

Voortgangsrapport 27 Hogesnelheidslijn Zuid

Datum 27 september 2010
Status Definitief

Inhoud

1	Inleiding 3
1.1	Zevenentwintigste Voortgangsrapport 3
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 3
2	Projectvoortgang op hoofdlijnen 4
3	Infrastructuur 7
3.1	Infrastructuur items 7
3.2	Overdracht naar de ProRail-lijnorganisatie 8
4	Veiligheid 9
4.1	Specifieke veiligheidsissues 9
5	Vervoer 10
5.1	Vervoerconcessie 10
5.2	Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam – Rotterdam 10
5.3	Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam – Brussel – Parijs 10
5.4	Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS 11
5.5	Materieel en materieelplanning 11
5.6	Schadevergoeding uitstel Aanvangsdatum 12
5.7	Geluid van HSL-treinen 13
5.8	Trillingen 14
6	Financiën 15
6.1	Algemeen 15
6.2	Mutaties op het projectbudget 15
6.3	Uitgaven en aangegane verplichtingen 18
6.4	Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn 19
6.5	Overhevelingen uit de risicoreservering 20
6.6	Prognose claim op de risicoreservering 20

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken 21

Afkortingenlijst 22

1 Inleiding

1.1 Zevenentwintigste Voortgangsrapport

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. Dit zevenentwintigste Voortgangsrapport (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 januari 2010 tot en met 30 juni 2010.

1.2 Informatie aan de Tweede Kamer

Bijlage 1 geeft een overzicht van de in de verslagperiode aan de Tweede Kamer verzonden stukken.

In de verslagperiode is op 18 mei 2010 Algemeen Overleg gevoerd met de Tweede Kamer.

2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

Infrastructuur

Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

Tijdens het Algemeen Overleg HSL-Zuid van 18 mei 2010 en middels de beantwoording van vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat (Kamerstuk 22026 nr. 321) is de Tweede Kamer geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de EMC-problematiek. Om het EMC-probleem structureel te kunnen oplossen is besloten tot de bouw van vier extra AT-stations voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De oplevering hiervan is gepland in het derde kwartaal van 2011. Een randvoorwaarde daarbij is dat er ook aanpassingen worden aangebracht aan het VIRM-1 materieel van NS Reizigers om dit materieel minder gevoelig te maken voor EMC-beïnvloeding. De Staat heeft hierover in de verslagperiode het gesprek met NS Reizigers gestart.

De aanpassingen in het VIRM-1 materieel hebben een doorlooptijd van anderhalf tot twee jaar. Door middel van een aantal aanvullende tussentijdse maatregelen tegen EMC-verstoringen is het mogelijk gebleken om tussentijds ten minste een deel van het gewenste ingroeimodel van vervoerder HSA in de komende periode te faciliteren. Het gaat hier om een intensivering van de Fyra treindienst Amsterdam – Rotterdam en de start van een uurdienst Fyra Amsterdam – Rotterdam – Breda.

In opdracht van de Staat heeft een aantal internationale deskundigen een review uitgevoerd op de aanpak van de EMC-problematiek. Zij concluderen dat de analyse en aanpak van EMC-problemen bij de HSL-Zuid overeenkomen met die in Frankrijk, Duitsland en Engeland en dat al het praktisch en haalbare qua studie en met de voorgestelde structurele maatregelen gedaan wordt. De specifieke Nederlandse omstandigheden maken de problematiek uniek.

Vervoer

Uitbreiding commerciële vervoer Amsterdam – Rotterdam in de weekenden

Met ingang van 1 juli 2009 is de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet aan HSA verleend. HSA is op 7 september 2009 gestart met het aanbieden van reizigersvervoer over de HSL-Zuid. Vanaf die datum rijdt HSA met tijdelijk HST-Prio materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) op werkdagen eenmaal per uur tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal v.v.. Sinds 24 april 2010 biedt HSA deze treindienst ook eenmaal per uur aan in de weekenden.

Uitbreiding commerciële vervoer Amsterdam – Brussel – Parijs

Sinds 13 december 2009 is gestart met het aanbieden van Thalysdiensten op het traject Amsterdam – Brussel – Parijs over de HSL-Zuid. Op 12 april 2010 is deze treindienst uitgebreid van zeven naar acht treinen per richting per dag. Tussen Rotterdam en Antwerpen wordt 300 km/uur gereden op ERTMS level 2. In verband met enerzijds het gelijktijdig gebruik van het HSL-tracé Schiphol – Rotterdam (Thalys en HST-Prio) en anderzijds beperkingen als gevolg van de EMC-problematiek wordt hier voorsnog gereden onder ERTMS level 1 met een maximale snelheid van 160 km/uur.

Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS

De totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS blijft een moeizaam proces. De samenwerkingsovereenkomst is beoogd om bijvoorbeeld de verdeling van kosten en opbrengsten te regelen op de verbindingen Amsterdam – Brussel en Den Haag – Breda – Brussel. Op 1 januari 2010 is de liberaliseringsrichtlijn voor internationaal reizigersvervoer per spoor in werking getreden, waardoor HSA in theorie zonder samenwerkingsovereenkomst zou kunnen rijden tussen Amsterdam en Brussel. Gezien de gezamenlijke processen en belangen verdient het echter nog steeds de voorkeur om toch onder een samenwerkingsovereenkomst te rijden.

