



Auditdienst Rijk
Ministerie van Financiën

Accountantsrapport bij voortgangsrapportage 39 Hogesnelheidslijn Zuid

Colofon

| | |
|-----------------|--|
| Titel | Accountantsrapport bij Voortgangsrapportage 39 Hogesnelheidslijn Zuid |
| Uitgegeven door | Auditdienst Rijk Ministerie van Financiën |
| Status | Definitief |
| Datum | 26 oktober 2016 |
| Kenmerk | 2016-0000184391 |

Inlichtingen
Auditdienst Rijk
070-342 7700

Inhoud

| | |
|--|----------|
| Accountantsrapport bij voortgangsrapportage 39 Hogesnelheidslijn Zuid | 1 |
| Voorwoord | 3 |
| 1 Hoofdpijnen onderzoeksresultaten | 5 |
| 2 Inleiding | 7 |
| 2.1 Opdracht | 7 |
| 2.2 Beschrijving van het object van onderzoek | 7 |
| 2.3 Karakteristiek van het programma | 8 |
| 3 Controleverklaring van de onafhankelijke accountant bij de financiële verantwoording over de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 | 9 |
| 4 Assurance-rapport inzake de volledigheid en de kwaliteit en totstandkoming van de in voortgangsrapportage 39 opgenomen informatie en de beheersing en het beheer van het programma | 11 |
| 4.1 Inleiding | 11 |
| 4.2 Criteria | 11 |
| 4.3 Samenvatting van de verrichte werkzaamheden | 12 |
| 4.3.1 De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie | 12 |
| 4.3.2 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie | 12 |
| 4.3.3 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie | 12 |
| 4.3.4 De beheersing en het beheer van het programma | 13 |
| 4.4 Conclusies | 13 |
| 4.4.1 De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie | 13 |
| 4.4.2 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie | 13 |
| 4.4.3 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie | 14 |
| 4.4.4 De beheersing en het beheer van het programma | 14 |
| Bijlage: Voortgangsrapportage 39 Hogesnelheidslijn Zuid | 15 |
| Bijlage: Wijzigingsblad VGR 39 HSL-Zuid | 16 |

Voorwoord

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

In geval van het project Hogesnelheidslijn Zuid is sprake van een bijzondere situatie. Het project is een aantal jaren geleden opgeleverd. De activiteiten die nu nog plaatsvinden betreffen de afwikkeling van een aantal restpunten. De belangrijkste daarvan zijn geluidsbeperkende maatregelen, zettingen en de kwaliteit van het betonwerk.

De in voortgangsrapportage 39 opgenomen realisaties van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 hebben een zeer gering financieel belang in relatie tot het totale projectbudget. Daar onze materialiteit is gebaseerd op de financiën in de periode van 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 is de materialiteit¹ erg laag in relatie tot het projectbudget (ca 7,35 miljard euro).

Er is geen sprake meer van een projectorganisatie. De beleidsmatige aspecten van het project worden behandeld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). De technische activiteiten zijn uitbesteed aan ProRail en Infrasppeed. De schadeclaims worden behandeld door het schadevergoedingschap HSL.

De oordelen die voortvloeien uit onze assurance opdracht moeten vanuit dit perspectief worden gelezen.

Op grond van de beroepsregels hebben wij de opdracht gesplitst en rapporteren wij als volgt:

- een controleverklaring bij de verantwoording van aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten over de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016;
- een assurance-rapportage met conclusies (met onderliggende bevindingen) over de volledigheid en het totstandkomingsproces van de toekomstgerichte financiële informatie en niet-financiële informatie in voortgangsrapportage 39 en de beheersing en het beheer van het project Hogesnelheidslijn Zuid (HSL) in de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016.

Hoofdstuk 1 bevat de hoofdlijnen van de onderzoeksresultaten.

Hoofdstuk 2 betreft de inleiding met de vermelding van de onderzoeksopdracht en de beschrijving van het object van onderzoek.

In hoofdstuk 3 is de controleverklaring bij de verantwoording van aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten opgenomen.

In hoofdstuk 4 is de assurance-rapportage met conclusies opgenomen over:

¹ Materialiteit is de grens waarboven wij afwijkingen rapporteren en meewegen in de strekking van onze oordelen.

- de volledigheid van de financiële en niet-financiële informatie in voortgangsrapportage 39 in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten;
- de kwaliteit en het proces van totstandkoming van de toekomstgerichte financiële informatie;
- de kwaliteit en het proces van totstandkoming van de niet-financiële informatie;
- de beheersing en het beheer van het project.

1 Hoofdpijnen onderzoeksresultaten

Context

Voordat we ingaan op onze oordelen geven wij eerst inzicht in de specifieke situatie waarin het project Hogesnelheidslijn zich bevindt. Afgezien van een aantal restpunten is het project afgerond en rijden er treinen op de Hogesnelheidslijn Zuid. Een en ander is beschreven in hoofdstuk 3 van voortgangsrapportage 39.

De beleidsmatige kant van de afwikkeling van deze restpunten ligt bij I&M en vindt plaats binnen de directie Openbaar Vervoer en Spoor (OVS). De daadwerkelijke afhandeling van de restpunten is uitbesteed aan ProRail en, voor zover contractueel geregeld in het bestaande contract met Infrasppeed², aan Infrasppeed², (dit betreft alle punten behalve afwikkeling schades) en aan het Schadevergoedingsschap HSL.

Van de in hoofdstuk 3 van voortgangsrapportage 39 beschreven restpunten bevinden zettingen en betonkwaliteit zich nog in de fase van probleemanalyse. De omvang van de werkzaamheden die moeten worden verricht om deze restpunten op te lossen zijn nog niet bekend.

De behandeling van schadeclaims is belegd bij het schadevergoedingsschap HSL-Zuid.

Zonder afbreuk te doen aan onze onderzoeksresultaten merken wij op dat de over de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 verantwoorde aangegane verplichtingen (per saldo nihil vanwege de afronding naar miljoenen euro's, in de onderliggende financiële verantwoording ca. 44.000 euro), verrichtte uitgaven (ca. 0,5 miljoen euro) en geïnde ontvangsten (per saldo nihil vanwege de afronding naar miljoenen euro's, in de onderliggende financiële verantwoording ca. 8.000 euro) een zeer gering aandeel vormen in het totale aanlegbudget (ca. 7,35 miljard euro) van de Hogesnelheidslijn Zuid. De materialiteit voor onze controle van de financiële verantwoording is gebaseerd op cijfers van 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 en is dus erg laag in relatie tot het aanlegbudget van het project.

Tegen deze achtergrond moet dit rapport inclusief onze oordelen worden gelezen.

De hoofdpijnen van de in het onderhavige accountantsrapport opgenomen onderzoeksresultaten zijn:

- Er is een oordeelonthouding afgegeven bij de in de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 verantwoorde aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten.
- In het projectbudget zijn twee belangrijke restpunten opgenomen: betonkwaliteit en zettingen. Deze restpunten bevinden zich in de fase van probleemanalyse. Momenteel worden monitoring activiteiten uitgevoerd om zicht te krijgen op de omvang van de herstelwerkzaamheden. Voor deze restpunten hebben in het verslagjaar geen periodieke kwantitatieve risicoanalyse plaatsgevonden. Met betrekking tot dit punt is de beheersing van betonkwaliteit en zettingen niet effectief. Als gevolg hiervan kan het project nog geen (bandbreedtes) van de tijd en de kosten aangeven die de oplossing van de restpunten met zich meebrengt. Dit leidt er toe dat de in artikel 12 van

² Infrasppeed voert als gevolg van functie als infraprovider ook veel beheer en onderhoud taken uit.

de Regeling grote projecten voorgeschreven financiële en niet-financiële informatie wat betreft de betonkwaliteit en zettingen niet volledig opgenomen is in de voortgangsrapportage. Daarnaast leidt dit ertoe dat de in voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie en niet-financiële informatie wat betreft het ontbreken van kwantitatieve risico-analyses met betrekking tot betonkwaliteit en zettingen niet overeenkomstig daarvoor geldende uitgangspunten en veronderstellingen ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand zijn gekomen. Deze punten leiden tot beperkingen in ons oordelen.

Bevindingen ten aanzien van beheersing en beheer van het project:

De staatssecretaris van I&M is eindverantwoordelijk voor de realisatie van het project HSL Zuid. Zoals in hoofdstuk 3 van de voortgangsrapportage is aangegeven is het project op een aantal restpunten na afgerond. De nog lopende zaken betreffen nog te realiseren geluidswerende maatregelen, afhandeling schades, afwikkeling grondzaken, zettingen, betonkwaliteit, de MER-evaluatie en restactiviteiten inzake infrastructuur.

