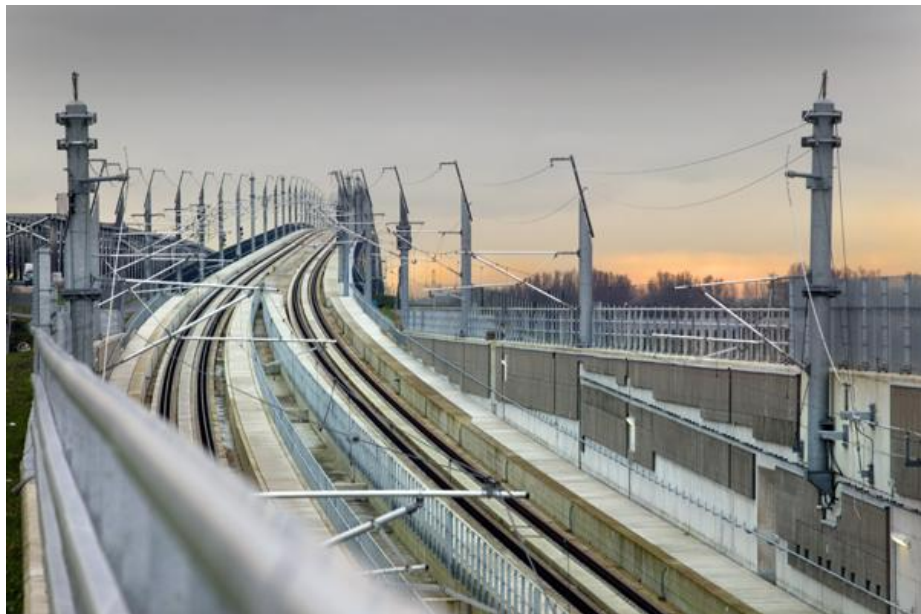


Voortgangsrapportage 36 Hogesnelheidslijn Zuid



Datum 1 april 2015
Status definitief

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

Inhoud

1	Inleiding
1.1	Zesendertigste Voortgangsrapportage 2
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 2
2	Projectvoortgang op hoofdlijnen
2.1	Infrastructuur 3
2.2	Vervoer 3
2.3	Implementatie 3
3	Infrastructuur
3.1	Geluidsreducerende maatregelen 5
3.2	Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) 5
3.3	Overige infrastructuur zaken 6
4	Communicatie Trein-Baan
4.1	Communicatiestoringen ERTMS 8
4.2	Maatregelen verbindingproblematiek 9
5	Vervoer
5.1	Ontwikkeling commercieel vervoer 10
5.2	Prestaties commercieel vervoer 12
6	Financiën
6.1	Algemeen 15
6.2	Mutaties op het projectbudget 16
6.3	Realisatieprogramma HSL-Zuid 18
6.4	Risicoreservering 20
6.5	Infraprovider 22

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken 23

Bijlage 2: Financieel overzicht 24

Afkortingenlijst 26

1 Inleiding

1.1 Zesendertigste 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 vijfendertigste Voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 juli 2014 tot en met 31 december 2014.

Eindevaluatie groot project

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

1.2 Informatie aan de Tweede Kamer

Bijlage 1 geeft een overzicht van de in 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 september 2014 (22026, nr. 467) en het Algemeen Overleg ontwerpconcessies van 1 oktober 2014 (29984, nr. 569) plus tweede termijn 15 oktober 2014 (29984, nr.571).

2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

2.1 Infrastructuur

Het aanlegproject HSL-Zuid is afgerond: de projectorganisatie 'Programma HSL-Zuid' is beëindigd. Wel wordt er nog gewerkt aan enkele kleine aanpassingen in het vervoersysteem, waarvan de maatregelen ter beperking van communicatieproblemen tussen trein en baan de voornaamste zijn. Deze maatregelen zijn in oktober 2014 geïmplementeerd.

2.2 Vervoer

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

2.3 Implementatie

Sinds 27 augustus 2012 rijdt HSA met Thalys-treinen gemiddeld 9x per dag tussen Amsterdam en Parijs. Sinds 12 april 2014 rijdt NS daarnaast tweemaal per dag tussen Amsterdam en Lille en eenmaal per dag tussen Amsterdam en Brussel. Hiermee bestaan er 12 verbindingen in elke richting tussen Amsterdam en Brussel met de Thalys. De maximale rijdsnelheid bij deze ritten bedraagt 300 km/uur.

Gedurende de verslagperiode reed HSA tussen Amsterdam en Breda dagelijks tweemaal per uur per richting met Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen. Met datzelfde materieel reed HSA vanaf 7 oktober 2013 ook tweemaal daags (ochtend en avond) per richting een extra spitstrein tussen Amsterdam en Rotterdam. De maximale rijdsnelheid bij deze ritten bedraagt 160 km/uur. In het najaar van 2015 zal elk uur een derde Intercity over de HSL gaan rijden tussen Amsterdam en Rotterdam. Uiterlijk in het voorjaar van 2016 volgt een vierde Intercity per uur, waardoor tussen Amsterdam en Rotterdam een kwartierdienst zal worden gereden over de HSL.