Onderdeel van de discussie is dat vervoerder NMBS zekerheid wil verkrijgen over de financiële compensatie aan NMBS door de Belgische Staat voor de bediening van Den Haag – Breda – Brussel. Op 11 maart 2010 heeft hierover opnieuw een gesprek plaatsgevonden tussen de ministers Vervotte en Eurlings. Van Belgische zijde is gemeld dat de reeds in 2005 gemaakte afspraken over het extra benodigde (20^e) V250-treinstel en de bediening Den Haag – Breda – Brussel worden uitgevoerd. Minister Vervotte heeft NMBS inmiddels opdracht gegeven over te gaan tot het bestellen van het 20^e treinstel. Een eerstvolgende stap in het nakomen van de afspraken van Belgische zijde zal zijn dat de Belgische Staat overeenstemming met NMBS bereikt over de financiële compensatie. Ten slotte zullen de vervoerders NMBS en HSA afspraken moeten maken over een ingroeiscenario voor de verbinding Den Haag – Breda – Brussel, uiteindelijk leidend tot een bediening van deze verbinding met een frequentie van acht treinen per dag in beide richtingen.

Alternatieve verbinding over het bestaande spoor

Nederland en België zijn in gesprek over het mogelijk maken van een alternatieve verbinding over het conventionele spoor, naast de bestaande stoptrein Roosendaal – Antwerpen. Het is gebleken dat het doortrekken van de Intercity Charleroi – Brussel – Antwerpen – Essen naar Roosendaal geen haalbare optie is. Dit heeft te maken met hoge kosten voor de ombouw van het Belgische materieel en een zeer krappe keertijd in Roosendaal, waardoor een robuuste dienstverlening onmogelijk is. Daarom wordt nu met voorkeur gekeken naar de inleg van een tweede stoptrein Roosendaal – Antwerpen. Deze stoptrein zal waarschijnlijk bij Antwerpen door de spoortunnel rijden en hierdoor een kortere rijtijd hebben dan de bestaande stoptrein.

Materieel

Traxx level 2

Het aangepaste inzetcertificaat van de Traxx-locomotieven op ERTMS level 2 is voorzien in oktober 2010. In de periode tot en met 30 juni 2010 is het testprogramma verder uitgebouwd. De overstap naar level 2 levert geen snelheidsverhoging van de HST-Prio treinen op, maar maakt het mogelijk dat de Traxx en de Thalys tegelijkertijd op hetzelfde baanvak op level 2 kunnen rijden en dat de Thalys ook op het noordelijke deel met 300 km/uur kan gaan rijden. Een randvoorwaarde hierbij is dat de EMC-problematiek is opgelost. In de verslagperiode is de toelating van de Traxx op level 2 op het tracé naar Brussel stopgezet: van Belgische zijde is medegedeeld dat men de verbinding Amsterdam – Brussel uitsluitend met V250-materieel wil rijden.

AnsaldoBreda

In de verslagperiode is het vijfde V250-treinstel in Nederland aangekomen. Lloyd's Register Rail is in opdracht van AnsaldoBreda momenteel uitgebreide tests benodigd voor de toelating in Nederland en België aan het uitvoeren. Om het vrijgaveproces van het V250-materieel te bespoedigen wordt nu door Nederland en België intensief samengewerkt in High Level Meetings waarbij alle betrokken partijen aanwezig zijn.

Geluid

Gedurende de verslagperiode is opnieuw veel aandacht besteed aan de geluidsproductie van de HSL-Zuid.

De Staat heeft een reeks vervolgstappen genomen om overschrijding van de normen te voorkomen, zoals het stiller maken van het HST-Prio materieel door afschakeling van de blokkenrem en het gladder maken van de wielen. Ook zijn de rails geslepen en zijn de nachtelijke "positioneringsritten" gefaseerd geschrapt. Daarnaast heeft TNO geluidsemissie metingen verricht. Deze metingen tonen aan dat het passagegeluid van het tijdelijke materieel gemiddeld met 7 dB(A) is afgenomen ten opzichte van eerdere metingen en dat de reductie van de geluidsemissie bij 160 km/uur tussen de 5 en 9 dB(A) bedraagt. De dienstregeling in 2010 leidt niet tot een overschrijding van de berekende geluidsbelastingen in het Tracébesluit.

Zoals toegezegd tijdens het Algemeen Overleg op 18 mei 2010 zijn er, in overleg met de gemeente en de omgeving, vervolgmetingen aan de gevels (geluidsimmissie) in gang gezet.

3 Infrastructuur

3.1 Infrastructuur items

ERTMS

De in de vorige periode genoemde problemen m.b.t. de werking van ERTMS zijn voor een groot deel opgelost. Nadien zijn dergelijke problemen m.b.t. de werking van ERTMS in relatie tot de beschikbaarheid van de HSL-Zuid niet meer opgetreden. Wel heeft het Thalysverkeer in de verslagperiode last gehad van RBC-problemen. Deze problemen worden momenteel door de betrokken partijen aangepakt.

Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

De definitieve rapportage van de praktijkmetingen naar de EMC -risico's is in deze verslagperiode afgerond. Om het EMC -probleem structureel te kunnen oplossen is besloten tot de bouw van vier extra AT-stations voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De oplevering hiervan is gepland in het derde kwartaal van 2011. Een randvoorwaarde daarbij is dat het VIRM-1 materieel van NS Reizigers wordt aangepast om dit materieel minder gevoelig te maken voor EMC. De Staat heeft hierover in de verslagperiode het gesprek met NS Reizigers gestart.