Binnen I&M zijn voor de beheersing van een dergelijk project een Governancemodel Grote Projecten en een Beheersmodel Grote Projecten ontworpen. Gezien de fase waarin het project verkeert, de afwikkeling van een aantal in hoofdstuk 3 van de voortgangsrapportage 39 opgenomen restpunten, is een groot gedeelte van deze modellen niet meer relevant. Er kan worden afgeweken van deze modellen indien deze afwijkingen toereikend zijn gemotiveerd.

Dit is ook het geval bij dit project. De afwijkingen zijn gemotiveerd. Wij hebben echter vastgesteld dat één belangrijke afwijking niet toereikend kon worden gemotiveerd. Dit betreft het niet kwantificeren van risico's met betrekking tot de restpunten inzake betonkwaliteit en zettingen. De beheersing van het project is wat dit punt betreft naar onze mening niet effectief voor het beheersen van de planning en de budgettering van deze restpunten.

Het project is van mening dat, gezien de restpunten inzake betonkwaliteit en zettingen zich nog in de fase van probleemanalyse bevinden, de risico's nog niet goed zijn te kwantificeren.

De beheersing en het beheer van het project Hogesnelheidslijn Zuid was in de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 met uitzondering van de kwantificering van risico's met betrekking tot betonkwaliteit en zettingen in overeenstemming met de voor het project relevante onderdelen van het Governancemodel Grote Projecten en het Beheersmodel Grote Projecten. Het niet periodiek kwantificeren van risico's voor de restpunten betonkwaliteit en zettingen leidt er toe dat de gevolgen daarvan voor de planning en het budget niet tijdig kunnen worden ingeschat.

2 Inleiding

2.1 Opdracht

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

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

Het onderzoek is uitgevoerd door de Auditdienst Rijk (ADR) in opdracht van de staatssecretaris van I&M.

2.2 Beschrijving van het object van onderzoek

Wij hebben voortgangsrapportage 39 met als peildatum 30 juni 2016, die als bijlage bij dit rapport is gevoegd, onderzocht. Deze voortgangsrapportage is opgesteld onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van I&M.

De beheersing en het beheer van het project, zoals dat in de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 plaatsvond, is eveneens door ons onderzocht.

Het is onze verantwoordelijkheid om:

- een controleverklaring af te geven met betrekking tot de in de Voortgangsrapportage 39 verantwoorde aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten over de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016;
- conclusies te formuleren over:
 - de volledigheid van de in de voortgangsrapportage 39 opgenomen financiële en niet-financiële informatie in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten;
 - de kwaliteit en het proces van totstandkoming (ordelijk, controleerbaar en deugdelijk) van de in de voortgangsrapportage 39 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie;
 - de kwaliteit van het proces van totstandkoming (ordelijk, controleerbaar en deugdelijk) van de in de voortgangsrapportage 39 opgenomen niet-financiële informatie;
 - de beheersing en het beheer van het programma in de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016.

In voortgangsrapportage 39 wordt ingegaan op de projectvoortgang op hoofdlijnen (hoofdstuk 2), de infrastructuur (hoofdstuk 3), de communicatie trein – baan (hoofdstuk 4), het vervoer (hoofdstuk 5) en de financiën (hoofdstuk 6). De tekst inzake de communicatie trein-baan en het vervoer valt buiten de scope van ons onderzoek omdat dit de exploitatiefase van de Hogesnelheidslijn Zuid betreft.

2.3 Karakteristiek van het programma

De staatssecretaris van I&M is eindverantwoordelijk voor de realisatie van de Hogesnelheidslijn Zuid. Afgezien van een aantal restpunten is het project afgerond en rijden er treinen op de Hogesnelheidslijn Zuid. Een en ander is beschreven in hoofdstuk 3 van voortgangsrapportage 39.

De beleidsmatige kant van de afwikkeling van deze restpunten ligt bij I&M en vindt plaats binnen de directie Openbaar Vervoer en Spoor (OVS). De daadwerkelijke afhandeling van de restpunten is uitbesteed aan ProRail en, voor zover contractueel geregeld in het bestaande contract met Infrasppeed³, (alle punten behalve afwikkeling schades) en aan het Schadevergoedingsschap HSL.

De restpunten zettingen en beton bevinden zich nog in de fase van probleemanalyse. De omvang van de werkzaamheden die hiermee samenhangen om deze punten op te lossen zijn dan ook nog niet bekend.

De behandeling van schadeclaims is belegd bij het schadevergoedingsschap HSL-Zuid.

De in periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 aangegane verplichtingen (per saldo nihil vanwege de afronding naar miljoenen euro's, in de onderliggende financiële verantwoording ca. 44.000 euro) en verrichtte uitgaven (ca. 0,5 miljoen euro) geïnde ontvangsten (per saldo nihil vanwege de afronding naar miljoenen euro's, in de onderliggende financiële verantwoording ca. 8.000 euro) vormen een zeer gering aandeel in het totale aanlegbudget (ca. 7,35 miljard euro) van de Hogesnelheidslijn Zuid.

Tegen deze achtergrond moet dit rapport inclusief onze oordelen worden gelezen.

³ Infrasppeed voert als gevolg van functie als infraprovider ook veel beheer en onderhoud taken uit.

3 **Controleverklaring van de onafhankelijke accountant bij de financiële verantwoording over de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016**

Afgegeven ten behoeve van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Verklaring betreffende de in voortgangsrapportage 39 opgenomen financiële verantwoording

Wij hebben de financiële verantwoording over de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 van het project Hogesnelheidslijn Zuid gecontroleerd. Deze financiële verantwoording ligt ten grondslag aan de tabellen 12, 13 en 14 van voortgangsrapportage 39. Daarnaast hebben wij het Wijzigingsblad VGR 39 HSL-Zuid gecontroleerd. De voortgangsrapportage 39 en het wijzigingsblad zijn opgenomen als bijlagen bij dit rapport.

Verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor het opmaken van de financiële verantwoording die de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten getrouw dient weer te geven, in overeenstemming met de vereisten voor financiële verslaggeving zoals opgenomen in de Comptabiliteitswet 2001, de daaruit voortvloeiende regelgeving en de Regeling grote projecten. De staatssecretaris is tevens verantwoordelijk voor de comptabele rechtmatigheid van de in de financiële verantwoording opgenomen verplichtingen, uitgaven en ontvangsten. Voorts is de staatssecretaris verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als zij noodzakelijk acht om het opmaken van de financiële verantwoording en de naleving van de eis van comptabele rechtmatigheid mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de financiële verantwoording, alsmede over de comptabele rechtmatigheid van de in deze verantwoording opgenomen verplichtingen, uitgaven en ontvangsten op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Vanwege de aangelegenheid beschreven in de paragraaf "Onderbouwing van de oordeelonthouding", zijn wij echter niet in staat geweest om voldoende en geschikte controle-informatie te verkrijgen om daarop ons controleoordeel te kunnen baseren.

Oordeel betreffende de financiële verantwoording die ten grondslag ligt aan de in voortgangsrapportage 39 behorende financiële verantwoording

Onderbouwing van de oordeelonthouding

Aangegane verplichtingen

In de financiële verantwoording van hogesnelheidslijn Zuid die ten grondslag ligt aan tabel 12⁴, zijn per saldo ca. 44.000 euro aangegane verplichtingen opgenomen (in tabel 12 per saldo afgerond op nihil). Voor een bedrag van ca. 99.000 euro konden wij niet vaststellen of de relevante regelgeving inzake aanbesteding en aangaan van verplichtingen is nageleefd.

Uitgaven

In de financiële verantwoording die ten grondslag ligt aan tabel 13 zijn betalingen opgenomen ten bedrage van ca. 532.000 euro (in tabel 13 afgerond op in totaal 0,5 miljoen euro) aan externe organisaties. Van deze betalingen kon voor een bedrag van ca. 262.000 euro de rechtmatigheid niet in voldoende mate worden vastgesteld omdat daarvoor toereikend bewijsmateriaal ontbreekt.

Oordeelonthouding over de financiële verantwoording

Naar ons oordeel geeft de financiële verantwoording die ten grondslag ligt aan de tabellen 12, 13 en 14 en het wijzigingsblad een getrouw beeld van de aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten, in overeenstemming met de vereisten voor financiële verslaggeving zoals opgenomen in de Comptabiliteitswet 2001, de daaruit voortvloeiende regelgeving en de Regeling grote projecten.

Vanwege het belang van de aangelegenheid(heden) beschreven in de paragraaf "Onderbouwing van de oordeelonthouding" zijn wij niet in staat geweest om voldoende en geschikte controle-informatie te verkrijgen om daarop ons controleoordeel te kunnen baseren. Derhalve kunnen wij geen oordeel geven omtrent de rechtmatigheid als bedoeld in bepaling 5.15 van de Regeling rijksbegrotingsvoorschriften 2016 inzake de aangegane verplichtingen en uitgaven.