Gedurende de verslagperiode reed NS in samenwerking met NMBS een treinverbinding Den Haag-Brussel over conventioneel spoor. Vanaf dienstregeling 2015 is de frequentie van deze treinverbinding uitgebreid naar 16x per dag. Tevens rijdt de trein van/naar Amsterdam. Uw kamer is hierover op 14 april 2014

geïnfomeerd (zie Kamerstuk 22026, nr. 457). NS investeert op dit moment om extra materieel geschikt te maken voor vervoer over de HSL-Zuid; vanaf dienstregeling 2017 zal deze verbinding deels over de HSL (via Breda) gaan rijden.

Een ander onderdeel van het alternatieve aanbod is de uitbreiding van de Thalys-diensten. Een deel van die uitbreiding (naar Lille en Brussel) heeft al plaatsgevonden. Uiterlijk in december 2015 zullen daar nog twee dagelijkse verbindingen Amsterdam-Brussel aan worden toegevoegd. Daarnaast voert NS met ingang van dienstregelingjaar 2017 een rechtstreekse dienst Amsterdam – Londen uit, die twee keer per dag zal rijden.

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 (Kamerstuk 22026, nr. 399). Inmiddels zijn de resultaten van deze metingen geëxtrapoleerd naar het gehele tracé van de HSL. Hierbij is gebleken dat langs delen van het tracé bij volledige benutting van de geluidproductieplafonds (op basis van de dienstregeling en snelheden zoals in het Tracébesluit in 1998 verondersteld), meer geluid op de gevel van woningen zal zijn dan destijds berekend. Hierdoor kan de voorkeurswaarde uit het Tracébesluit niet overal worden gehaald. Dit is toegelicht in de Kamerbrief van 10 september 2014 (Kamerstuk 22026, nr. 464). Voor deze problematiek wordt in samenspraak met de gemeenten en bewoners naar een passende oplossing gezocht. In de kamerbrief van 13 januari 2015 zijn de randvoorwaarden hiervoor omschreven. Hierbij is een bedrag van 50-70 miljoen euro als reëel uitgangspunt genoemd. Tevens is in afstemming met de gemeenten de heer P.J. Biesheuvel als onafhankelijk voorzitter benoemd en hebben de eerste informatiebijeenkomsten voor bewoners plaatsgevonden. Het streven is om voor juni 2015 een concreet en afgestemd maatregelenpakket voor te kunnen leggen, conform de motie De Boer/Hoogland (Kamerstuk 22026, 471).

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 deze maatregelen en de resultaten van uitgevoerd onderzoek naar het materieel zijn er thans geen beperkingen meer in de tractiestroom afname op de HSL. Daarmee is het merendeel van de EMC gebruikbeperkingen opgeheven.

In de periode tussen najaar 2011 en eind 2014 zijn alle infrastructurele maatregelen ter beheersing van het EMC-risico in de betreffende gebieden op effectiviteit gemonitord. Besloten is om de monitoring van tractiestroom afname op conventioneel spoor te handhaven. De meetgegevens zullen worden gebruikt om – waar mogelijk - inspectieregimes te versoepelen of af te bouwen.

Nu het proces Elektromagnetische Compatibiliteit in het afrondende stadium is gekomen, wordt de voortgangsrapportage op dit punt hiermee beëindigd. Als zich alsnog vermeldenswaardige gebeurtenissen voordoen zullen die vanzelfsprekend gerapporteerd worden.

3.3 Overige infrastructuur zaken

Afhandeling schades

De afhandeling van schades is uitbesteed aan het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4. Van de ruim duizend ingediende schadeverzoeken moeten er nog twee worden afgehandeld. De verwachting is dat de activiteiten in 2015 (einddatum van het Schadevergoedingsschap) zijn beëindigd. Daarnaast is een aantal voorlopige aanvullende schadeverzoeken ingediend met betrekking tot geluid. De afwikkeling hiervan is afhankelijk van het nog te nemen besluit over geluidsmaatregelen.

Afwikkeling grondzaken

De afwikkeling van grondzaken is uitbesteed aan ProRail. Er zijn momenteel nog twee dossiers in behandeling met betrekking tot grondverwerving/onteigening, waarvan er één wacht op een gerechtelijke uitspraak in een onteigeningszaak inzake de hoogte van de schadeloosstelling. Binnen het budget is hiervoor € 2 miljoen gereserveerd. Er resteren nog tien dossiers waarin gronden worden verkocht of eventueel overtollig gesteld. De verwachting is dat alle dossiers uiterlijk in 2015 zijn afgewikkeld.

Restactiviteiten infrastructuur

Er lopen nog drie af te wikkelen restpunten met betrekking tot de gerealiseerde onderbouw. De werkzaamheden zijn afgerond maar moeten nog financieel worden afgewikkeld.

Daarnaast bestaan nog enkele te monitoren verplichtingen (natuurcompensatie) en lopen nog enkele verzekeringen en garantieverplichtingen door tot in 2016.

In 2014 is de arbitragezaak rondom de geluidschermen in Noord-Brabant afgerond. Deze heeft geleid tot een schikking waarbij de aannemer € 6 miljoen heeft uitgekeerd aan de Staat. De aannemer heeft inmiddels een vernietigingsprocedure (van het vonnis van het Nederlands Arbitrage Instituut) opgestart. De eerste zitting hiervoor staat gepland in september 2015.

