



Auditdienst Rijk
Ministerie van Financiën

Accountantsrapport bij voortgangsrapportage 42 Hogesnelheidslijn Zuid

Colofon

Titel	Accountantsrapport bij voortgangsrapportage 42 Hogesnelheidslijn Zuid
Uitgebracht aan	Tweede Kamer der Staten-Generaal
Datum	18 oktober 2019
Kenmerk	2019-0000172233

Inlichtingen
Auditdienst Rijk
070-342 7700

Inhoud

Voorwoord—4

1 Inleiding—6

1.1 Opdracht—6

1.2 Beschrijving van het object van onderzoek—7

2 De volledigheid en de totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen informatie—8

2.1 Criteria—8

2.2 Samenvatting van de verrichte werkzaamheden—9

2.3 Conclusies—9

2.3.1 De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)—9

2.3.2 Onderzoek van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie (H5.2 van VGR)—10

2.3.3 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)—10

3 Bijlage: Voortgangsrapportage 42 Hogesnelheidslijn Zuid—12

Voorwoord

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

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 8 februari 2017 is gesproken over de grootprojectstatus van de HSL-Zuid. De commissie heeft besloten de grootprojectstatus voor dit project te handhaven, maar de informatieafspraken te wijzigen.

De commissie heeft vastgesteld dat zich ten aanzien van de HSL-Zuid een aantal belangrijke restpunten voordoet. Het betreft de problematiek van betonkwaliteit en zettingen, maar ook de geluidsreductie, de afhandeling van schades en de afwikkeling van enkele grondzaken. Tevens constateerde de commissie, mede gelet op het onderzoeksrapport van de parlementaire enquêtecommissie Fyra en de totstandkoming van het alternatief voor de Fyra, dat zich ook ten aanzien van het vervoer over de HSL-Zuid en het optimale gebruik van de HSL-Zuid belangrijke restpunten voordoen. In het licht van bovenstaande restpunten heeft de commissie besloten:

- Eén voortgangsrapportage per jaar te willen ontvangen in plaats van twee;
- Bij iedere voortgangsrapportage een controle van de Auditdienst Rijk te willen ontvangen die zich beperkt tot de restpunten;

Wij hebben onze opdracht overeenkomstig de wens van de commissie aangepast en onze werkzaamheden gefocust op de restpunten met betrekking tot de aanleg van HSL-Zuid. De restpunten die spelen zijn de problemen rond de zettingen en de betonkwaliteit. Inmiddels is op het traject HSL-Zuid ook sprake van beheer en onderhoud. Werkzaamheden en onderzoeken die verbandhouden met het gebruik en onderhoud van HSL-Zuid vallen buiten de scope van ons onderzoek.

Op grond van de beroepsregels hebben wij de opdracht verdeeld en rapporteren wij over:

- De volledigheid van de in de voortgangsrapportage 42 opgenomen financiële en niet-financiële informatie;
- Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage 42 opgenomen financiële en niet-financiële informatie;

Informatie over de ontwikkeling van de restpunten wordt in voortgangsrapportage 42 vooral gegeven in de vorm van toekomstgerichte financiële informatie en niet-financiële informatie. Een onderzoek van de aangegane verplichtingen, gerealiseerde uitgaven en ontvangsten draagt niet bij aan de informatiebehoefte van de commissie ten aanzien van de ontwikkeling van de restpunten. Ook hebben de realisaties in de periode van 1 juli 2018 tot en met 30 juni 2019 een zeer gering financieel belang in relatie tot het totale projectbudget. De verplichtingen, uitgaven en ontvangsten zijn in de verslagperiode daarom niet door ons gecontroleerd. Tevens geven wij deze verslagperiode geen assurance bij de beheersing en het beheer van het project. Het aanlegproject HSL-Zuid is in 2006 opgeleverd daarna is de projectorganisatie afgebouwd. Inmiddels bestaat er geen projectorganisatie of

projectbeheersing meer. De HSL-Zuid werken zijn in beheer bij Infrasppeed en ProRail. De beleidsmatige aspecten van HSL-Zuid worden afgehandeld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De schadeclaims worden behandeld door het schadevergoedingsschap HSL-Zuid.

1 Inleiding

1.1 Opdracht

Het project 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 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;
- de kwaliteit en de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie.

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 8 februari 2017 heeft de commissie besloten voortaan bij iedere voortgangsrapportage een controle van de Auditdienst Rijk te willen ontvangen die zich beperkt tot de restpunten (zoals omschreven in het voorwoord) van het project.