Overige opmerkingen

Zonder afbreuk te doen aan ons oordeel merken wij op dat de over de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 verantwoorde aangegane verplichtingen, verrichtte uitgaven en geïnde ontvangsten een zeer gering aandeel vormen in het totale aanlegbudget (ca. 7,35 miljard euro) van de Hogesnelheidslijn Zuid.

Den Haag, 26 oktober 2016

Auditdienst Rijk
Ministerie van Financiën



drs. T.L. Enting-Beijering RA

⁴ De bedragen in de financiële tabellen in voortgangsrapportage zijn voor de leesbaarheid afgerond op miljoenen euro's; ons oordeel heeft betrekking op de niet afgeronde bedragen.

4 Assurance-rapport inzake de volledigheid en de kwaliteit en totstandkoming van de in voortgangsrapportage 39 opgenomen informatie en de beheersing en het beheer van het programma

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn conclusies geformuleerd over de volledigheid van de financiële en niet-financiële informatie in de bijgevoegde voortgangsrapportage in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten, de kwaliteit en het proces van totstandkoming van de niet-financiële informatie en van de toekomstgerichte financiële informatie en over de beheersing en het beheer van het programma.

De staatssecretaris van I&M is verantwoordelijk voor het opstellen van de voortgangsrapportage en voor de beheersing en het beheer van het programma.

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

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusies.

4.2 Criteria

De volledigheid van de in de voortgangsrapportage 39 opgenomen financiële en niet-financiële informatie is beoordeeld aan de hand van de gestelde eisen in artikel 12 van de Regeling grote projecten.

Met betrekking tot de totstandkoming van de toekomstgerichte financiële informatie en niet-financiële informatie geldt dat de desbetreffende informatie op een ordelijke, controleerbare en deugdelijke wijze tot stand dient te komen.

De in dat kader vast te stellen aspecten zijn of:

- de veronderstellingen een redelijke basis vormen voor de toekomstgerichte financiële informatie;
- de toekomstgerichte financiële informatie op een aanvaardbare wijze gebaseerd is op de als uitgangspunt gekozen veronderstellingen en de presentatie ervan in overeenstemming is met de van toepassing zijnde grondslagen;

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

Verder geldt dat de toekomstgerichte financiële informatie en niet-financiële informatie niet strijdig mag zijn met elkaar en met de in voortgangsrapportage 39 opgenomen historische financiële informatie. Waar nodig dient de niet-financiële informatie te zijn voorzien van een duidelijke bronvermelding.

Met betrekking tot de toekomstgerichte financiële informatie merken wij op dat de realisatie daarvan altijd zal afwijken van de prognoses.

De beheersing en het beheer van het project Hogesnelheidslijn Zuid hebben wij beoordeeld aan de hand van het Governancemodel Grote Projecten (d.d. 28 maart 2014) en het Beheersmodel Grote projecten (d.d. augustus 2016) met inachtneming van de gemotiveerde afwijkingen van deze modellen.

4.3 Samenvatting van de verrichte werkzaamheden

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

Ter zake van de volledigheid van de in de voortgangsrapportage 39 opgenomen financiële en niet-financiële informatie, zijn wij nagegaan of de volgens artikel 12 van de Regeling grote projecten op te nemen informatie is opgenomen in voortgangsrapportage 39.

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

Ter zake van de in de voortgangsrapportage 39 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie zijn wij nagegaan of de veronderstellingen een redelijke basis vormen voor de toekomstgerichte financiële informatie, de toekomstgerichte financiële informatie op een aanvaardbare wijze gebaseerd is op de als uitgangspunt gekozen veronderstellingen en de presentatie ervan in overeenstemming is met de van toepassing zijnde grondslagen en deze toekomstgerichte financiële informatie ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand is gekomen.

Voorts zijn wij nagegaan of de opgenomen toekomstgerichte financiële informatie niet strijdig is met de historische financiële informatie en met de niet-financiële informatie in de voortgangsrapportage.

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

Ter zake van de in voortgangsrapportage 39 opgenomen niet-financiële informatie zijn wij nagegaan of deze informatie ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand is gekomen.

Voorts zijn wij nagegaan of de opgenomen niet-financiële informatie niet strijdig is met de in voortgangsrapportage 39 opgenomen financiële informatie.

4.3.4 *De beheersing en het beheer van het programma*

Wij hebben de opzet, het bestaan en de werking de geïmplementeerde onderdelen van specifieke onderdelen van het Governance model Grote Projecten en het Beheersmodel Grote Projecten onderzocht door middel van het houden van interviews en de beoordeling van de relevante documentatie ter zake.

Wij hebben hierbij met name aandacht besteed aan de inrichting van de project waaronder de taken en de verantwoordelijkheidsverdeling, het risicomanagement, de planning en de voortgangsbewaking, de interne informatievoorziening, het referentiebeheer, het proces rondom de contactmomenten, het budgetbeheer en het beheer van de post onvoorzien.

4.4 **Conclusies**

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

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

In voortgangsrapportage 39 ontbreekt de informatie over de wijze van beheersing van het project. Tevens ontbreekt informatie over dreigende kostenoverschrijdingen met betrekking tot betonkwaliteit en zettingen, met inbegrip van voorstellen voor vermindering dan wel beperking van overschrijdingen en de eventuele budgettaire inpassing ervan. Daarnaast is niet aangegeven in hoeverre het projectbudget wat betreft de restpunten beton en zettingen nog toereikend wordt geacht om het project af te ronden, gegeven de op dat moment geldende inzichten.

De voortgangsrapportage 39 voldoet met uitzondering van de voorgaande ontbrekende informatie aan artikel 12 van de Regeling grote projecten.

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

De in voortgangsrapportage 39 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie inzake betonkwaliteit en zettingen is niet gebaseerd op veronderstellingen die een redelijke basis vormen voor deze toekomstgerichte financiële informatie en is niet op een aanvaardbare wijze gebaseerd op de als uitgangspunt gekozen veronderstellingen en de presentatie ervan is niet in overeenstemming is met de van toepassing zijnde grondslagen. De risico's die worden gelopen met betrekking tot het afwikkelen van de restpunten betonkwaliteit en zettingen zijn niet gekwantificeerd. Hierdoor kan I&M de gevolgen van de risico's met betrekking tot betonkwaliteit en zettingen in termen van tijd en geld niet (door middel van bandbreedtes) aangeven in de voortgangsrapportage.

De in voortgangsrapportage 39 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie is met uitzondering van de in de voorgaande alinea aangegeven punten ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand gekomen.

Wij hebben vastgesteld dat de in de voortgangsrapportage 39 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie, voor zover wij dat kunnen beoordelen, niet strijdig is met de in voortgangsrapportage 39 opgenomen historische financiële informatie en met de niet-financiële informatie.

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

De in de voortgangsrapportage 39 opgenomen niet-financiële informatie is met uitzondering van het bepalen en beschrijven van (bandbreedtes in) risico's inzake betonkwaliteit en zettingen en de gevolgen daarvan voor de planning in kwantitatieve termen ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand gekomen.

Wij hebben vastgesteld dat de in voortgangsrapportage 39 opgenomen niet-financiële informatie niet strijdig is met de in voortgangsrapportage 39 opgenomen financiële informatie.

4.4.4 *De beheersing en het beheer van het programma*

De beheersing en het beheer van het project Hogesnelheidslijn Zuid was in de periode 1 juli 2015 tot en met 30 juni 2016 met uitzondering van de kwantificering van risico's met betrekking tot betonkwaliteit en zettingen in overeenstemming met de voor het project relevante onderdelen van het Governancemodel Grote Projecten en het Beheersmodel Grote Projecten. Het niet periodiek kwantificeren van risico's voor de restpunten betonkwaliteit en zettingen leidt er toe dat de gevolgen daarvan voor de planning en het budget niet tijdig kunnen worden ingeschat.

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

's-Gravenhage, 26 oktober 2016

Auditdienst Rijk
Ministerie van Financiën

drs. T.L. Enting-Beijering RA

Bijlage: Voortgangsrapportage 39 Hogesnelheidslijn Zuid

Voortgangsrapportage 39 Hogesnelheidslijn Zuid



Datum 1 oktober 2016
Status Definitief

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

Inhoud

| | |
|----------|---|
| 1 | Inleiding 2 |
| 1.1 | Negenendertigste Voortgangsrapportage 2 |
| 1.2 | Informatie aan de Tweede Kamer 2 |
| 2 | Projectvoortgang op hoofdlijnen 3 |
| 2.1 | Infrastructuur 3 |
| 2.2 | Vervoer 3 |
| 2.3 | Implementatie alternatief HSL-aanbod 3 |
| 3 | Infrastructuur 5 |
| 3.1 | Geluidsreducerende maatregelen 5 |
| 3.2 | Overige infrastructuur zaken 5 |
| 4 | Communicatie Trein-Baan 7 |
| 4.1 | Communicatiestoringen ERTMS 7 |
| 4.2 | Maatregelen verbindingproblematiek 9 |
| 5 | Vervoer 10 |
| 5.1 | Ontwikkeling commercieel vervoer 10 |
| 5.2 | Prestaties commercieel vervoer 11 |
| 6 | Financiën 16 |
| 6.1 | Budget en begroting 16 |
| 6.2 | Verplichtingen, uitgaven en ontvangsten 17 |
| | Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken 19 |
| | Bijlage 2: Opbouw projectbudget 20 |
| | Afkortingenlijst 22 |

1 Inleiding

1.1 Negenendertigste 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 negenendertigste Voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 januari 2016 tot en met 30 juni 2016.