Zettingen

Bij het opleveren van de HSL door de onderbouwaannemers was bekend dat de kunstwerken en de spoorbaan op sommige plaatsen nog zettingen vertoonden. Daartoe zijn enkele monitoringsprogramma's opgezet, waarvan sommige nog steeds doorlopen. Er is een expert panel ingericht om de metingen te beoordelen en zo nodig maatregelen voor te bereiden en / of te treffen. Daarnaast zijn aan de hand van de beschikbare andere meetinformatie enkele nieuwe locaties ontdekt waar zettingen optreden: deze worden op soortgelijke wijze behandeld. Naar verwachting zullen in 2016 / 2017 op een tweetal tot viertal locaties concrete mitigerende maatregelen moeten worden getroffen. In paragraaf 6.4 wordt nader ingegaan op het financiële aspect hiervan.

Betonkwaliteit

Er is geconstateerd dat op betonnen onderbouw-objecten van de HSL overmatige mosgroei plaatsvindt. Onderzoek daarnaar heeft uitgewezen dat dit een uiting kan zijn van aantasting van het beton die mogelijk consequenties heeft voor de levensduur van de betreffende objecten. Er vindt nader onderzoek plaats naar de mogelijke oorzaken, de effecten op de levensduur en de mogelijke herstelmethoden.

Ook wordt nagegaan of de kosten van herstel verhaalbaar zijn. De volgende voortgangsrapportage zal hier inhoudelijk verder op ingaan.

MER-evaluatie

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

4 Communicatie Trein-Baan

4.1 Communicatiestoringen ERTMS

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

Beheerteam ERTMS

Het Beheerteam ERTMS laat kwalitatieve analyses uitvoeren en behandelt de ERTMS-verbindingsissues met als doel om de 'loss of communication-contact' problemen te beperken. ProRail neemt de monitoring van de kwaliteit van de verbindingen voor haar rekening zoals dit ook voor de Betuweroute, Hanzelijn en Amsterdam-Utrecht is ingericht. Hiermee is geborgd dat kennis over de verschillende lijnen in Nederland bij elkaar komt.

In oktober 2014 zijn er twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd binnen de ERTMS keten op de HSL Zuid. Deze wijzigingen hadden als doel om de impact van een kortstondig verbindingsverlies te beperken.

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

Kwartaal	Breda – R'dam	R'dam – A'dam	Totaal
Q2 2011	165		165
Q3 2011	98		98
Q4 2011	65	57	122
Q1 2012	55	44	99
Q2 2012	46	34	80
Q3 2012	43	57	100
Q4 2012	39	58	97
Q1 2013	32	33	65
Q2 2013	16	9	25
Q3 2013	17	19	36
Q4 2013	7	13	20
Q1 2014	36	21	57
Q2 2014	14	17	31
Q3 2014	32	27	59
Q4 2014	8	6	14

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

Traject Rotterdam - Amsterdam					
	Aantal treinen	Toename in %	Aantal verbindingsverliezen	Toename in %	% verbindingsverlies per trein
H1 2012	14.531		78		0,54%
H2 2012	15.189	+5%	107	+37%	0,70%
H1 2013	13.858	-9%	42	-61%	0,30%
H2 2013	15.249	+10%	32	-24%	0,21%

H1 2014	16.640	+9%	38	+19%	0,23%
H2 2014	16.926	+2%	33	-13%	0,19%

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	Thalys	Totaal
Noordsectie	17	16	33
Zuidsectie	30	10	40
Totaal H2'14	47	26	73

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

	TRAXX	Thalys	Gemiddeld
Noordsectie	0,51	1,97	1,24
Zuidsectie	1,56	1,20	1,38
Gem. H2'14	1,04	1,58	1,31

In absolute zin heeft de TRAXX meer verbindingsverliezen dan de Thalys. Door het hogere aantal bedrijfsuren valt de hinder van de TRAXX locs echter relatief lager uit dan bij de Thalys. Vooral op de noordsectie heeft Thalys in het tweede half jaar van 2014 relatief veel hinder gehad van verbindingsverliezen. Dit werd grotendeels veroorzaakt door een slechte maand augustus waarin handover problemen (van GSM-R cel naar GSM-R cel) en interferentie van externe bronnen voornamelijk de Thalys parten speelden.

4.2 Maatregelen verbindingsproblematiek

Zoals hiervoor gemeld zijn er in oktober 2014 twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd in de ERTMS walkant. Deze wijzigingen laten over de (nog niet representatieve) periode van bijna 3 maand een goede performanceverbetering zien. In onderstaande tabel is het aantal verbindingsverliezen met de hieraan verbonden treinstops in beeld gebracht voor de periode oktober – december in 2013 (vóór de wijziging) en 2014 (ná de wijziging)

Maand	Verbindingsverlies		Met stop tot gevolg		Stop a.g.v. verbindingsverl.
	TRAXX	Thalys	TRAXX	Thalys	
okt '13	7	5	7	2	75%
nov '13	6	0	6	0	100%
dec '13	1	1	1	1	100%
	14	6	14	3	
Totaal	20		17		85%
okt '14	2	1	1	0	33%
nov '14	4	4	2	1	38%
dec '14	2	1	1	1	67%
	8	6	4	2	
	14		6		43%

5 Vervoer

5.1 Ontwikkeling commercieel vervoer

In de verslagperiode is een volgende stap in de uitvoering van het alternatieve vervoersaanbod genomen: de frequentie van de IC Brussel is verhoogd naar 16x per dag en de treindienst rijdt weer volledig tussen Amsterdam en Brussel (in plaats van Den Haag). Deze productstap is besproken in de Stuurgroep HSL-Zuid aan de hand van het ingebruiknameadvies van de vervoerder, dat is afgestemd met de infrabeheerder.