Op grond van deze wens is de opdracht gewijzigd en rapporteren wij over:

- De volledigheid van de in de voortgangsrapportage 42 opgenomen financiële en niet-financiële informatie;
- Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie;

Informatie over de ontwikkeling van de restpunten wordt in voortgangsrapportage 42 vooral gegeven in de vorm van toekomstgerichte financiële informatie en niet-financiële informatie. Een onderzoek van de aangegane verplichtingen, gerealiseerde uitgaven en ontvangsten draagt niet bij aan de informatiebehoefte van de commissie ten aanzien van de ontwikkeling van de restpunten. Ook hebben de realisaties in de periode van 1 juli 2018 tot en met 30 juni 2019 een zeer gering financieel belang in relatie tot het totale projectbudget. De verplichtingen, uitgaven en ontvangsten zijn in de verslagperiode daarom niet door ons gecontroleerd. Tevens geven wij deze verslagperiode geen assurance bij de beheersing en het beheer van het project. Het aanlegproject HSL-Zuid is in 2006 opgeleverd. Daarna is de projectorganisatie afgebouwd. Inmiddels bestaat er geen projectorganisatie of projectbeheersing meer. De HSL-Zuid werken zijn in beheer bij Infrasppeed en ProRail-CMT (hierna ProRail)¹. De beleidsmatige aspecten van HSL-Zuid worden afgehandeld door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De schadeclaims worden behandeld door het schadevergoedingschap HSL.

Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de staatssecretaris van IenW.

¹ ProRail-CMT (contractmanagementteam) is sinds 2007 gevolmachtigd contractbeheerder van het contract met Infrasppeed (toetst namens de Staat of Infrasppeed aan de eisen van het contract voldoet).

1.2

Beschrijving van het object van onderzoek

Wij hebben de voortgangsrapportage 42 met als peildatum 30 juni 2019, die als bijlage bij dit rapport is gevoegd, onderzocht. Deze voortgangsrapportage is opgesteld onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van IenW. Het is onze verantwoordelijkheid om:

- conclusies te formuleren over:
 - de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële informatie in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten;
 - de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten;
 - het proces van totstandkoming (ordelijk, controleerbaar en deugdelijk) van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie;
 - het proces van totstandkoming (ordelijk, controleerbaar en deugdelijk) van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie;

In voortgangsrapportage 42 wordt ingegaan op de voortgang op hoofdlijnen: restpunten aanlegproject (hoofdstuk 2), nieuwe infrastructurele maatregelen (hoofdstuk 3), vervoer (hoofdstuk 4) en de financiën (hoofdstuk 5). De teksten in hoofdstuk 3 en hoofdstuk 4 vallen buiten de scope van ons onderzoek omdat dit de exploitatiefase van de Hogesnelheidslijn Zuid betreft. Hoofdstuk 5.1 valt buiten de scope van ons onderzoek, omdat wij geen controleverklaring afgeven bij de historische financiële informatie.

Openbaarmaking

De ADR is de interne auditdienst van het Rijk. In de ministerraad is besloten dat het opdrachtgevende ministerie waarvoor de ADR een rapport heeft geschreven, het rapport binnen zes weken op de website van de rijksoverheid plaatst, tenzij daarvoor een uitzondering geldt. De minister van Financiën stuurt elk halfjaar een overzicht naar de Tweede Kamer met de titels van door de ADR uitgebrachte rapporten en plaatst dit overzicht op de website.

2 De volledigheid en de totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen informatie

In dit hoofdstuk zijn conclusies geformuleerd: met betrekking tot de volledigheid van de financiële en niet-financiële informatie in de bijgevoegde voortgangsrapportage 42 Hogesnelheidslijn Zuid in relatie tot de gestelde eisen in de Regeling grote projecten en met betrekking tot het proces van totstandkoming van de toekomstgerichte financiële informatie en het proces van totstandkoming van de niet-financiële informatie.

De staatssecretaris van IenW is verantwoordelijk voor het opstellen van de voortgangsrapportage 42.

Wij hebben ons onderzoek verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder Standaard 3000D "Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historische financiële informatie (directe-opdrachten)" en Standaard 3400 "Onderzoek van toekomstgerichte financiële informatie". Dienovereenkomstig hebben wij ons onderzoek zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke zekerheid of beperkte mate van 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.

2.1 Criteria

De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie is beoordeeld aan de hand van de eisen die hieraan worden gesteld in de Regeling grote projecten.

Daarnaast zijn eventuele aanvullende afspraken met de Tweede Kamer over de in de voortgangsrapportage op te nemen financiële en niet-financiële informatie van belang. Specifiek verwijzen wij naar de brief d.d. 13 februari 2017 met kenmerk 2017Z00708/2017D04624 waarin de gewijzigde informatieafspraken zijn opgenomen over de inhoud van de voortgangsrapportage.

Met betrekking tot de totstandkoming van toekomstgerichte financiële informatie en de totstandkoming van niet-financiële informatie geldt dat de desbetreffende informatie op een ordelijke, controleerbare en deugdelijke wijze tot stand komt. De belangrijkste in dat kader vast te stellen aspecten zijn dat:

- de 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 de niet-financiële informatie niet strijdig mag zijn met andere in de voortgangsrapportage opgenomen informatie.