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 deze verslagperiode aan de Tweede Kamer verzonden stukken. Naast deze brieven is de Kamer ook geïnformeerd over de HSL-Zuid gedurende het Algemeen Overleg Spoor van 17 februari 2016 (29984, nr. 656 en 660) en het Algemeen Overleg Spoor van 19 mei 2016 (29984, nr. 670).

Op 22 juni 2016 is de kabinetsreactie op het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra tijdens een plenair overleg besproken met de Tweede Kamer.

2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

2.1 Infrastructuur

Het aanlegproject HSL-Zuid is met uitzondering van een aantal restpunten afgerond: de projectorganisatie 'Programma HSL-Zuid' is beëindigd. Wel is er nog een aantal infrastructurele issues die samenhangen met de aanleg, bijvoorbeeld de afhandeling van schades en de afwikkeling van grondzaken, maar ook zettingen en de kwaliteit van het beton. Hoofdstuk 3 gaat hier nader op in. Daarnaast worden communicatieproblemen tussen trein en baan (onderdeel van het veiligheidssysteem ERTMS) gemonitord en onderzocht. Waar nodig en mogelijk worden hierin verbeteringen doorgevoerd. Hoofdstuk 4 gaat hier nader op in.

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 geïntegreerd¹. 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 programma², waarop vanuit de vervoerconcessie 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/malussysteem ingesteld met streefwaarden die NS in 2019 en 2024 moet halen.

2.3 Implementatie alternatief HSL-aanbod

Sinds 27 augustus 2012 rijdt NS-partner Thalys gemiddeld 9x per dag tussen Amsterdam en Parijs. Sinds 12 april 2014 rijdt Thalys daarnaast tweemaal per dag tussen Amsterdam en Lille en eenmaal per dag tussen Amsterdam en Brussel. Op 12 april 2015 is daar een tweede trein naar Brussel bijgekomen. In december 2015 is een dagelijkse verbinding Amsterdam-Brussel toegevoegd, zodat de totale frequentie uitkomt op 14 x per dag per richting. Hiermee waren er tijdens de verslagperiode dagelijks 14 verbindingen in elke richting tussen Amsterdam en Brussel met de Thalys. De maximale rijdsnelheid bij deze ritten bedraagt 300 km/uur.

¹ De separate vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet is daarmee vervallen.

² Het programma 'Uitvoering en betrouwbaarheid HSL-Zuid-diensten'.

Gedurende de verslagperiode reed NS tussen Amsterdam en Rotterdam dagelijks vier keer per uur per richting met Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen. Twee van de vier treinen per uur rijden ook van/naar Breda. De maximale rijsnelheid bij deze ritten bedraagt 160 km/uur.

Gedurende de verslagperiode reed NS in samenwerking met NMBS een treinverbinding Amsterdam-Brussel over conventioneel spoor. De frequentie van deze treinverbinding is 16x per dag per richting.

3 Infrastructuur

3.1 Geluidsreducerende maatregelen

Geluid

De Tweede Kamer is per brief van 1 oktober 2015 (kenmerk IENM/BSK-2015/193523) geïnformeerd over het pakket aan geluidsmaatregelen langs de HSL-Zuid. Deze maatregelen zijn tot stand gekomen in overleg met bewoners en de betrokken gemeenten. Het maatregelenpakket bestaat uit het geluidabsorberend maken van schermen, het verlengen van schermen en het plaatsen van een nieuw scherm in de gemeente Lansingerland. Met het beschikbare budget (maximaal €70 miljoen) kunnen niet alle geluidsoverschrijdingen worden weggenomen. In de keuze voor geluidsmaatregelen hebben de grootste knelpunten als uitgangspunt gediend. Daarbij is getracht zoveel mogelijk effect te behalen voor omliggende woningen. Ook is er veel aandacht uitgegaan naar ervaren hinder.

Na de besluitvorming volgt nu de uitvoering. De eerste werkzaamheden starten op zijn vroegst volgend jaar nadat alle plannen verder zijn uitgewerkt, in overleg met de gemeenten.

3.2 Overige infrastructuur zaken

Afhandeling schades

De afhandeling van schades is uitbesteed aan het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4. Van de ruim duizend ingediende schadeverzoeken moeten er nog twee worden afgehandeld (bron: rapportage Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4 van april 2016). Daarnaast is een aantal voorlopige schadeverzoeken ingediend met betrekking tot geluid. De verwachting is dat het besluit over de geluidsmaatregelen (zie 3.1) leidt tot aanvullende en nieuwe schadeverzoeken. Voor de afwikkeling van deze schades is € 2 miljoen beschikbaar binnen het budget. De gemeenschappelijke regeling Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4 wordt verlengd tot 1 januari 2021. De verlenging zorgt ervoor dat aanvullende en eventuele nieuwe verzoeken op dezelfde manier worden verwerkt.

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. Er resteert nog één dossier waarin gronden worden verkocht (bron: rapportage ProRail van augustus 2016). Voor de afwikkeling van grondzaken is € 4 miljoen beschikbaar binnen het budget.

Restactiviteiten infrastructuur

Er bestaat nog één te monitoren verplichting in het kader van natuurcompensatie welke in 2016 eindigt. De rechtszaak rondom de geluidschermen in Noord-Brabant is in 2014 afgerond, waarbij is bepaald dat de getroffen schikking in het arbitrageproces blijft gehandhaafd. Het bedrag van de schikking ad € 6 miljoen is in 2014 toegevoegd aan het budget.

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 door lopen en soms worden uitgebreid. Er is een expert panel ingericht om de metingen te beoordelen en zo nodig maatregelen voor te bereiden en / of te treffen. Naar verwachting zullen in 2017 op twee locaties herstellingen of constructiewijzingen moeten plaatsvinden om te voorkomen dat er snelheidbeperkende maatregelen moeten worden getroffen om de veilige berijdbaarheid te kunnen borgen. Het betreft de locaties Rijkswatering en Schuilingervliet. Voor Breda Westrik was een concreet herstelplan in voorbereiding, maar dat lijkt op basis van de laatste onderzoeksresultaten niet in uitvoering te hoeven komen: de zettingen lijken zich te stabiliseren. Indien de laatste, nog te ontvangen, meetresultaten dit beeld bevestigen kan volstaan worden met maatregelen in het spoor om de spoorligging duurzaam te borgen. Voor Rijkswatering en Schuilingervliet is en wordt aanvullende meetapparatuur aangebracht om de benodigde metingen te kunnen doen die moeten leiden tot het bepalen van de benodigde herstelmaatregelen. De resultaten uit de monitoringsprogramma's geven op dit moment geen aanleiding om de binnen het budget gereserveerde bedrag van € 10 miljoen voor zettingen aan te passen.

Betonkwaliteit

In oktober 2015 is de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het RIS-onderzoek naar de betonkwaliteit van de Tunnel Rotterdam Noord. Daarbij is aangekondigd dat alle objecten op de HSL-Zuid zullen worden onderzocht. Dit vervolgonderzoek zal naar verwachting eind 2017 zijn afgerond. De eerste uitkomsten komen volgend voorjaar beschikbaar. Binnen het budget zijn geen middelen gereserveerd voor eventuele maatregelen voor beton, met uitzondering van € 1 miljoen voor het vervolgonderzoek.

MER-evaluatie

Tien jaar na de start van het vervoer wordt een MER-evaluatie uitgevoerd. Deze is voorzien in 2018/2019. Hiervoor is € 1 miljoen beschikbaar binnen het budget. Daarnaast moet nog de evaluatie 'groot project' uitgevoerd worden. Deze evaluatie zal plaatsvinden nadat de Kamer de verantwoordelijke bewindspersoon daarom heeft verzocht in het kader van besluitvorming over de beëindiging van de grootprojectstatus.

4 Communicatie Trein-Baan

4.1 Communicatiestoringen ERTMS

Sinds 2011 treden er soms verstoringen in de dienstregeling op door uitval van de dataverbinding van het veiligheidssysteem ERTMS tussen de trein en de baan. Bij uitval van de trein-baan communicatie komt de trein soms 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-verbindingissues 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.