Deze werkwijze komt voort uit de toezegging in de Kamerbrief d.d. 30 januari 2014 (22026, nr. 452) om te verkennen wat de mogelijkheden zijn om de integrale betrouwbaarheid van het vervoersysteem, binnen de bestaande juridische kaders, beter te borgen. In de Stuurgroep is op initiatief van mijn ministerie als systeemverantwoordelijke afgesproken om, binnen de bestaande rollen en verantwoordelijkheden van betrokken partijen, voorafgaand aan de start van nieuwe vervoersproducten op de HSL-Zuid nadrukkelijk aandacht te besteden aan de (toekomstige) betrouwbaarheid van het vervoersysteem. Dit laat onverlet dat de vervoerder verantwoordelijk is en blijft voor een Go/No Go besluit over nieuwe vervoersproducten.

Om de beoogde integrale betrouwbaarheid van het vervoersysteem beter te borgen, is afgesproken dat voortaan voorafgaand aan de start van nieuwe vervoerproducten op de HSL-Zuid een zogenaamde Stuurgroep+ wordt georganiseerd. De Stuurgroep+ komt minimaal 1 x per jaar (en in elk geval twee maanden voor de start van de gewijzigde dienstregeling) bijeen en bestaat uit de directeurs van de betrokken partijen NS, ProRail, Infrasppeed, IenM/DGB en ILT. De Stuurgroep+ neemt, zonder in de afzonderlijke verantwoordelijkheden te treden, een gezamenlijk Go/No Go-besluit ten aanzien van de start van een nieuw vervoersproduct op de HSL-Zuid. Door te kiezen voor een afvaardiging op het niveau van directeurs is commitment van en doorzettingsmacht binnen de eigen organisaties verzekerd. Op deze wijze borgen de betrokken partijen, onder regie van IenM, – ieder vanuit hun eigen rol en verantwoordelijkheid – gezamenlijk de integrale betrouwbaarheid van het HSL-vervoersysteem.

Tabel 5: Uitbreidingen commercieel vervoer via de HSL-Zuid

Treindienst	Periode actief	Materieel	Frequentie	Reistijdwinst ^{*)}
Amsterdam – Breda	4 april 2011 - heden	Traxx+Prio	32 x p.d.	33 minuten
Amsterdam – Rotterdam	7 oktober 2013 – tot onderstaande ingroei (is een spitstoevoeging)	Traxx+Prio	2 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Rotterdam	Ingroei in loop van 2015	Traxx+Prio	17 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Rotterdam	Vanaf eerste kwartaal 2016	Traxx+Prio	33 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Rotterdam	Vanaf 2021	Nog niet bekend	32 x p.d.	24 minuten
Amsterdam – Breda	Vanaf 2021	Nog niet bekend	32 x p.d.	38 minuten
Den Haag - Eindhoven	Vanaf 13 december 2016	Traxx+Prio	32 x p.d.	8 minuten
Amsterdam – Brussel	15 december 2013 – 12 april 2014	Thalys	3 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Brussel	12 april 2014 – 12 december 2015	Thalys	1 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Brussel	Vanaf 13 december 2015	Thalys	3 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Lille	Vanaf 12 april 2014 – heden	Thalys	2 x p.d.	51 minuten
Amsterdam - Breda - Brussel	Vanaf december 2016 ¹	Traxx+Prio	16 x p.d.	nog niet bekend
Amsterdam – Parijs	26 augustus 2012 – heden	Thalys	± 9 x p.d.	51 minuten
Amsterdam - Londen	Vanaf december 2016	Eurostar	2 x p.d.	nog niet bekend

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

¹ Start van de HSL-route van de Intercity naar Brussel is onder voorbehoud van inpasbaarheid in de totale dienstregeling.

5.2 Prestaties commercieel vervoer

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

Voor de Thalys-treindienst is het aantal reizigers in het derde en vierde kwartaal van 2014 8% gestegen ten opzichte van het derde en vierde kwartaal van 2013. Ook het aantal reizigers voor de IC direct is in het tweede half jaar van 2014 met 8% gestegen ten opzichte van 2013. (Daarbij zij opgemerkt dat ook het aanbod van de IC direct met de toevoeging van twee spitstreinen met 6% is gestegen.)