De bouw van de AT-stations en de aanpassingen in het VIRM-1 materieel hebben een doorlooptijd van anderhalf tot twee jaar. Door middel van een aantal aanvullende tussentijdse maatregelen tegen EMC is het mogelijk gebleken om tussentijds ten minste een deel van het gewenste ingroeimodel van vervoerder HSA in de komende periode te faciliteren. Het gaat hier om een intensivering van de Fyra treindienst Amsterdam – Rotterdam en om de start van uurdienst Fyra Amsterdam – Rotterdam – Breda.

Onzekerheid over de EMC -gevoeligheid van het conventionele treinmaterieel legt mogelijk nog tot aan de oplevering van de vier AT-stations in 2011 beperkingen op aan verdere uitbreidingen van de dienstregeling op de HSL-Zuid.

In de verslagperiode is het benodigde nadere onderzoek naar de EMC-gevoeligheid van het conventionele treinmaterieel gestart.

De in de vorige verslagperiode gemelde tijdelijke maatregelen ter mitigatie van het "mengtermen" risico¹ blijven van kracht tot het moment dat uit statistisch onderzoek gebleken is dat het risico aanvaardbaar is, dan wel dat de tijdelijke maatregelen door structurele maatregelen zijn vervangen (i.c. het gereedkomen van de AT-stations).

In opdracht van de Staat heeft een aantal internationale deskundigen een review uitgevoerd op de aanpak van de EMC-problematiek. Zij concluderen het volgende:

1. De analyse en aanpak van EMC-problemen bij de HSL-Zuid komen overeen met die in betrokken landen (Frankrijk, Duitsland en Engeland), waarbij opgemerkt is dat al het praktisch en haalbare qua studie en maatregelen gedaan wordt;

¹ Een mengterm ontstaat door een gelijktijdige EMC beïnvloeding van het conventionele spoor en het trein materieel aanwezig op dat spoor in combinatie met een specifieke bedrijftoestand van het onderstation voor energievoorziening van dit conventionele spoor.

2. Echter, de specifieke Nederlandse omstandigheden – een lang traject waarbij de HSL-Zuid evenwijdig en op korte afstand van het bestaande spoor ligt – maken de problematiek uniek;
3. De voorgestelde definitieve maatregelen: extra AT-stations, condensatorbanken en het vervangen van enkelbenige treindetectie op bestaand spoor door zogenaamde dubbelbenige detectie zijn adequaat.

De review was gericht op maatregelen in de infrastructuur. Toch zijn er wel degelijk opmerkingen gemaakt over de effecten en aanpassingen in treinen, waarin de aanpak ten aanzien van het aanpassen van het VIRM-1 materieel werd ondersteund.

Afwikkeling bouwfase contract met Infrasppeed

In voorgaande voortgangsrapportages is reeds gemeld dat tussen Infrasppeed en de Staat twee geschilpunten bestaan die worden behandeld door de organen die op grond van het contract bij dergelijke geschilpunten worden ingeschakeld.

Over het geschilpunt over de 'reimbursable sum' zijn geen relevante nieuwe ontwikkelingen te melden. De Staat heeft een 'notice of dispute' opgesteld ter voorbereiding op behandeling door het Committee of Experts'.

In het geschilpunt inzake de 'non traction power' (wederzijdse claims) heeft het Committee of Experts uitspraak gedaan. De claim van Infrasppeed op de Staat inzake de verantwoordelijkheid voor elektriciteitsaansluitingen is grotendeels afgewezen. De claim van de Staat op Infrasppeed inzake vergoeding van kosten van netbeheerders is voor de helft toegewezen.

Claims van de Staat op onderbouwaannemers

De Staat heeft afgezien van het doorzetten van de 'claim Rijkswatering' bij het NAI. De bewijsvoering door de Staat ligt zodanig complex, dat de kans op een voor de Staat succesvol resultaat minimaal wordt geacht.

Inzake de claim 'geluidschermen Brabant' heeft de Raad van Deskundigen uitspraak gedaan. Een beperkt deel van het door de Staat geclaimde bedrag is toegekend.

Restactiviteiten aanleg

Naast behandeling van de hiervoor genoemde juridische claims hebben de restactiviteiten van de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur hoofdzakelijk nog betrekking op de inspecties en vervolgacties in verband met afloop van garantietermijnen van de onderbouwcontracten, het verkopen van resterende overtollige gronden en de afwikkeling van de claims die zijn of worden ingediend bij het HSL-Schadevergoedingsschap.

3.2 Overdracht naar de ProRail-lijnorganisatie

Voor het inregelen van de exploitatie van de HSL-Zuid tot aan het moment dat het vervoerssysteem volledig en stabiel functioneert wordt voorzien dat ProRail nog enkele jaren specifieke activiteiten zal verrichten. Deze activiteiten zijn in aanvulling op de normale activiteiten die ProRail vanuit de rol van beheerder van de HSL-infrastructuur vervult.

4 Veiligheid

4.1 Specifieke veiligheidsissues

ATB verbeterde versie

De HSL-Zuid infrastructuur is reeds eerder aangepast voor ATB verbeterde versie. Resteert nog het aanpassen van het binnenlandse en internationale treinmaterieel, voordat ATB verbeterde versie operationeel kan worden. Voor het mitigeren van de vijf HSL '100+ punten' is met name de ombouw van het binnenlandse materieel van belang. Voor één punt op de noordelijke sectie (Hoofddorp) is ombouw van het internationale materieel aan de orde. De Thalys treinen zullen naar verwachting in de loop van 2011 voorzien zijn van ATB verbeterde versie.