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 |
| Q1 2015 | 33 | 10 | 43 |
| Q2 2015 | 40 | 28 | 68 |
| Q3 2015 | 41 | 19 | 60 |
| Q4 2015 | 33 | 38 | 71 |
| Q1 2016 | 17 | 27 | 44 |
| Q2 2016 | 57 | 36 | 93 |

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

| Traject Rotterdam - Amsterdam | | | | | |
|-------------------------------|----------------|--|------------------------------|--|---------------------------------|
| | Aantal treinen | Toename in % t.o.v. het half jaar ervoor | Aantal Verbindings verliezen | Toename in % t.o.v. het half jaar ervoor | % verbindings verlies 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% |
| H1 2015 | 16.774 | -1% | 38 | +15% | 0,23% |
| H2 2015 | 17.490 | +4% | 57 | +50% | 0,33% |
| H1 2016 | 25.583 | +46% | 63 | +11% | 0,25% |

Wat is de trend?

Het aantal verbindingsverliezen opgesplitst naar treinproduct is te zien in tabellen 3 en 4. 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 | 52 | 11 | 63 |
| Zuidsectie | 64 | 10 | 13 |
| Totaal H1 '16 | 116 | 21 | 76 |

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

| | TRAXX | Thalys | Gemiddeld |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|
| Noordsectie | 0,82 | 1,13 | 0,98 |
| Zuidsectie | 3,25 | 1,05 | 2,15 |
| Gem. H1 '16 | 2,04 | 1,09 | 1,57 |

In het eerste half jaar van 2016 is in absolute zin een stijging waarneembaar van het aantal verbindingsverliezen. Door het toegenomen aantal treinen in deze verslagperiode is het relatieve getal (0,25%) echter in lijn met de perioden daarvoor. De verbindingsverliezen kunnen als volgt worden toebedeeld: ongeveer de helft wordt veroorzaakt door het materieel, wat in deze periode grotendeels veroorzaakt is door één specifieke loc met een slecht presterend modem met een hardnekkige storing. De storing is uiteindelijk, na een aantal eerdere reparaties, definitief opgelost. Ongeveer een kwart van de verbindingsverliezen werd veroorzaakt door slechte kwaliteit van de verbinding. Dit was niet locatie gebonden en kan komen door tijdelijke interferentie door een externe bron, welke niet te achterhalen is. Circa 15% werd veroorzaakt door een tijdelijk opgestelde antenne als gevolg van werkzaamheden aan de kap van de tunnel Barendrecht. De antenne functioneerde niet goed waardoor er een aantal verbindingen verloren zijn gegaan. 6% van de verbindingsverliezen werd veroorzaakt door het RBC.

4.2 Maatregelen verbindingproblematiek

In oktober 2014 zijn er twee belangrijke wijzigingen doorgevoerd binnen de ERTMS-keten op de HSL-Zuid. Door deze wijzigingen zijn de gevolgen door voorkomende verbindingverliezen beperkter, aangezien het minder vaak leidt tot een stilstand van de trein.

Tabel 5: Percentage verbindingverliezen met stop tot gevolg (Bron: ProRail)

| Periode | Verbindingverliezen (per 100 uur) | Met stop tot gevolg (per 100 uur) | Verbindingverliezen leidend tot een stop |
|---------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|
| H1 2013 | 3,26 | 2,08 | 63,91% |
| H2 2013 | 1,73 | 1,26 | 72,85% |
| H1 2014 | 2,95 | 2,52 | 85,56% |
| H2 2014 | 2,62 | 1,24 | 47,39% |
| H1 2015 | 3,99 | 1,27 | 31,80% |
| H2 2015 | 3,70 | 1,94 | 52,49% |
| H1 2016 | 3,07 | 0,89 | 29,11% |

Trendanalyse laat zien dat de getroffen maatregelen een positief effect hebben gehad op de beperking van de gevolgen door de verbindingverliezen. De uitschieter in H2 2015 ten opzichte van de periodes ervoor en erna is voornamelijk te wijten aan drie grote veroorzakers, namelijk de stabiliteit van de verbinding (handover tussen GSM-R cellen), issues met twee modems aan boord van het materieel en problemen met de grenspassage richting België. Alle drie de problemen zijn gesignaleerd en vervolgens opgelost.

Voorkomende problemen met de verbinding worden continu gemonitord en snel met de betrokken partijen gedeeld. Hierdoor kan men snel acteren door onderzoek in gang te zetten naar achterliggende oorzaken, verbetermaatregelen te bepalen en uit te voeren.

5 Vervoer

5.1 Ontwikkeling commercieel vervoer

In de verslagperiode zijn, conform plan, geen volgende stappen in de uitvoering van het alternatieve vervoersaanbod gerealiseerd.

Tabel 6: Uitbreidingen commercieel vervoer via de HSL-Zuid

| Treindienst | Periode actief | Materieel | Frequentie | Reistijdwinst ³ |
|-----------------------------|--|-------------------------|------------|---|
| 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 | Vanaf najaar 2015 | Traxx+Prio | 17 x p.d. | 21 minuten |
| Amsterdam – Rotterdam | Per dienstregeling 2016 | Traxx+Prio | 33 x p.d. | 21 minuten |
| Amsterdam – Rotterdam | Vanaf 2021 ⁴ | ICNG | 32 x p.d. | 24 minuten |
| Amsterdam – Breda | Vanaf 2021 ⁵ | ICNG | 32 x p.d. | 38 minuten |
| Den Haag - Eindhoven | Vanaf 23 januari 2017 ⁵ | Traxx+Prio ⁵ | 32 x p.d. | 11 minuten |
| Den Haag - Eindhoven | Vanaf december 2022 | ICNG | 32 x p.d. | Nog niet bekend |
| 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 - heden | 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 ⁶ | Traxx+Prio | 16 x p.d. | Route via Breda is even snel als route via Roosendaal |
| Amsterdam – Parijs | 26 augustus 2012 – heden | Thalys | ± 9 x p.d. | 51 minuten |
| Amsterdam - Londen | Vanaf december 2016 ⁷ | Eurostar | 2 x p.d. | Nog niet bekend |

³ De reistijdwinst is ten opzichte van de snelste verbinding voordat het HSL-spoor in 2009 in gebruik werd genomen.

⁴ In dienstregeling 2021 rijdt ICNG zowel op Amsterdam-Rotterdam als Amsterdam-Breda in een mengpark met Traxx+Prio en wordt de dienstregeling gepland op 160 km/u. Zodra er voldoende ICNG materieel beschikbaar is en deze betrouwbaar gebleken is, kan op zijn vroegst per dienstregeling 2022 de dienstregeling gepland worden op 200 km/u en de genoemde reistijdwinst gerealiseerd worden.

⁵ Van 23 januari 2017 tot april 2017 rijdt de Traxx+Prio alleen op het traject van Den Haag naar Breda. Het traject Breda – Eindhoven wordt gereden met ICMm.

⁶ Deze productstap kan niet per start dienstregeling 2017 gerealiseerd worden. De startdatum is afhankelijk van het moment waarop de fabrikant van de locomotieven de juiste treinbeveiligingssoftware oplevert.

⁷ NS verwacht dat de introductie met tenminste enkele maanden vertraagd is.

5.2 Prestaties commercieel vervoer

Voor de HSL-treindienst Amsterdam – Rotterdam (-Breda) is het aantal reizigers in de eerste helft van 2016 verder doorgegroeid. Deze cijfers zijn gebaseerd op het aantal verkochte toeslagen. Daarbij moet opgemerkt worden dat de trajecten Amsterdam Centraal – Schiphol en Rotterdam – Breda sinds respectievelijk begin 2013 en eind 2013 toeslagvrij zijn. Hierdoor betreffen onderstaande reizigersaantallen alleen de reizigers op het drukste traject Schiphol – Rotterdam.