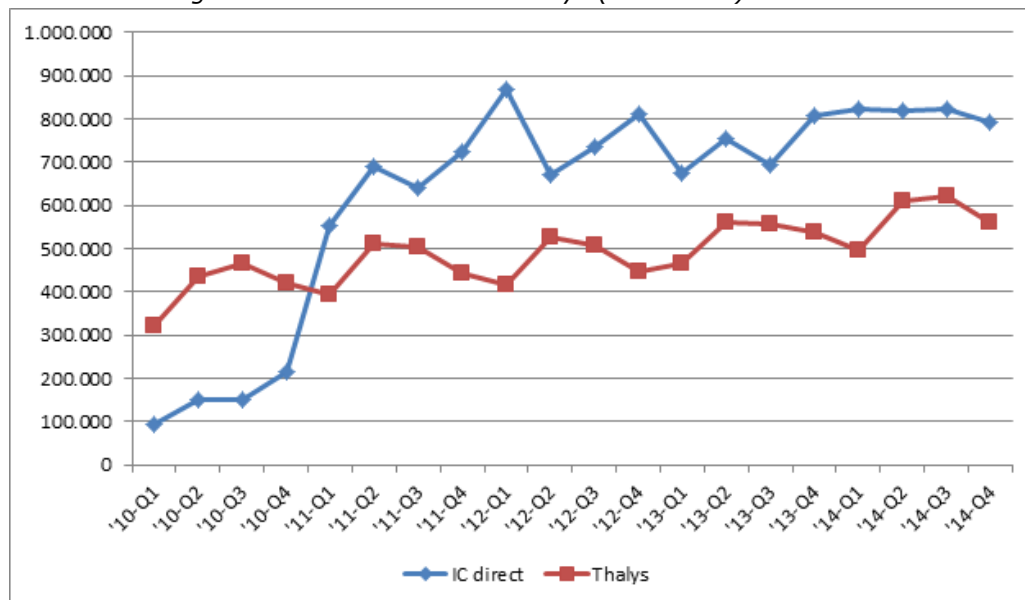
Tabel 6: Reizigersaantallen² IC direct³ en Thalys (Bron: HSA)

	IC direct (binnenland)	Thalys
2010 – 1 ^e kwartaal	92.000	323.000
2010 – 2 ^e kwartaal	149.000	437.000
2010 – 3 ^e kwartaal	152.000	464.000
2010 – 4 ^e kwartaal	215.000	422.000
2011 – 1 ^e kwartaal	553.000	393.000
2011 – 2 ^e kwartaal	688.000	512.000
2011 – 3 ^e kwartaal	642.000	503.000
2011 – 4 ^e kwartaal	725.000	443.000
2012 – 1 ^e kwartaal	868.000	415.000
2012 – 2 ^e kwartaal	670.000	526.000
2012 – 3 ^e kwartaal	737.000	508.000
2012 – 4 ^e kwartaal	813.000	447.000
2013 – 1 ^e kwartaal	674.000	467.000
2013 – 2 ^e kwartaal	753.000	560.000
2013 – 3 ^e kwartaal	692.000	558.000
2013 – 4 ^e kwartaal	809.000	536.000
2014 – 1 ^e kwartaal	824.000	496.000
2014 – 2 ^e kwartaal	818.000	611.000
2014 – 3 ^e kwartaal	823.000	620.000
2014 – 4 ^e kwartaal	793.000	559.000

² Reizigersaantallen op basis van verkochte toeslagen. Wegens een probleem met de bron-data bevat het aantal IC direct (binnenland) reizen voor december 2014 een schattingselement.

³ Met ingang van de dienstregeling voor 2014 is de naam Fyra gewijzigd in Intercity direct.

Grafiek 1: Reizigersaantallen IC direct en Thalys (Bron: HSA)



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

HSA heeft middels de vervoerconcessie HSL-Zuid⁴ de verplichting om een aan HSA toerekenbare punctualiteit te realiseren van minstens 95,0% en een maximaal toerekenbaar uitvalpercentage te realiseren onder de 0,5%. HSA voldoet, net als in de vorige verslagperiodes, wel aan de eerste en niet aan de laatste norm.

De uitval van met name de IC direct (binnenlandse treindienst over de HSL) kende rond de zomerperiode een piek, waarop NS en ProRail een zgn. Quick Respons Team hebben ingericht dat maatregelen heeft getroffen om de uitval terug te dringen. De oorzaken van de uitval liggen zowel bij de inzet van materieel (storingen stroomafnemers) als bij de infrastructuur (wisselstoringen) als bij de interactie tussen trein en baan). Inmiddels zijn in samenwerking met de leverancier de problemen met de stroomafnemers van de locomotieven opgelost. Tevens zijn in de loop van 2014 nieuwe locomotieven ingestroomd waardoor de treindienst robuuster is geworden. De besturing van de treindienst bij verstoringen is verbeterd en er wordt gewerkt aan het versneld afhandelen van strandingen op de HSL. ProRail stuurt met het Programma reductie TAO's (Trein Aantastende Onregelmatigheden) preventief op reductie van storingen op het conventionele deel van de HSL-Zuid-corridor, zoals bij Breda en Watergraafsmeer.

In oktober is met alle bij (de afhandeling van) strandingen op de HSL betrokkenen organisaties (NS, ProRail en Infrasppeed) overleg geweest over de invulling van de ambitie om strandingen op de HSL sneller op te lossen. Als vervolg op dit overleg is op zeer intensieve wijze met alle betrokkenen een analyse op bronoorzaken van strandingen op de HSL gemaakt en zijn vier verbetervoorstellen geformuleerd ten aanzien van; het proces van alarmering (hoe snel en op basis van welke criteria wordt een storing gekwalificeerd als stranding en vindt alarmering van de back-

⁴ De HSL Zuid concessie is met ingang van 2015 toegevoegd aan de Hoofdrailnet concessie 2015 – 2025.

office plaats), plaatsbepaling (nauwkeurig vaststellen van de plaats waar een trein gestrand staat t.b.v. een optimaal evacuatieplan), inzet afsleeplocomotief (bepalen criteria en waarborgen snelle inzetbaarheid van afsleeplocomotieven), evaluatieproces (structureel inrichten van het leren van eerdere strandingen). De verbetervoorstellen worden in het eerste kwartaal van 2015 verder uitgewerkt en de intentie is om deze in de loop van het jaar in een proef te testen.