Waar nodig dient de niet-financiële informatie te zijn voorzien van een duidelijke bronvermelding.

2.2 **Samenvatting van de verrichte werkzaamheden**

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

Ter zake van de volledigheid van de in de voortgangsrapportage 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 de voortgangsrapportage. Ons onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusies.

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

Voor de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie hebben wij vier punten onderzocht. Hierna geven wij per punt aan wat de verrichte werkzaamheden zijn en welke mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusies.

Ten eerste zijn wij nagegaan dat deze informatie ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand is gekomen. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid is verkregen.

Ten tweede hebben wij onderzocht of de veronderstellingen een redelijke basis vormen voor de toekomstgerichte financiële informatie. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen.

Ten derde hebben wij onderzocht of de toekomstgerichte financiële informatie op een juiste wijze op basis van de veronderstellingen is opgesteld en gepresenteerd. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid is verkregen.

Ten vierde zijn wij nagegaan dat de opgenomen toekomstgerichte financiële informatie niet strijdig is met de historische financiële informatie en de niet-financiële informatie in de voortgangsrapportage. Dit onderzoek is zo gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen.

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

Ter zake van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie zijn wij nagegaan dat deze informatie ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand is gekomen. Dit onderzoek is zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid is verkregen.

Voorts zijn wij nagegaan dat de opgenomen niet-financiële informatie niet strijdig is met de financiële informatie in de voortgangsrapportage. Ons onderzoek is zo gepland en uitgevoerd dat een beperkte mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusie.

2.3 **Conclusies**

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

2.3.1 *De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)*

In voortgangsrapportage 42 ontbreekt kwantitatieve informatie over dreigende kostenoverschrijdingen met betrekking tot zettingen bij Schuilingervliet en Rijkswatering, met inbegrip van voorstellen voor vermindering dan wel beperking van overschrijdingen en de eventuele budgettaire inpassing ervan. Dit komt doordat de risicoanalyse rondom deze zettingen niet is geactualiseerd voor deze VGR, terwijl er sprake is van gewijzigde omstandigheden op deze locaties. De oplossingsrichtingen van de problemen rond zettingen en de kosten hiervan zijn nog in onderzoek bij het verschijnen van deze VGR. Zoals IenW toelicht in paragraaf 2.1 van VGR 42, is zij voornemens deze risicoanalyse te actualiseren wanneer de lopende onderzoeken zijn afgerond en daarover te rapporteren in de volgende verslagperiode.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is ons, met uitzondering van in de voorgaande alinea benoemde ontbrekende informatie, niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de financiële en niet-financiële informatie niet in alle van materieel belang zijnde opzichten in overeenstemming met artikel 12 van de Regeling grote projecten is opgenomen in de voortgangsrapportage.

2.3.2 Onderzoek van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie (H5.2 van VGR)

De in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie aangaande de toekomstige financiële gevolgen van de restpunten is in alle van materieel belang zijnde opzichten ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand gekomen, met uitzondering van de toekomstgerichte financiële informatie met betrekking tot de zettingen.

Zoals IenW heeft toegelicht in de VGR, is de risicoanalyse voor de zettingen niet geactualiseerd voor VGR 42, omdat de onderliggende onderzoeken nog onderhanden zijn. Hierdoor kan IenW de gevolgen van de gewijzigde omstandigheden met betrekking tot zettingen voor locaties Schuilingervliet en Rijkswetering in termen van tijd en geld niet aangeven in deze voortgangsrapportage. Zoals IenW toelicht in paragraaf 2.1 van VGR 42, is zij voornemens deze risicoanalyse te actualiseren wanneer de lopende onderzoeken zijn afgerond en daarover te rapporteren in de volgende verslagperiode.

Op grond van ons onderzoek naar de onderbouwing van de veronderstellingen is ons, met uitzondering van de voorgaande opmerkingen over de zettingen bij Schuilingervliet en Rijkswetering, niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de veronderstellingen geen redelijke basis vormen voor de toekomstgerichte financiële informatie aangaande de toekomstige financiële gevolgen van de restpunten.

De toekomstgerichte financiële informatie is, met uitzondering van de voorgaande opmerkingen over de zettingen bij Schuilingervliet en Rijkswetering, op een juiste wijze op basis van de veronderstellingen opgesteld en gepresenteerd in overeenstemming met de verslaggevingsgrondslagen zoals deze opgenomen zijn in de Comptabiliteitswet 2016.