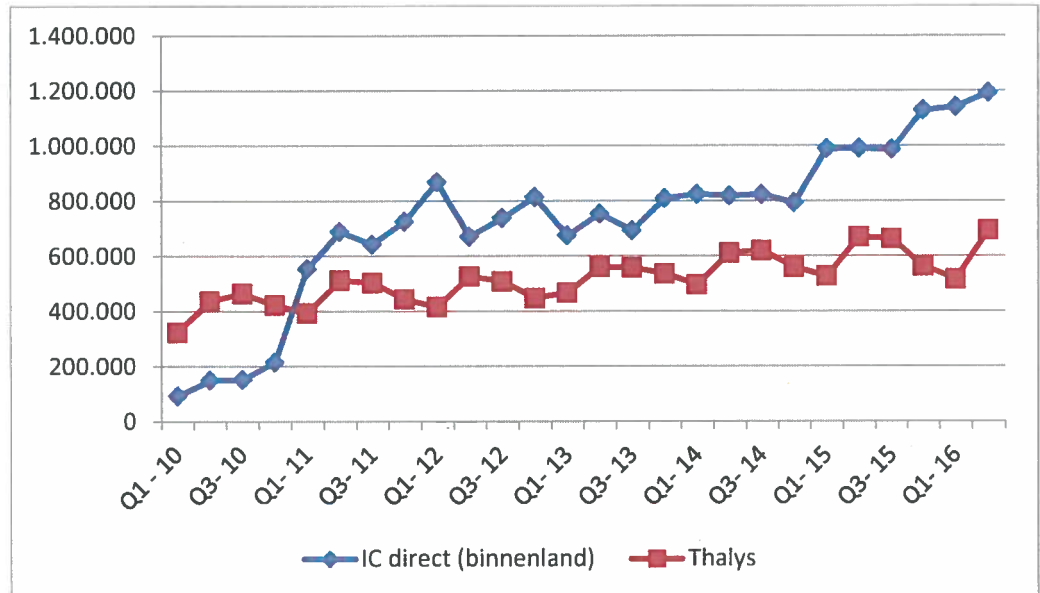
Het aantal reizigers in de IC direct is in de eerste helft van 2016 met ca. 18% gestegen ten opzichte van de eerste helft van 2015. De toename van de groei van de IC direct wordt mede veroorzaakt doordat sinds december 2015 een kwartierdienst is gerealiseerd tussen Amsterdam en Rotterdam. Voor de Thalys-treindienst is het aantal reizigers in de eerste helft van 2016 met ca. 1% gestegen ten opzichte van de eerste helft van 2015.

Tabel 7: Reizigersaantallen⁸ IC direct en Thalys (Bron: NS)

| | 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 |
| 2015 – 1 ^e kwartaal | 989.000 | 527.000 |
| 2015 – 2 ^e kwartaal | 990.000 | 670.000 |
| 2015 – 3 ^e kwartaal | 986.000 | 663.000 |
| 2015 – 4 ^e kwartaal | 1.129.000 | 563.000 |
| 2016 – 1 ^e kwartaal | 1.141.000 | 516.000 |
| 2016 – 2 ^e kwartaal | 1.192.000 | 693.000 |

⁸ Reizigersaantallen op basis van verkochte toeslagen. Het aantal IC direct reizigers in december 2014 is deels gebaseerd op een schatting.

Figuur 1: Reizigersaantallen IC direct en Thalys (Bron: NS)



In onderstaande tabellen 8 en 9 zijn ter informatie de punctualiteit- en uitvalcijfers weergegeven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de percentages zoals de reiziger die ervaart en de percentages die aan NS (voorheen HSA) toerekenbaar zijn.

Voor de nieuwe prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit HSL-Zuid (toerekenbaar aan NS) is een bodemwaarde afgesproken van 94,0% en voor 2015 een progressiewaarde van 95,0%. De realisatie over het hele jaar 2015 bedraagt 94,2%⁹.

⁹ NS verantwoordt zich over de realisatie van alle prestatie-indicatoren in de (half-)jaarverantwoording over de uitvoering van de concessie aan de concessieverlener. Over deze verantwoordingen wordt de Kamer separaat geïnformeerd.

Tabel 8: Punctualiteitscijfers IC direct en Thalys (cijfers NS o.b.v. brongegevens van ProRail)

| | IC direct Amsterdam - Breda | Thalys naar Brussel/Lille/Parijs |
|------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| <i>Normtijd</i> | 2:59 | 5:59 |
| Gerealiseerd Q1 2015 ¹⁰ | 86,7% | 83,8% |
| Gerealiseerd Q2 2015 ¹² | 83,4% | 83,2% |
| Gerealiseerd Q3 2015 | 83,8% | 84,6% |
| Gerealiseerd Q4 2015 | 78,4% | 79,8% |
| Gerealiseerd Q1 2016 | 81,3% | 81,6% |
| Gerealiseerd Q2 2016 | 80,1% | 81,9% |
| Aan NS toerekenbaar Q1 '15 | 97,9% | 98,9% |
| Aan NS toerekenbaar Q2 '15 | 96,3% | 98,8% |
| Aan NS toerekenbaar Q3 '15 | 96,9% | 99,1% |
| Aan NS toerekenbaar Q4 '15 | 95,6% | 98,2% |
| Aan NS toerekenbaar Q1 '16 | 96,3% | 98,6% |
| Aan NS toerekenbaar Q2 '16 | 94,9% | 98,7% |

Tabel 9: Uitvalscijfers IC direct en Thalys (cijfers NS o.b.v. brongegevens van ProRail)

| | IC direct Amsterdam - Breda | Thalys naar Brussel/Lille/Parijs |
|--|--------------------------------|-------------------------------------|
| Gerealiseerd Q1 2015 | 7,3% | 1,2% |
| Gerealiseerd Q2 2015 | 6,7% | 0,6% |
| Gerealiseerd Q3 2015 | 7,6% | 0,6% |
| Gerealiseerd Q4 2015 | 11,0% | 1,2% |
| Gerealiseerd Q1 2016 | 12,8% | 3,9% |
| Gerealiseerd Q2 2016 | 6,5% | 0,8% |
| Aan NS toerekenbaar Q1 '15 | 2,1% | 0,4% |
| Aan NS toerekenbaar Q2 '15 ¹¹ | 3,2% | 0,2% |
| Aan NS toerekenbaar Q3 '15 | 3,5% | 0,2% |
| Aan NS toerekenbaar Q4 '15 | 7,9% | 0,7% |
| Aan NS toerekenbaar Q1 '16 | 7,6% | 2,2% |
| Aan NS toerekenbaar Q2 '16 | 4,4% | 0,4% |

¹⁰ cijfers voor Q1 en Q2 2015 zijn gecorrigeerd t.o.v. de VGR 37. In VGR 37 is per abuis de normtijd van 4:59 gehanteerd in plaats van 2:59. Dit leidde tot 92,1% en 89,0% voor Q1 resp. Q2.

¹¹ cijfer voor Q2 'Aan NS toerekenbaar' aangepast t.o.v. VGR 37 o.b.v. de definitieve vaststelling van de toerekenbare uitval. Gewijzigd van 2,2% naar 3,2%.

Performance Thalys

Thalys scoort in het eerste en tweede kwartaal een iets lagere punctualiteit dan in de eerste helft van 2015. Het eerste kwartaal van 2016 kenmerkte zich door een groot aantal ernstige incidenten met majeure impact op de punctualiteit. De grootste incidenten waren: staking bij NMBS, defecte bovenleiding te Rotterdam, storm, aanrijdingen met personen, veelvuldige strandingen IC direct en de terroristische aanslagen te Brussel. Het tweede kwartaal was onrustig door een groot aantal incidenten in binnen- en buitenland, elk met grote impact op de punctualiteit. De sociale onrust in België en Frankrijk had grote weerslag op de treindienst. De incidenten in Nederland waren vooral defecte infra bij Schiphol en brandalarm in de Barendrechtunnel. Te Parijs waren enige grote infra incidenten.

De uitval in met name het eerste kwartaal toont een uitschieter. Dit als gevolg van stakingen bij NMBS, aanslagen in Brussel, aangepaste snelheid door storm, defecte bovenleiding bij Rotterdam en strandingen (van IC direct) op de HSL.

Performance IC direct

In het derde en met name vierde kwartaal van 2015 liet de IC direct een hoog uitvalpercentage zien. Eind vorig jaar heeft NS, in samenwerking met ProRail, een Verbetersteam opgestart dat de grondoorzaken van de te hoge uitval in kaart heeft gebracht. In april is een integraal verbeterplan opgeleverd waaraan nu uitvoering wordt gegeven. In het Verbetersteam werken verschillende resultaatteams op het gebied van personeel, materieel, bijsturing, strandingen en infrastructuur aan maatregelen die de prestaties van de IC direct structureel moeten verbeteren. Deze aanpak heeft in belangrijke mate bijgedragen aan de flinke verlaging van het uitvalpercentage en het aantal 'zwarte dagen' met zeer grote uitval sinds januari 2016 en met name in het tweede kwartaal van 2016. Om de inspanningen en bijdragen van ProRail aan het hiervoor genoemde Verbetersteam een verdere impuls te geven is ProRail een Verbeterprogramma Performance HSL-Zuid corridor gestart, waarin voor de aspecten infrastructuur en het afhandelen van gestrande treinen een separaat verbeterplan is opgesteld.

Aanpak uitval IC direct

Met de maatregelen in het verbeterplan streeft NS ernaar dat de aan NS toerekenbare uitval van de Intercity direct eind dit jaar met circa 40% is afgenomen, oplopend tot circa 60% eind volgend jaar. In aanvulling daarop heeft ProRail de ambitie geformuleerd dat de aan ProRail toerekenbare uitval van de Intercity direct eind 2016 maximaal 2% bedraagt en eind 2017 gedaald is tot 1,5%. De verbeterplannen van NS en ProRail worden momenteel onafhankelijk gereviewd. In de kabinetsreactie op het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra is aangegeven dat het kabinet hierover in het najaar nadere afspraken zal maken.