De genomen maatregelen en de focus op de IC direct sinds juli 2014 zijn effectief gebleken blijkens de daling van de uitval. Om deze goede lijn vast te houden zetten NS en ProRail de extra aandacht en maatregelen rondom de IC direct en de HSL voort. NS en ProRail werken aan verdere verbetermogelijkheden.

Tabel 7: Punctualiteitscijfers HSA (2014) (Bron: ProRail)

	IC direct Amsterdam - Breda	Thalys naar Brussel/Lille/Parijs
<i>Normtijd</i>	2:59	5:59
Gerealiseerd Q1	88,9%	90,3%
Gerealiseerd Q2	87,7%	86,1%
Gerealiseerd Q3	86,7%	82,9%
Gerealiseerd Q4	87,7%	83,7%
Aan HSA toerekenbaar Q1	97,9%	99,7%
Aan HSA toerekenbaar Q2	97,9%	99,2%
Aan HSA toerekenbaar Q3	98,0%	98,9%
Aan HSA toerekenbaar Q4	98,0%	99,2%

Tabel 8: Uitvalscijfers HSA (2014) (Bron: ProRail)

	IC direct Amsterdam - Breda	Thalys
Gerealiseerd Q1	4,4%	0,3%
Gerealiseerd Q2	7,8%	2,6%
Gerealiseerd Q3	8,1%	1,5%
Gerealiseerd Q4	4,5%	0,9%
Aan HSA toerekenbaar Q1	2,1%	0,0%
Aan HSA toerekenbaar Q2	4,3%	1,0%
Aan HSA toerekenbaar Q3	3,3%	0,2%
Aan HSA toerekenbaar Q4	1,9%	0,5%

6 Financiën

6.1 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. Het projectbudget per 31 december 2014 is weergegeven in de volgende tabel.

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

	PKB dl 3 (pp '95)	Vorige perioden	Deze periode	Totaal (pp '95)	Prijsindex ('96-'14)	Aansluit. mutaties begroting	Totaal (pp '14)
Uitvoeringskosten	3.089	745	1	3.835	896	-144	4.587
Grondverwerving	324	-72	2	254	26		280
Subtotaal	3.413	673	3	4.089	922	-144	4.867
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 17.03.01 HSL-Zuid	3.413	1.087	3	4.503	938	-144	5.297
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	1.926	3	5.342	1.082	0	6.424
BTW artikel 17.03.01 en 17.03.02							850
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief BTW							7.274

- 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.

6.2 Mutaties op het projectbudget

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling van het projectbudget tot en met 31 december 2014.

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 ontvangsten	3	5	2013	34
Overheveling budget geluid en overige naar IF 13.04/13.02	-4	-7	2013	34
Saldo ontvangsten	5	7	2014	36
Overheveling budget naar IF 13.04/13.02	-2	-3	2014	36
Saldo technische mutaties	-284			
Subtotaal mutaties	1.929			
Totaal op prijspeil 1995	5.342			

Toelichting nieuwe mutaties:

In 2014 is € 7,4 miljoen ontvangen. Het grootste deel hiervan (€ 6,1 miljoen) heeft betrekking op de arbitragezaak inzake geluidsschermen in Noord-Brabant. Daarnaast is € 0,7 miljoen ontvangen in verband met niet uitgevoerd herstelwerk aan de Tunnel Groene Hart en € 0,6 miljoen uit hoofde van de verkoop van restgronden. De ontvangsten zijn toegevoegd aan het budget.

Er is voor € 3,4 miljoen aan budget overgeheveld naar artikel 13 in verband met de door Infrasppeed en ProRail uit te voeren restwerkzaamheden.

Prijsontwikkelingen

Voor de prijsontwikkeling van het projectbudget zijn de percentages gehanteerd zoals opgenomen in onderstaande tabel. Het zijn de door het Ministerie van Financiën vastgestelde percentages, gebaseerd op de IBOI (Index Bruto Overheids Investerings) die door het Centraal Planbureau in het Centraal Economisch Plan worden gepresenteerd. Vanaf 2011 wordt het budget niet meer gecompenseerd voor prijscorrecties, maar actuele budgetmutaties worden wel teruggerekend naar prijspeil 1995. In onderstaande tabel zijn de prijsindexpercentages tot en met 2014 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%
2013								
2014								
1,21%								

BTW

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

6.3 Realisatieprogramma HSL-Zuid

Tabel 12: realisatieprogramma HSL-Zuid

Bedragen in € mln, incl. BTW	Totaal	T/m 2013	2014	2015	2016	2017
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.147	6.135	1	4	5	2
- Reguliere SVV-middelen (incl. FES BOR)	2.613	2.610	-6	3	4	2
- FES regulier	1.710	1.710				
- Privaat	940	940				
- EU-ontvangsten	194	194				
- Ontvangsten derden	161	152	7	1	1	
- Risicoreservering	529	529				
HSL-Zuid Spoorwegen (IF 17.03.02)	115	115				
HSL-Zuid Hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.012				
Totaal IF 17.03	7.274	7.262	1	4	5	2

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

Bedragen in € 1.000, incl. BTW	2014	2015	2016
Ontwerpbegroting 2015	5.872	614	765
NJN 2014: toevoeging ontvangsten	6.262		
NJN 2014: overheveling naar Infrasppeed	-2.041		
NJN 2014: overheveling naar ProRail	-330		
NJN 2014: saldo 2014	-6.000		
SW 2014: saldo 2014	-3.013		
VJN 2015: saldo 2014 *)		9.013	
VJN 2015: toevoeging ontvangsten *)		807	25
Voorjaarsnota 2015	750	10.434	790

* nog te verwerken mutaties in de voorjaarsnota 2015

Uitgaven

Tabel 14 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 31 december 2014 is ten behoeve van het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.263 mln betaald (99,8% van het projectbudget).

