Totaal	T/m 2012	2013	2014	2015	later
- Beschikbaarheidsvergoeding, excl. BTW	2.962	712	120	121	122	1.848
- Onderhoud wijzigingen Infraprovider, excl. BTW	34	9	1	1	1	22
Infraprovider, excl. BTW (zie VGR 32)	2.996	762	121	122	123	1.870
- BTW-compensatie en rentecorrecties	567	88	19	24	41	393
IF 13.04: ontwerpbegroting 2014	3.563	850	140	146	164	2.263
Overheveling uit 17.03 (pilot geluid *)	7	0	7	0	0	0
IF 13.04: najaarsnota 2013 *)	3.570	850	147	146	164	2.263

*) Te verwerken in najaarsnota 2013.

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

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

Datum	Onderwerp	Kamerstuk
14 januari 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de prestaties van de Fyra Amsterdam - Brussel	22026, nr. 374
21 januari 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de inzetbaarheid van de V250-hogesnelheidstreinen in Nederland en België	22026, nr. 375
28 januari 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de stand van zaken treindiensten naar België	22026, nr. 376
1 februari 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over een bereikte tijdelijke oplossing voor treindiensten naar België	22026, nr. 377
11 februari 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met beantwoording lijst van vragen inzake de problematiek rondom de V250-hogesnelheidstreinen	22026, nr. 379
11 februari 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met beantwoording lijst van vragen inzake de 31 ^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid	22026, nr. 381
12 februari 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake openbaarmaking van de tussenrapportage van de parlementaire werkgroep Vervoer HSL-Zuid (2007)	22026, nr. 380
26 februari 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met beantwoording tweede lijst van vragen inzake de problematiek rondom de V250-hogesnelheidstreinen	22026, nr. 383
16 april 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij de aanbidding van de 32 ^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid	22026, nr. 396
16 april 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de tijdelijke versterking van de treindienst Den Haag – Brussel	22026, nr. 397
16 april 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het Plan van aanpak voor de structurele oplossing Fyra-vraagstuk	22026, nr. 398
25 april 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over resultaten van geluidsmetingen langs de HSL-Zuid	22026, nr. 399

26 april 2013	Reactie van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in het schriftelijk overleg over de versterking van de tijdelijke treindienst	22026, nr. 400
31 mei 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake besluit NMBS over Fyra V250	22026, nr. 401
3 juni 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake voornemen NS mbt Fyra	22026, nr. 402
7 juni 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake ontwikkelingen Fyra V250	22026, nr. 403
11 juni 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij de aanbidding van vertrouwelijk V250-rapport (1)	22026, nr. 404
17 juni 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij de aanbidding van vertrouwelijk V250-rapport (2)	22026, nr. 405
17 juni 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake vergunningverleningsproces van de Fyra V250-trein	22026, nr. 406
17 juni 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met beantwoording lijst van vragen over de 32 ^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid	22026, nr. 425
18 juni 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu met beantwoording lijst van vragen over de ontwikkelingen Fyra V250	22026, nr. 407
18 juni 2013	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij de aanbidding van een document "Reistijden Hogesnelheidslijn Zuid" van NS	22026, nr. 408

Bijlage 2: Financieel overzicht

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

Aanleg HSL-Zuid	T/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Vorbereidingskosten	50	-	-	-	-	-	50
Uitvoeringskosten	5.395	12	15	13	0	1	5.436
Grondverwerving	306	2	-	-	-	-	308
België	380	-	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.131	14	15	13	0	1	6.174
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.258	14	15	13	0	1	7.301

Nog niet opgenomen risicoreservering	T/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Uitvoeringskosten	-	-	15	13	0	1	29
Totaal HSL-Zuid	-	-	15	13	0	1	29

Projectbudget	T/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Vorbereidingskosten	50	-	-	-	-	-	50
Uitvoeringskosten	5.395	12	-	-	-	-	5.407
Grondverwerving	306	2	-	-	-	-	308
België	380	-	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.131	14	0	0	0	0	6.145
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.258	14	0	0	0	0	7.272

Nog aan te gane verplichtingen	T/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Uitvoeringskosten	-	8	-	-	-	-	8
Totaal HSL-Zuid	-	8	-	-	-	-	8

Verplichte uitgaven	T/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Vorbereidingskosten	50	-	-	-	-	-	50
Uitvoeringskosten	5.395	4	-	-	-	-	5.399
Grondverwerving	306	2	-	-	-	-	308
België	380	-	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.131	6	0	0	0	0	6.137
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.258	6	0	0	0	0	7.264

Nog te betalen uitgaven	T/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Uitvoeringskosten	-	1	-	-	-	-	1
Grondverwerving	-	2	-	-	-	-	2
Totaal HSL-Zuid	-	3	-	-	-	-	3

Gerealiseerde uitgaven	T/m 2012	2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Vorbereidingskosten	50	-	-	-	-	-	50
Uitvoeringskosten	5.395	3	-	-	-	-	5.398
Grondverwerving	306	-	-	-	-	-	306
België	380	-	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.131	3	0	0	0	0	6.134
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.258	3	0	0	0	0	7.261

Afkortingenlijst

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