In de onderstaande opsomming zijn de belangrijkste lopende maatregelen van het verbeterprogramma IC direct weergegeven.

Voortgang maatregelen

- De maatregelen uit de pilot om gestrande treinen sneller te kunnen afhandelen worden vanwege het succes voortgezet. NS en ProRail blijven alle grote strandingen met alle betrokken partijen analyseren en eventuele

verbetermaatregelen nemen. Vanaf mei 2016 is een Leercirkel voor machinisten volledig operationeel. Deze cirkel heeft als doel om ervaringen van HSL-machinisten sneller met alle betrokkenen te delen en te koppelen aan andere beschikbare informatie. Dit wordt gebruikt om de werkwijzen voor machinisten te verbeteren en om verbeteringen in het materieel door te voeren. Om doorlooptijden te reduceren, zodat gemiddeld genomen meer materieel beschikbaar is, heeft NS extra monteurs in het onderhoudsbedrijf Watergraafsmeer ingezet en een 'pitstopsysteem' ingevoerd. Met dit systeem worden preventief en correctief onderhoud gescheiden op het gebied van besturing, spoor- en monteurcapaciteit. Hiermee wordt de capaciteit in het onderhoudsbedrijf vergroot terwijl de grip op deze processen wordt verhoogd. Sinds begin van het tweede kwartaal 2016 is de Pitstop op Onderhoudsbedrijf Watergraafsmeer volledig operationeel. De gemiddelde onttrekking van Traxx-locomotieven voor gepland en ongepland onderhoud en revisie is hierdoor met circa twee locomotieven gedaald

- Het onderzoek naar de effecten van wind op de IC direct heeft geresulteerd in een verbeterplan dat in februari 2016 als business case is voorgelegd aan het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De eerste maatregel uit dit plan is in juni 2016 door ProRail gerealiseerd: het windwaarschuwingssysteem van de brug Hollands Diep is herijkt. Dit zorgt voor een verwachte reductie in de uitval door wind van circa 25%. De meest impactvolle maatregelen betreffen het plaatsen van windschermen op de brug Hollands Diep en op de meest gevoelige hotspots langs het tracé, en het plaatsen van een actief waarschuwingssysteem bij de overige hotspots. In de kabinetsreactie op het rapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra is aangegeven dat dit grote investeringen vergt waarop het kabinet dit najaar terugkomt
- In het vierde kwartaal van 2015 is de IC direct Amsterdam – Rotterdam geïntroduceerd in 'sandwichbedrijf'. Deze bestaat uit zes rijkstuggen met aan beide zijden een Traxx-locomotief. Voorbereidingen zijn getroffen zodat in september 2016 ook de IC direct Amsterdam – Breda in sandwich configuratie is gaan rijden. Doordat alle IC direct treinen in dezelfde configuratie rijden, neemt de complexiteit voor de bijsturing, rijdend personeel en het onderhoudsproces af. Daarnaast wordt het keerproces eenvoudiger en robuuster doordat er niet langer een locomotief losgekoppeld, gerangeerd en aangekoppeld hoeft te worden.
- Het Materieelbesturingscentrum NedTrain (MBN) heeft in het tweede kwartaal meerdere verbeteringen doorgevoerd, om machinisten zo snel mogelijk weer op gang te helpen bij een materieelstoring. De databank is volledig up to date gemaakt, waar mogelijk zijn adviezen voorzien van een 'sneladvies', waarmee het mogelijk is om een storing te isoleren in plaats van volledig te verhelpen. Door deze filosofie van 'keep them rolling', wordt de impact van een materieelstoring op de treindienst geminimaliseerd.
- Door Infrasppeed worden in opdracht van ProRail / IenM in het derde kwartaal van 2016 extra hectometerborden geplaatst in de spanningsluizen. Hierdoor is het voor de machinist makkelijker om zijn exacte plaats te bepalen in geval van een ongeplande stilstand in de spanningsluis en kan de kans op spanning-aarde rijden (met langduriger hinder tot gevolg) daardoor worden verkleind.

6 Financiën

Dit hoofdstuk behandelt de ontwikkeling van de projectkosten, verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in de verslagperiode.

6.1 Budget en begroting

Tabel 10: Projectbudget (in miljoenen euro's)

| Projectbudget | Bedragen x € 1 miljoen |
|-----------------------------------|------------------------|
| Stand VGR 38* | 7.352,6 |
| Mutaties voorjaarsnota 2016 * | -1,8 |
| Stand eerste suppletoire wet 2016 | 7.350,8 |
| Mutaties miljoenennota 2017 | 0,9 |
| Stand ontwerpbegroting 2017 | 7.351,7 |

* Bij de voorjaarsnota 2016 is ook het voordelig saldo 2015 ad € 20 miljoen verwerkt. Deze € 20 miljoen maakt reeds onderdeel uit van de 'stand VGR 38'.

Mutaties 2016:

Bij voorjaarsnota 2016 is € 1,8 miljoen uit het projectbudget overgeheveld naar artikel 13.02 (beheer, onderhoud en vervanging spoor) in verband met het door ProRail uit te voeren onderzoek naar de betonkwaliteit op de HSL-Zuid. Inmiddels is bekend geworden dat de kosten van het onderzoek door ProRail € 0,9 miljoen zullen bedragen. Bij de miljoenennota 2017 is daarom weer € 0,9 miljoen teruggeboekt naar het HSL-budget.

Voor een overzicht van alle mutaties op het projectbudget sinds de PKB deel 3 wordt verwezen naar de bijlage bij deze rapportage.

Resterend budget:

Van het projectbudget is per 30 juni 2016 99% uitgegeven. Het resterende budget bedraagt € 87,7 miljoen. Dit bedrag is begroot op artikel 17.03 van het Infrastructuurfonds.

Tabel 11: Begroting IF artikel 17.03

| Begroting IF artikel 17.03 | 2016 | 2017 | 2018 | Totaal |
|--|-------|------|------|--------|
| Stand eerste suppletoire wet 2016 | 38,4 | 25,7 | 23,0 | 87,1 |
| Mutatie miljoenennota 2017 (onderzoek beton) | 0,9 | | | 0,9 |
| Mutaties miljoenennota 2017 (kasschuif) | -32,7 | 15,0 | 17,7 | 0,0 |
| Stand ontwerpbegroting 2017 | 6,6 | 40,7 | 40,7 | 88,0 |
| Realisatie eerste halfjaar 2016 | 0,3 | | | 0,3 |
| Resterend budget | 6,3 | 40,7 | 40,7 | 87,7 |

Op dit moment zijn alle nog beschikbare middelen begroot in de periode tot en met 2018. Uit de planuitwerking geluidsmaatregelen kan blijken dat een ander kasritme voor de uitgaven gewenst is. Dit zal dan worden verwerkt bij de ontwerpbegroting 2018.

Voor betonproblematiek is nog onzeker of aanvullende middelen benodigd zijn, hiervoor wordt nader onderzoek uitgevoerd in 2016 en 2017 (zie paragraaf 3.2). Binnen het huidige budget zijn geen uitgaven voor maatregelen in het kader van betonproblematiek voorzien. Het budget is toereikend voor de op dit moment verwachte uitgaven op de overige restpunten, te weten: € 70 miljoen voor geluidsproblematiek (zie paragraaf 3.1), € 10 miljoen voor zettingsproblematiek (zie paragraaf 3.2), en € 4 miljoen voor de nog af te wikkelen grondzaken, € 2 miljoen voor de nog af te wikkelen schades, € 1 miljoen voor eventueel aanvullend onderzoek naar betonproblematiek en € 1 miljoen voor de nog uit te voeren MER-evaluatie (zie paragraaf 3.2).

6.2 Verplichtingen, uitgaven en ontvangsten

Tabel 12: Verplichtingen (in miljoenen euro's)

| Verplichtingen | Bedragen x € 1 miljoen |
|----------------------------|------------------------|
| Verplicht t/m 30-6-2015 | 7.265,5 |
| Verplicht 2e halfjaar 2015 | 0,1 |
| Stand VGR 38 | 7.265,6 |
| Verplicht 1e halfjaar 2016 | -0,1 |
| Verplicht t/m 30-6-2016 | 7.265,5 |

In de verslagperiode heeft een bijstelling van € 0,055 miljoen op de aangegane verplichtingen plaatsgevonden die verband houdt met de afronding van dossiers.