Tot het moment dat alle materieel is omgebouwd, zal in elk geval voor twee overgangen naar het bestaande spoor (op de noordelijke sectie) de snelheid gereduceerd zijn van 130 km/u naar 90 km/u. Dit heeft beperkte gevolgen voor de rijtijd. Voor de overige drie punten (zuidelijke sectie) is ontheffing van deze snelheidsbeperking bij IVW aangevraagd. Inmiddels zijn de ATB verbeterde versie gerelateerde snelheidsbeperkingen op sein 1118, 1120 en 1130 bij Hoofddorp en sein 896 bij Rotterdam Lombardijen opgeheven. De nog resterende snelheidsbeperkingen in het kader van het nog niet voldoen van (met name goederen-) materieel aan ATB verbeterde versie blijven door IVW tot eind 2010 gehandhaafd.

5.1 Vervoerconcessie

Zoals in de Regeling HSL-heffing van 16 juni 2009 is opgenomen bedraagt het jaarlijkse concessiebedrag voor HSA € 164,5 mln (prijspeil 2009). In de vervoerconcessie zijn voorts de afspraken opgenomen uit het Memorandum van Overeenstemming van 18 december 2008, gesloten tussen de Staat en HSA (het uitstel dat HSA heeft gekregen van betaling van de gebruiksvergoeding gedurende een periode van drie tot maximaal vier jaar vanwege de financiële situatie waarin HSA was gekomen door de ERTMS-problemen).

Reeds eerder is aangekondigd dat tegelijk met het verlenen van de concessie aan HSA per 1 juli 2009 per brief gemeld is hoe de Staat omgaat met de handhaving van de concessie gedurende de periode dat HSA nog niet over al haar treinen beschikt. Voor een aantal artikelen van de concessie (de kwaliteit van het dienstenaanbod, de uitvoering HSL-Zuid diensten, het bedieningspatroon in de ingroeiperiode en de rijtijden) is gemeld dat gedurende de periode dat HSA nog niet over voldoende treinen kan beschikken om een verbinding te rijden, de Staat niet tot handhaving zal overgaan. Deze toezegging tot niet handhaven geldt tot het moment dat HSA voor een bepaalde verbinding wel over voldoende treinen kan beschikken. HSA heeft de verplichting om zich naar vermogen in te zetten de treinen zo snel mogelijk te verkrijgen en om de afspraken omtrent de inzet daarvan na te leven.

5.2 Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam – Rotterdam

HSA biedt sinds 7 september 2009 reizigersvervoer over de HSL-Zuid aan. Vanaf die datum rijdt HSA met tijdelijk HST-Prio materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal. In beide richtingen voert HSA een uurdienst op werkdagen uit. De maximale rijdsnelheid bedraagt 160 km/uur, de reistijd bedraagt circa 41 minuten. Sinds 24 april 2010 biedt HSA deze treindienst ook eenmaal per uur aan in de weekenden.

5.3 Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam – Brussel – Parijs

Sinds 13 december 2009 biedt HSA Thalysdiensten aan op het traject Amsterdam – Brussel – Parijs. Met ingang van 12 april 2010 is dit aanbod uitgebreid van zeven naar acht treinen per richting per dag. Tussen Rotterdam en Antwerpen wordt 300 km/uur gereden op ERTMS level 2. In verband met enerzijds het gelijktijdig gebruik van het tracé Schiphol – Rotterdam (Thalys en HST-Prio) en anderzijds beperkingen als gevolg van de EMC-problematiek wordt hier vooralsnog gereden onder ERTMS level 1 met een maximale snelheid van 160 km/uur. De reistijd Amsterdam – Parijs bedraagt door gebruikmaking van de hogesnelheidsinfrastructuur 3 uur en 18 minuten (tegen 4 uur en 9 minuten eerder). De reistijd Rotterdam – Antwerpen is teruggebracht van 65 minuten naar 31 minuten.

In de verslagperiode heeft het Thalysverkeer te maken gehad met RBC- en Balise leesproblemen. Deze problematiek wordt door de betrokken partijen aangepakt en is inmiddels sterk gereduceerd.

5.4 Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS

De totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS blijft een moeizaam proces. De samenwerkingsovereenkomst is nodig om bijvoorbeeld de verdeling van kosten en opbrengsten te regelen op de verbindingen die NMBS en HSA samen exploiteren (Amsterdam – Brussel en Den Haag – Breda – Brussel). Op 1 januari 2010 is de liberaliseringsrichtlijn voor internationaal reizigersvervoer per spoor in werking getreden, waardoor HSA in theorie zonder samenwerkingsovereenkomst zou kunnen rijden tussen bijvoorbeeld Amsterdam en Brussel. Gezien de gezamenlijke processen en belangen verdient het echter de voorkeur om toch onder een samenwerkingsovereenkomst te rijden.

Zoals in eerdere Voortgangsrapporten medegedeeld ligt er een akkoord tussen Nederland en België over de bediening van Breda en Den Haag via de HSL-Zuid. Dit is vastgelegd in de Gezamenlijke Conclusies van 6 maart 2005. Ondanks dit akkoord hebben de vervoerders NMBS en HSA nog geen overeenstemming over de samenwerkingsovereenkomst.