Tabel 14: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2014

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	1	6.527	5.400	115	1.012
Grondverwerving	306		306	306		
België	380		380	380		
Totaal	7.262	1	7.263	6.136	115	1.012

Van de aangegane verplichtingen (€ 7.265 mln) is € 2 miljoen nog niet betaald. Deze € 2 miljoen heeft voornamelijk betrekking op de afhandeling van grondtransacties.

Verplichtingen

In tabel 15 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 31 december 2014 is voor het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.265 mln verplicht (99,9% van het projectbudget).

Tabel 15: verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2014

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	1	6.527	5.400	115	1.012
Grondverwerving	308		308	308		
België	380		380	380		
Totaal	7.264	1	7.265	6.138	115	1.012

Van het totaal projectbudget (€ 7.274 mln) is voor € 9 miljoen nog geen verplichtingen aangegaan. De nog aan te gane verplichtingen hebben betrekking op de afhandeling van schades (€ 3 miljoen), grondzaken (€ 2 miljoen), infrastructurele zaken (€ 2 miljoen) en evaluaties (€ 2 miljoen).

Ontvangsten

Tabel 16: ontvangsten HSL-Zuid tot en met 31 december 2014

Bedragen in € mln, incl. BTW	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	152	7	159
EU-subsidie	194		194
Totaal	346	7	353

In 2014 is € 7,4 miljoen ontvangen. Het grootste deel hiervan (€ 6,1 miljoen) heeft betrekking op de arbitragezaak inzake geluidsschermen in Noord-Brabant. Daarnaast is € 0,7 miljoen ontvangen in verband met niet uitgevoerd herstelwerk aan de Tunnel Groene Hart en € 0,6 miljoen uit hoofde van de verkoop van restgronden.

6.4 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. 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	2014	2015	2016	2017
Ontwerpbegroting 2015 (stand VGR 35)	28.600	6.460	8.010	6.460	7.670
Herprogrammering uitgavenclaim		-6.460	6.460		
Voorjaarsnota 2015 (stand VGR 36)	28.600	0	14.470	6.460	7.670

Risicoprofiel

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 28,5 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 4 mln en minus € 5 mln.

Tabel 18: claim op risicoreservering

Bedragen in € mln	VGR 36	VGR 35	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	558	567	-9
Overheveling uit risicoreservering	-529	-529	-
Potentiële claim op risicoreservering 50% waarde	29	38	-9
Potentiële claim op risicoreservering 90% waarde	33	54	-21

De mutaties betreffen voornamelijk het afvoeren van de claim op de aannemer (geluidsschermen), de overheveling van restwerkzaamheden naar Infrasppeed en de actualisatie van de (pilot) geluidsmaatregelen.

De claim (50% waarde) is opgebouwd uit de volgende risico's⁵:

Bedragen x € 1.000	Geschatte kosten, excl. BTW			Kans van optreden	Waarde risico	Toevoeg. BTW	Incl. BTW
	Minimaal	Midden	Maximaal				
Geluidsmaatregelen	-	15.700	-	100%	15.700	3.300	19.000
Zettingsproblematiek	8.000	-	14.000	70%	7.850	1.650	9.500
Totaal restrisico's aanleg HSL					23.550	4.950	28.500

Geluid

Op enkele plaatsen langs de HSL-Zuid zullen maatregelen worden genomen om geluidhinder terug te dringen. Hierover wordt overlegd met de betreffende gemeenten. De pilot geluidsmaatregelen (IF artikel 13.04) is € 2,5 miljoen lager uitgevallen dan begroot. Daarmee is er in totaal nog € 21,5 miljoen beschikbaar op de HSL-budgetten voor geluid. Bij kamerbrief 22026, nr. 476 is besloten € 50-70 mln in te zetten voor geluidsproblematiek. De benodigde middelen bovenop de €21,5 mln moeten uit de investeringsruimte (IF 13.08) komen.

Zettingsproblematiek

Rijpwetering

In de ruimte tussen de reeds bij aanleg aangebrachte damwanden is de baanverplaatsing nu het grootst. Mogelijk bieden damwanden, die worden aangebracht op de locaties waar ze in het verleden niet zijn aangebracht, voldoende uitkomst tegen verdere verplaatsing van de baan. De horizontale verplaatsingen van de baan zijn nu al zo groot dat deskundigen twijfelen of de heipalen dit wel kunnen hebben. Momenteel wordt daar aan gerekend. Wellicht moeten er heipalen bijkomen of vervangen worden. De verwachte kosten bedragen € 5,3 miljoen.

Schuilingervliet

Hier zijn op de uiteinden van de onderbouwplaten palen toegepast die geringer zijn van afmeting dan de overige palen en gefundeerd staan op een niet zo draagkrachtige zandlaag. Het lijkt erop dat de palen bij treinpassages op en neer gaan. Hier is de spoorconstructie niet op berekend. Het kan zijn dat de onderbouwplaten ondersteund moeten worden met een aanvullende funderingsconstructie. De situatie is in onderzoek. De verwachte kosten bedragen € 2,7 miljoen.