Tabel 13: Uitgaven (in miljoenen euro's)

| Uitgaven | Bedragen x € 1 miljoen |
|---------------------------|------------------------|
| Uitgaven t/m 30-6-2015 | 7.263,5 |
| Uitgaven 2e halfjaar 2015 | 0,2 |
| Stand VGR 38 | 7.263,7 |
| Uitgaven 1e halfjaar 2016 | 0,3 |
| Uitgaven t/m 30-6-2016 | 7.264,0 |

In de verslagperiode is € 0,326 miljoen uitgegeven. Dit bedrag heeft betrekking op de afwikkeling van een nadeelcompensatie kabels en leidingen, natuurcompensatie en de uitvoeringskosten van de afwikkeling van grondverwerving en schades.

Tabel 14: Ontvangsten (in miljoenen euro's)

| Ontvangsten | Bedragen x € 1 miljoen |
|------------------------------|------------------------|
| Ontvangsten t/m 30-6-2015 | 353,1 |
| Ontvangsten 2e halfjaar 2015 | 0,1 |
| Stand VGR 38 | 353,2 |
| Ontvangsten 1e halfjaar 2016 | 0,0 |
| Ontvangsten t/m 30-6-2016 | 353,2 |

In de verslagperiode is € 0,008 miljoen ontvangen. Dit bedrag heeft betrekking op een terugbetaling van proces-/incassokosten.



Auditdienst Rijk
Ministerie van Financiën

26/10/16

Vervallen.
zie wijzigingsblad.

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 |
|------------------|--|--|
| 5 juli 2016 | Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de resultaten van de verbeteraanpak verstoringen | 29 984, nr. 673 |
| 29 juni 2016 | Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het onderzoeksrapport betonkwaliteit | 22 026, nr. 487 |
| 28 juni 2016 | Verslag AO Spoor | 29 984, nr. 670 |
| 17 juni 2016 | Parlementaire Enquête Fyra; Lijst van vragen en antwoorden over de kabinetsreactie op het eindrapport van de Parlementaire Enquêtecommissie Fyra | 33 678, nr. 17 |
| 18 mei 2016 | Jaarverslag en slotwet Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2015 | 34 475 XII, nr. 1 |
| 29 april 2016 | Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de Kabinetsreactie op het eindrapport van de Parlementaire Enquêtecommissie Fyra | 33 678, nr. 16 |
| 29 april 2016 | Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de prestaties van NS en ProRail | 29 984, nr. 666 |
| 14 april 2016 | Brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de aanbidding van de 38 ^e VGR HSL-Zuid | 22 026, nr. 486 |
| 14 april 2016 | Voortgangsrapportage 38 Hogesnelheidslijn Zuid | Bijlage bij 22026, nr. 486 |
| 15 maart 2016 | Schriftelijk overleg Spoor, Tweede termijn van het AO Spoor van 17/02 is omgezet in een schriftelijk overleg | 29 984 en 28 642, nr. 656 |
| 17 februari 2016 | Verslag AO Spoor | 29 984, nr. 660 |

Bijlage 2: Opbouw projectbudget

| Projectbudget | Oorspronkelijke scope | Boorturnel | PKB deel 3 | België | Voorbereidingskosten | HSL-Zuid, artikel 17.03.01 | Spoonw., artikel 17.03.02 | A16/A4, artikel 17.03.03 | Totaal artikel 17.03 |
|---|-----------------------|------------|--------------|------------|----------------------|----------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------|
| Infrastructuurfonds | 2.022 | 750 | 2.772 | | | 2.772 | | | 2.772 |
| Fonds Economische Structuurversterking | 2.302 | 685 | 2.987 | | | 2.987 | | | 2.987 |
| EU-bijdragen | 350 | 0 | 350 | | | 350 | | | 350 |
| Private financiering | 1.413 | 0 | 1.413 | | | 1.413 | | | 1.413 |
| <i>Projectkosten PKB deel 3, prijspeil 1995, in NLG (1)</i> | 6.087 | 1.435 | 7.522 | | | 7.522 | | | 7.522 |
| Projectkosten PKB deel 3, prijspeil 1995, in EUR | 2.762 | 651 | 3.413 | 0 | 0 | 3.413 | 0 | 0 | 3.413 |
| Bijdrage België (2) | | | | 364 | | 364 | | | 364 |
| Voorbereidingskosten PKB | | | | | 50 | 50 | | | 50 |
| Aansluiting Breda | | | | | | 0 | 91 | | 91 |
| Overdracht A16 | | | | | | 0 | | 537 | 537 |
| Overdracht A4 | | | | | | 0 | | 211 | 211 |
| Toegevoegde scope, prijspeil 1995 | | | 0 | 364 | 50 | 414 | 91 | 748 | 1.253 |
| Tenderkosten Infraproviders Vervoer | | | 34 | | | 34 | | | 34 |
| Verbeterde voorkeursvariant Rotterdam-West | | | 55 | | | 55 | | | 55 |
| Zetting srijje plaat | | | 50 | | | 50 | | | 50 |
| Verdiepte ligging Hoogmade | | | 19 | | | 19 | | | 19 |
| Bergschenhoek | | | 10 | | | 10 | | | 10 |
| Overige scopemutaties | | | 2 | | | 2 | | | 2 |
| Overige scopemutaties, prijspeil 1995 | | | 170 | 0 | 0 | 170 | 0 | 0 | 170 |

Vervolg tabel op volgende pagina

Vervolg tabel vorige pagina

| Projectbudget | Oorspronkelijke scope | Boortunnel | PKB deel 3 | België | Voorbereidingskosten | HSL-Zuid, artikel IF 17.03.01 | Spoorw., artikel 17.03.02 | A16/A4, artikel 17.03.03 | Totaal artikel 17.03 |
|--|-----------------------|------------|--------------|------------|----------------------|-------------------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------|
| Overboeking uit risicoreservering HSL-Zuid | | | 440 | | | 440 | | | 440 |
| Overboeking uit investeringsruimte spoor | | | 35 | | | 35 | | | 35 |
| Aanbestedingsresultaten | | | 228 | | | 228 | | | 228 |
| Hogere tendekosten Infraprovider en Vervoer | | | 25 | | | 25 | | | 25 |
| Overige mee- en tegenvallers | | | 117 | | | 117 | | | 117 |
| Saldo mee- en tegenvallers, prijspeil 1995 | | | 845 | 0 | 0 | 845 | 0 | 0 | 845 |
| Vrijval begroting PPS Infraprovider | | | -408 | | | -408 | | | -408 |
| Overhevelingen budget naar artikel 13 etc. | | | -14 | | | -14 | | | -14 |
| Desaldering ontvangsten | | | 138 | | | 138 | | | 138 |
| Saldo technische mutaties, prijspeil 1995 | | | -284 | 0 | 0 | -284 | 0 | 0 | -284 |
| Totaal projectkosten, prijspeil 1995 | | | 4.144 | 364 | 50 | 4.558 | 91 | 748 | 5.397 |
| Indexeringen vanaf 1996 | | | 945 | 16 | | 961 | 15 | 129 | 1.105 |
| Totaal projectkosten inclusief indexeringen | | | 5.089 | 380 | 50 | 5.519 | 106 | 877 | 6.502 |
| Toevoeging BTW | | | | | | 850 | | | 850 |
| Aansluiting begrotingsmutaties | | | | | | -144 | 9 | 135 | 0 |
| Totaal projectkosten inclusief BTW | | | | | | 6.225 | 115 | 1.012 | 7.352 |
| (1) PKB deel 3, Tweede Kamer, vergaderjaar 1995-1996, 22 026, nrs. 16-17 | | | | | | | | | |
| (2) Projectbeschrijving en VGR 1, Tweede Kamer, vergaderjaar 1996-1997, 22 026, nr. 74 | | | | | | | | | |

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 |

Bijlage: Wijzigingsblad VGR 39 HSL-Zuid

Wijzigingsblad VGR 39 HSL-Zuid

Onderstaande tabel vervangt tabel 14 uit de VGR 39 HSL-Zuid. Aangezien een verrekening wegens de verkoop van grond (€69.000), onterecht op het project HSL-Zuid is geboekt, zijn de ontvangsten in het 2^e halfjaar van 2015 bijgesteld van €0,1 naar €0,0 miljoen.

Tabel 14: Ontvangsten (in miljoenen euro's)

| Ontvangsten | Bedragen x € 1 miljoen |
|------------------------------|------------------------|
| Ontvangsten t/m 30-6-2015 | 353,1 |
| Ontvangsten 2e halfjaar 2015 | 0,0 |
| Stand VGR 38 | 353,1 |
| Ontvangsten 1e halfjaar 2016 | 0,0 |
| Ontvangsten t/m 30-6-2016 | 353,1 |

In de verslagperiode is € 0,008 miljoen ontvangen. Dit bedrag heeft betrekking op een terugbetaling van proces-/incassokosten.


Auditdienst Rijk
Ministerie van Financiën
26/10 310