Onderdeel van de discussie is dat vervoerder NMBS zekerheid wil verkrijgen over de financiële compensatie aan NMBS door de Belgische Staat voor de bediening van Den Haag – Breda – Brussel. Op 11 maart 2010 heeft hierover opnieuw een gesprek plaatsgevonden tussen de ministers Vervotte en Eurlings. Van Belgische zijde is gemeld dat de in 2005 gemaakte afspraken over het extra benodigde (20^e) V250-treinstel en de bediening Den Haag – Breda – Brussel worden nagekomen. Minister Vervotte heeft NMBS inmiddels opdracht gegeven over te gaan tot het bestellen van het 20^e treinstel. Een eerstvolgende stap in het nakomen van de afspraken van Belgische zijde zal zijn dat de Belgische Staat overeenstemming met NMBS bereikt over de financiële compensatie. Ten slotte zullen de vervoerders NMBS en HSA afspraken moeten maken over een ingroeiscenario voor de verbinding Den Haag – Breda – Brussel, uiteindelijk leidend tot een bediening van deze verbinding met een frequentie van acht treinen per dag in beide richtingen.

Nederland en België zijn verder in gesprek over het mogelijk maken van een alternatieve verbinding over het conventionele spoor, naast de bestaande stoptrein Roosendaal – Antwerpen. Het is gebleken dat het doortrekken van de Intercity Charleroi – Brussel – Antwerpen – Essen naar Roosendaal geen haalbare optie is. Dit heeft te maken met hoge kosten voor de ombouw van het Belgische materieel en daarnaast een zeer krappe keertijd in Roosendaal, waardoor een robuuste dienstverlening onmogelijk is. Daarom wordt de inleg van een tweede stoptrein Roosendaal – Antwerpen nu met voorkeur onderzocht. Deze stoptrein zal waarschijnlijk bij Antwerpen door de spoortunnel rijden en hierdoor een kortere rijtijd hebben dan de bestaande stoptrein.

5.5 Materieel en materieelplanning

De data waarop de verschillende treindiensten kunnen starten worden grotendeels bepaald door de beschikbaarheid van toegelaten materieel en de periode die HSA nodig heeft voor het proefbedrijf en de commerciële voorbereiding.

Traxx level 2

Het aangepaste inzetcertificaat van de Traxx-locomotieven op ERTMS level 2 is voorzien in oktober 2010. In de periode tot en met 30 juni 2010 is het testprogramma verder uitgebouwd. De overstap naar level 2 levert geen snelheidsverhoging van de HST-Prio treinen op, maar maakt het mogelijk dat de Traxx en de Thalys tegelijkertijd op hetzelfde baanvak op level 2 kunnen rijden en dat de Thalys ook op het noordelijke deel met 300 km/uur kan gaan rijden. Een randvoorwaarde hierbij is dat de EMC-problematiek is opgelost. In de verslagperiode is de toelating van de Traxx op level 2 op het tracé naar Brussel stopgezet: van Belgische zijde is medegedeeld dat men de verbinding Amsterdam – Brussel uitsluitend wil rijden met V250-materieel.

AnsaldoBreda

In de verslagperiode is het vijfde V250-treinstel in Nederland aangekomen. Lloyd's Register Rail is in opdracht van AnsaldoBreda momenteel uitgebreide tests benodigd voor de toelating in Nederland en België aan het uitvoeren. Om het vrijgaveproces van het V250-materieel te bespoedigen wordt nu door Nederland en België intensief samengewerkt in High Level Meetings waarbij alle betrokken partijen aanwezig zijn.

5.6 Schadevergoeding uitstel Aanvangsdatum

De Staat heeft met HSA afgesproken dat de Staat de schade zal vergoeden die HSA heeft geleden door het verschuiven van de Aanvangsdatum van 1 april 2007 naar 1 oktober 2008 (periode I). Afspraak hierbij was dat er in het voorjaar van 2009 een nacalculatie zou plaats vinden.

Bij het nader verschuiven van de Aanvangsdatum naar 1 juli 2009 (een onderdeel van het Memorandum van Overeenstemming van december 2008 tussen de Staat en HSA) is tevens afgesproken dat HSA aanvullend schadevergoeding zou krijgen. De verschuiving van de Aanvangsdatum van 1 oktober 2008 naar 1 juli 2009 betreft Periode II.

Op verzoek van de Staat heeft een onafhankelijke accountant de nacalculatie en de nieuwe schadevergoeding onderzocht. Inmiddels zijn de genoemde onderzoeken afgerond. De gesprekken tussen de Staat en HSA over beide schadevergoedingen zijn in de verslagperiode eveneens afgerond. Voor Periode I is de voorcalculatie van € 37,5 miljoen op basis van een nacalculatie bijgesteld naar € 32,5 miljoen. De schadevergoeding over Periode II is vastgesteld op € 23,5 miljoen. De totale schadevergoeding voor het verschuiven van de Aanvangsdatum aan HSA is hiermee in de verslagperiode vastgesteld op € 56 miljoen. Op basis van een eerste Vaststellingsovereenkomst d.d. 21 maart 2008 is reeds € 33 miljoen aan HSA betaald. Op grond van het Memorandum van Overeenstemming d.d. 18 december 2008 heeft de Staat vervolgens € 6,5 miljoen aan HSA uitgekeerd. Het resterende bedrag van € 16,5 miljoen is middels een tweede Vaststellingsovereenkomst aan HSA uitgekeerd. Dit proces is conform de hiervoor geldende procedures doorlopen; HSA kan hiermee niets meer op de Staat vorderen voor het uitstellen van de Aanvangsdatum.