Breda Westrik

Momenteel is de opinie van deskundigen dat de gedragingen van de baan (horizontaal veel en verticaal een beetje verplaatsing) mede wordt veroorzaakt door verzadiging van de baan met water. Een drainage zou dit op kunnen lossen. Bovendien is de baansituatie bij Westrik niet in evenwicht. Aan één zijde rust er een hoog grondlichaam tegenaan (een inzetplaats voor overheidshulpdiensten) die aan de andere kant ontbreekt. Afgraven en eventueel een brug zou dit evenwicht kunnen herstellen. De verwachte kosten bedragen € 1,5 miljoen.

⁵ Het betreft hier de kosten van de te nemen maatregelen. Eventuele extra onderhoudskosten of eventuele derving van HSL-heffing ingeval van buitendienststellingen zijn hierin niet meegenomen.

6.5 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.

Tabel 19: Infraprovider HSL-Zuid

Bedragen in € mln	Totaal	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	later
IF 13.04: ontwerpbegroting 2015	3.577	985	148	147	147	147	2.003
NJN 2014: overheveling uit HSL-budget	2		2				
NJN 2014: saldo 2014	-14		-14				
SW 2014: saldo 2014	-1		-1				
VJN 2015: saldo 2014 8*)	15			15			
IF 13.04: voorjaarsnota 2015	3.579	985	135	162	147	147	2.003

*) nog te verwerken mutatie in de voorjaarsnota 2015

In 2014 is € 2 miljoen overgeheveld uit het HSL-budget in verband met door Infraspeed uit te voeren restwerkzaamheden.

Bedragen in € mln	Totaal	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Later
Beschikbaarheidsvergoeding	3.646	1.042	148	149	151	153	2.003
Rente- en belastingwijzigingen	-99	-71	-19	-9	0	0	0
Overgedragen restwerkzaamheden	24	7	5	8	4	0	0
Afrekeningen, etc.	8	7	1	0	0	0	0
Totaal	3.579	985	135	148	155	153	2.003

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

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

Datum	Onderwerp	Kamerstuk
1 juli 2014	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij het Rapport van de Algemene Rekenkamer ('Hogesnelheidslijn-Zuid: een rapportage in beeld').	22026, nr. 462
10 september 2014	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over Geluid HSL-Zuid	22026, nr. 464
13 oktober 2014	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij de aanbidding van de 35 ^e Voortgangsrapportage HSL-Zuid	22026, nr. 465
17 oktober 2014	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij het ontwerpbesluit HSL-heffing	22026, nr. 466
28 oktober 2014	Verslag van een algemeen overleg, gehouden op 11 september 2014, over HSL-Zuid/Fyra	22026, nr. 467
2 december 2014	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de voortgang van de geluidaanpak HSL-Zuid	22026, nr. 474
2 december 2014	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het startmoment van de Intercity Amsterdam-Brussel 16 keer per dag.	22026, nr. 475
15 december 2014	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij de verlening nieuwe vervoer- en beheerconcessie	29984, nr. 573
18 december 2014	Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij de aanbidding van de uitvoeringsovereenkomst tussen NS en IenM die hoort bij de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet en de zogenoemde 'Redelijke Regeling'.	29984, nr. 572

Bijlage 2: Financieel overzicht

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

Aanleg HSL-Zuid	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Voorbereidingskosten	50	-	-	-	-	50
Uitvoeringskosten	5.399	1	15	11	10	5.436
Grondverwerving	306	-	3	1	-	310
België	380	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.135	1	18	12	10	6.172
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.262	1	18	12	10	7.303

Nog niet opgenomen risicoreservering	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Uitvoeringskosten	-	-	14	7	8	29
Totaal HSL-Zuid	-	6	14	7	8	29

Projectbudget	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Voorbereidingskosten	50	-	-	-	-	50
Uitvoeringskosten	5.399	1	1	4	2	5.407
Grondverwerving	306	-	3	1	-	310
België	380	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.135	1	4	5	2	6.147
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.262	1	4	5	2	7.274

Nog aan te gane verplichtingen	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Uitvoeringskosten	-	-	1	4	2	7
Grondverwerving	-	-	1	1	-	2
Totaal HSL-Zuid	-	-	2	5	2	9

Verplichte uitgaven	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Voorbereidingskosten	50	-	-	-	-	50
Uitvoeringskosten	5.399	1	-	-	-	5.400
Grondverwerving	306	-	2	-	-	308
België	380	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.135	1	2	0	0	6.138
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.262	1	2	0	0	7.265

Nog te betalen uitgaven	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Grondverwerving	-	-	2	-	-	2
Totaal HSL-Zuid	-	0	2	-	-	2

Gerealiseerde uitgaven	T/m 2013	2014	2015	2016	2017	Totaal
Voorbereidingskosten	50	-	-	-	-	50

Uitvoeringskosten	5.399	1	-	-	-	5.400
Grondverwerving	306	-	-	-	-	306
België	380	-	-	-	-	380
Totaal artikel 17.01	6.135	1	0	0	0	6.136
Artikel 17.02	115	-	-	-	-	115
Artikel 17.03	1.012	-	-	-	-	1.012
Totaal HSL-Zuid	7.262	1	0	0	0	7.263

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