5.7 Geluid van HSL-treinen

Gedurende de verslagperiode is opnieuw veel aandacht besteed aan de geluidsproductie van de HSL-Zuid.

De Staat heeft een aantal vervolgstappen genomen om overschrijding van de normen te voorkomen. Dit betreft in eerste instantie een beperking van de geluidsproductie van het tijdelijke materieel.

Per 6 juni 2010 zijn na uitvoerige veiligheidsbeschouwingen deze rytuigen stiller gemaakt door het afschakelen van de blokkenrem en zijn de wielen gladder gemaakt. Hierdoor is de geluidshinder permanent teruggebracht.

Op 16 juni heeft TNO geluidsemissie metingen verricht. Deze metingen tonen aan dat het passagegeluid van het tijdelijke materieel gemiddeld met 7 dB(A) is afgenomen ten opzichte van eerdere metingen.

Door TNO is gemeten dat de reductie van de geluidsemissie bij 160 km/uur tussen de 5 en 9 dB(A) bedraagt. Hierdoor kan dit tijdelijke materieel nu worden ingedeeld in categorie 8 van het Reken- en Meetvoorschrift, een categorie waartoe ook het stilste reizigersmaterieel van Nederland behoort.

Uit de door TNO uitgevoerde metingen komt naar voren dat de dienstregeling in 2010 niet leidt tot een overschrijding van de berekende geluidsbelastingen in het Tracébesluit.

Verder zijn de rails geslepen omdat uit ervaring bekend is dat akoestisch slijpen in combinatie met gladde wielen de geluidsoverlast vermindert.

Voorts zijn de nachtelijke "positioneringsritten" gefaseerd geschraapt. Dat waren nachtelijke ritten tussen Rotterdam CS en Amsterdam-Watergraafsmeer.

Omwonenden ondervonden van deze ritten veel overlast.

In een brief aan de Tweede Kamer van 9 juli 2010 (Kamerstuk 22026, nr. 320) is uitgebreid ingegaan op de conclusies van de metingen door TNO.

Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg op 18 mei 2010 zijn er, in overleg met de gemeente en de omgeving, vervolgmetingen aan de gevels (geluidsimmissie) in gang gezet. De locaties van deze metingen zijn in overleg met de gemeente en de stichtingen bepaald. Op basis van deze metingen zal TNO een nadere analyse maken van de geluidreductie van de genomen maatregelen, waaronder het stiller maken van het tijdelijke Prio-materieel. TNO berekent op basis van deze resultaten de verwachte geluidsemissie voor het kalenderjaar 2010 voor deze woningen en vergelijkt deze met de waarden uit het Tracébesluit.

Doordat DCMR ook wordt betrokken bij deze metingen vindt er een validatie plaats van de uitkomsten en de aannames die DCMR heeft gedaan bij de totstandkoming van hun rapport.

Ook vindt er een onderzoek plaats naar de effectiviteit van de genomen geluidsreducerende maatregelen.

Op 22 april 2010 heeft de Gemeente Breda een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd op verzoek van de wijkraden Haagse Beemden, Buitengebied Zuid-West en de dorpsraden Prinsenbeek en Princenhage.

De gemeente heeft deze voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd op verzoek van de wijkraden Haagse Beemden, Buitengebied Zuid-West en de dorpsraden Prinsenbeek en Princenhage.

Aan deze voorlichtingsbijeenkomst hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ProRail en HSA hun bijdrage verleend.

5.8 Trillingen

In de toelichting op het Tracébesluit HSL-Zuid van 1998 is de richtlijn "hinder voor personen" van de Stichting Bouwresearch genoemd voor de beoordeling van trillingen. In de richtlijn is aangegeven dat bij herhaald voorkomende trillingen als gevolg van treinverkeer er sprake kan zijn van een zekere mate van geaccepteerde hinder en kan een hogere SBR-streefwaarde aanvaardbaar zijn.

Tevens wordt in de toelichting op het Tracébesluit HSL-Zuid vermeld dat het daadwerkelijke trillingsniveau van de locaties, waarvan ten tijde van het Tracébesluit HSL-Zuid het voorspelde trillingsniveau zonder extra maatregelen niet duidelijk onder de grenswaarde ligt, aan de grenswaarde zal worden getoetst zodra de HSL in bedrijf is. In dit kader is vooruitlopend op de uiteindelijke dienstregeling, opdracht gegeven aan TNO om nader onderzoek te doen.

In overleg met de wijkraden van de gemeente Breda zijn 3 locaties ten zuiden van Breda bepaald waar trillingsmetingen gaan plaatsvinden. Deze trillingsmetingen zullen plaatsvinden met materieel dat in de eindsituatie zal rijden: de Thalys en de V250-treinen. Voor metingen aan de V250-treinen wordt aangesloten bij het testprogramma van deze treinen.

6 Financiën

6.1 Algemeen

Dit hoofdstuk behandelt de ontwikkeling van de projectkosten en uitgaven 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.

6.2 Mutaties op het projectbudget

In de verslagperiode hebben de volgende mutaties op het projectbudget plaatsgevonden:

Vrijgave achtste tranche uit de risicoreservering (+ € 37 mln)

In de aanbestedingsbrief bij de 26^e VGR heeft de Minister de Kamer gevraagd in te stemmen met een onttrekking van € 37 mln uit de risicoreservering, ter dekking van de noodzakelijke EMC-maatregelen. De Kamer heeft hiermee ingestemd. Het geld zal bij Najaarsnota 2010 aan het projectbudget van de HSL-Zuid worden toegevoegd.

Herstel- en Inrichtingsproject Sophiapolder (-/- 0,8 mln)

Bij Najaarsnota 2009 is een bedrag van € 758.000 overgeheveld van het budget van HSL-Zuid naar het begrotingsartikel Herstel & Inrichting, ten behoeve van de Sophiapolder. Dit is abusievelijk niet verwerkt in de vorige voortgangsrapportage, en is nu alsnog opgenomen in de mutaties.

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.

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

Tabel 1: prijsindexpercentages

Het projectbudget per 30 juni 2010 is weergegeven in de volgende tabel.

	PKB dl 3 (pp'95)	Wijzigingen pp'95		Totaal (pp'95)	Prijs- index ('96-'10)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'09)	
		Vorige perioden	Deze periode					
Uitvoeringskosten	3.089	711	27	3.827	895	-144	4.578	
Grondverwerving	324	-72		252	26		278	
Subtotaal	3.413	639	27	4.079	921	-144	4.856	
België		364		364	16		380	
Vorbereidingskosten		50		50			50	
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	1.053	27	4.493	937	-144	5.286	
Totaal 17.3.2 Railwegen		91		91	15	9	115	
Totaal 17.3.3 Hoofdwegen ²		748		748	129	135	1.012	
Totaal excl. BTW. ¹	3.413	1.892	27	5.332	1.081	0	6.413	
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2								831
Totaal projectbudget inclusief BTW								7.244
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³								2.996
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW ⁴								10.240

Tabel 2: projectbudget HSL-Zuid (bedragen in € mln)

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

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van het projectbudget tot en met deze 27^e voortgangsrapportage.

Mutatie	Bedrag pp'95	Gecommuniceerd in Tweede Kamer		Bron: VGR nr.
		Bedrag	Prijspeil	
PKB deel 3	3.413	3.413	1995	1
Korting lange variant Tunnel Groene Hart	-/- 91	-/- 91		
Bijdrage aan België	364	380	1997	3
Kosten voor PKB deel 3	50	50	1995	7
Overdracht A16	537	598	2000	7
Verbeterde Vorkvariant Rotterdam West	55	61	2000	8
Overdracht A4-bundel	175	195	2000	8 + 9
Wijziging A4-bundel (wijzigingsprotocol)	10	12	2002	12
Aansluiting Breda	91	101	2000	7
Verdiepte Ligging Hoogmade	19	21	2000	9 + 11
Bergschenhoek	10	12	2001	9 + 11
Mopmolen	0	0	2001	9
Tenderkosten Infraprovider en Vervoer	34	36	1999	7
Communicatie	-/- 10	-/- 10	1999	6
ICT taakstelling	-/- 0	-/- 0	2001	9
Zettingsvrijeplaat	50	55	1999	7
Lange variant Tunnel Groene Hart	83	91	1999	7
Meer/Hazeldonk	2	2	2003	13
Wijzigingsprotocol A4-bundel	27	34	2004	15
Afrekening protocol A4-bundel	15	19	2006	20
Anti-vandalismeschermen	2	2	2006/7	20/22
Saldo scopewijzigingen	1.423			
Aanbestedingsresultaat civiele onderbouw	251	272	1999	7
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)	17	18	1999	7
Aanbestedingsresultaat Tunnel Groene Hart	-/- 23	-/- 25	1999	7
Lagere realisatiestand uitgaven t/m 2000	-/- 2	-/- 2		9
'Oude' spanning raming en budget	81	91	2000	11
Regieovk. taakorganisaties/versterking organisatie	21	25	2001	11
Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer	25	29	2001	11
1 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m vogelproblematiek	18	23	2004	15
3 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	7	9	2007	21
8 ^o overboeking vanuit de risicoreserve	28	37	2010	27
Saldo mee- en tegenvallers	783			
Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.206			

Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.206			
Vrijval begroting PPS Infraprovider	-/- 408	-/- 476	2001	9
Saldo ontvangsten	113	137	'99/'00 '01/'02 '03/'04 '05/'06 '07/'08 '09	7/9 10/12 14/16 18/20 22/24 26
Extra EU-subsidies	13	16	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Budgetoverdracht naar SSO	-2	-2	2009	26
Bijdrage Herstel & Inrichting Sophiapolder	-1	-1	2009	27
Saldo technische mutaties	-/- 287			
Subtotaal mutaties	1.919			
Totaal op prijspeil 1995	5.332			

Tabel 3: mutatieoverzicht projectbudget (bedragen in € miljoen) exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider

6.3 Uitgaven en aangegane verplichtingen

Uitgaven

Tabel 4 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 30 juni 2010 is ten behoeve van het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.141 mln betaald (99% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Spoorwegen	Art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.384,9	20,2	6.405,1	5.278,3	115,5	1.011,3
Grondverwerving	306,4		306,4	306,4		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.121,0	20,2	7.141,2	6.014,4	115,5	1.011,3

Tabel 4: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2010

Verplichtingen

In tabel 5 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 30 juni 2010 is voor het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.161 mln verplicht (99% van het projectbudget exclusief de beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal ¹⁾	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Spoorwegen	art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.404,2	18,9	6.423,1	5.296,3	115,5	1.011,3
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.142,1	18,9	7.161,0	6.034,2	115,5	1.011,3

1) Dit bedrag is inclusief € 834,3 miljoen aan BTW verplichtingen. Het bedrag aan te betalen BTW wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, jaarlijks gecompenseerd door een ophoging van het projectbudget.

Tabel 5: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2010

6.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Bedragen in mln €	Totaal	T/m 2007	2008	2009	2010	2011	later
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.117	5.826	136	33	122		
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.660	2.400	112	26	122		
- FES regulier	1.710	1.710					
- Privaat	940	940					
- EU-ontvangsten	193	193					
- Ontvangsten derden	132	101	24	7			
- Risicoreservering	482	482					
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)	115	115					
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.012					
Totaal IF 17.03	7.244	6.953	136	33	122		
Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF 13.04) (excl. BTW) ¹	2.962	168	117	118	118	118	2.323
Onderhoud wijzigingen Infraprovider (IF 13.04) ¹	34	2	1	1	1	1	28
Totaal geplande realisatie	10.240	7.123	254	152	241	119	2.351

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

Tabel 6: realisatieprogramma HSL-Zuid

Ontvangsten

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	142,6	0,9	143,5
EU-subsidie	194,1		194,1
Totaal	336,7	0,9	337,6

Tabel 7: ontvangsten HSL-Zuid t/m 30 juni 2010

In het eerste halfjaar van 2010 is € 0,9 mln aan ontvangsten van derden geboekt ten gunste van de HSL-Zuid. Dit betreft ontvangsten voortvloeiend uit verkopen van grond en ontvangen vergoedingen van derden.

6.5 Overhevelingen uit de risicoreservering

Ter dekking van meerkosten boven het oorspronkelijke projectbudget is de Tweede Kamer in een aantal tranches akkoord gegaan met de overheveling van de risicoreservering naar het projectbudget.

Tijdens het Algemeen Overleg van 18 mei 2010 tussen de Minister en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft de Kamer ingestemd met een onttrekking van € 37 mln uit de risicoreservering. Inclusief deze mutatie is tot en met 30 juni 2010 € 519 mln budget beschikbaar gesteld uit de risicoreservering.

6.6 Prognose claim op de risicoreservering

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 31 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 28 mln en minus € 25 mln.

Bedragen in €	VGR 27	VGR 26	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	550 mln	533 mln	+ 17 mln
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 519 mln	-/- 482 mln	37 mln
Potentiële claim op risicoreservering 50% waarde	31 mln	51 mln	-/-20 mln
Potentiële claim op risicoreservering 90% waarde	59 mln	84 mln	-/- 25 mln

Tabel 9: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

In het eerste halfjaar van 2010 is de resterende potentiële claim op de risicoreservering afgenomen van € 51 mln naar € 31 mln.

De potentiële claim op de risicoreservering daalt enerzijds door de eerder genoemde vrijgave van € 37 mln uit de risicoreservering. Daar tegenover staat per saldo € 17 mln aan extra kosten. Deze extra kosten betreffen met name de aanvullende EMC-maatregelen (€ 22 mln), doch worden deels gecompenseerd door € 5 mln aan meevallers, onder andere op het gebied van VAT-kosten.

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

In de verslagperiode heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de volgende kamerstukken over de HSL-Zuid aan de Tweede Kamer gezonden.

Datum	Onderwerp	Kamerstuknummer
23 februari 2010	Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat ter beantwoording vragen commissie VW inzake uitzending KRO Reporter over HSA/HSL-Zuid d.d. 29 november 2009	22026, nr. 311
9 maart 2010	Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over antwoorden op vragen van de commissie over de geluidsmetingen HSL-Zuid	22026, nr. 312
31 maart 2010	Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat ter aanbieding voortgangsrapport 26 HSL-Zuid	22026, nr. 313
28 april 2010	Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over het Rapport van bevindingen bij Voortgangsrapport 26 HSL-Zuid	22026, nr. 314
7 mei 2010	Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat ter beantwoording vragen commissie VenW inzake Voortgangsrapport 26 HSL-Zuid	22026, nr. 315
12 mei 2010	Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat ter beantwoording vragen commissie VenW inzake Voortgangsrapport 26 HSL-Zuid	22026, nr. 316
17 mei 2010	Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over uitstel beantwoording vragen commissie inzake Elektromagnetische Compatibiliteit HSL-Zuid	22026, nr. 317
17 mei 2010	Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over de reactie op een notitie van DCMR m.b.t. HSL-geluidbelastingen in de gemeente Lansingerland	22026, nr. 318

Afkortingenlijst

AT-stations:	Auto Transformator stations
ATB:	Automatische Trein Beïnvloeding
BTW:	Belasting Toegevoegde Waarde
DCMR:	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond
EMC:	Elektromagnetische Compatibiliteit
ERTMS:	European Railway Traffic Management System
ESS:	Evacuation Support System
EU:	Europese Unie
HSA:	High Speed Alliance
HSL-Zuid:	Hogesnelheidslijn-Zuid
IBOI:	Index Bruto Overheidsinvesteringen
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
MER:	Milieu Effect Rapportage
NAI:	Nederland Arbitrage Instituut
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS:	Nederlandse Spoorwegen
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PP :	Prijspeil
RWS:	Rijkswaterstaat
SSO:	Shared Service Organisatie
VGR:	Voortgangsrapport