De werkelijke toekomstige financiële gevolgen van de restpunten zullen naar alle waarschijnlijkheid afwijken van de voorspelling aangezien de veronderstelde gebeurtenissen zich veelal niet zullen voordoen zoals verwacht. Dit kan een materiële afwijking tot gevolg hebben.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie, strijdig is met de historische financiële informatie of de niet-financiële informatie.

2.3.3 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie (H2 en H5 van VGR)

De in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie is in alle van materieel belang zijnde opzichten ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand gekomen.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden en de verkregen assurance-informatie is ons niets gebleken op basis waarvan wij zouden moeten concluderen dat de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie, strijdig is met de financiële informatie.

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

Den Haag, 18 oktober 2019

Auditdienst Rijk

G. Baak MSc RA

3 Bijlage: Voortgangsrapportage 42 Hogesnelheidslijn Zuid

Voortgangsrapportage 42 Hogesnelheidslijn Zuid



Datum september 2019

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

Inleiding	3
1.1 Tweeënveertigste Voortgangsrapportage	3
1.2 Leeswijzer	3
1.3 Projectbeheer	4
2 Restpunten aanlegproject	5
2.1 Zettingen	5
2.2 Betonkwaliteit	6
2.3 Overige restpunten	6
3 Nieuwe infrastructurele maatregelen	7
3.1 Geluidsmaatregelen	7
3.2 Maatregelen ter verbetering prestaties	7
4 Vervoer	9
4.1 Reizigersgroei	9
4.2 Ontwikkeling ingroei HSL-Zuid aanbod	10
5 Financiën	12
5.1 Verslagperiode	12
5.2 Toekomstgerichte financiële informatie	12
Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken	14

1 Inleiding

1.1 Tweeënveertigste Voortgangsrapportage

Het project Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) valt onder de Regeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. Op 13 februari 2017¹ heeft de Kamer aangegeven dat zij vasthoudt aan de grootprojectstatus en éénmaal per jaar wenst te worden geïnformeerd over de belangrijkste *restpunten* met betrekking tot de HSL-Zuid, de geluidsreductie en over het optimale gebruik van de HSL-Zuid. De formele verslagperiode van deze Voortgangsrapportage (VGR) HSL-Zuid loopt van 1 juli 2018 tot en met 30 juni 2019. Daarnaast wordt ook gerapporteerd over actuele ontwikkelingen die zich na 30 juni hebben voorgedaan.

Op 10 april jongstleden heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat de Staatssecretaris van IenW geïnformeerd over het besluit om de procedure die leidt tot beëindiging van de grootprojectstatus van het project HSL-Zuid in gang te zetten. In dit kader heeft de Kamer de Staatssecretaris verzocht een eindevaluatie op te stellen, zoals bedoeld in artikel 15 van de Regeling Grote Projecten². De Staatssecretaris heeft toegezegd een eindevaluatie in te stellen en deze naar verwachting eind 2019 op te leveren³.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 komen de *restpunten* van het oorspronkelijke aanlegproject aan de orde, waaronder betonkwaliteit, zettingen en afwikkeling van enkele grondzaken. Hoofdstuk 3 benoemt de nieuwe investeringsopgaven die na de oplevering van de HSL-Zuid (2006) zijn opgekomen en niet direct gerelateerd zijn aan de aanleg van de HSL-Zuid: infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder en ter verbetering van de prestaties van het vervoersaanbod op de HSL-Zuid. Veranderingen in het vervoersaanbod over de HSL-Zuid en de reizigersgroei komen aan de orde in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 geeft tot slot een overzicht van de budgettaire ontwikkeling voor de *restpunten* van het aanlegproject. De budgettaire verantwoording van de infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder en ter verbetering van de prestaties van het vervoersaanbod op de HSL-Zuid is opgenomen in de budgettaire nota's van Infrastructuurfonds (artikel 13.03, aanleg spoor).

De door NS en ProRail geleverde prestaties op de HSL-Zuid zijn niet opgenomen in deze VGR omdat de Kamer hierover reeds wordt geïnformeerd in de reguliere rapportages in het kader van de concessies. De tijdens de verslagperiode geleverde prestaties op de HSL-Zuid zijn opgenomen in de jaarrapportages van NS en ProRail over 2018 en de halfjaarverantwoording van NS en ProRail over de eerste helft van

¹ Zie brief Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over wijziging informatie-afspraken, d.d. 13 februari 2017, 2017Z00708/2017D04624

² Zie brief Commissie IenW aan de Staatssecretaris over beëindiging grootprojectstatus HSL-Zuid, kenmerk: 2019Z05643/2019D14986

³ Zie brief van de Staatssecretaris van IenW aan de Kamer, 25 april 2019, Tweede Kamer, 2018-2019, 22026, nr. 508

2019⁴. Tevens zijn de actuele gegevens over de prestaties op de HSL-Zuid op de websites van NS en ProRail te vinden⁵.

1.3 Projectbeheer

ProRail is beheerder van alle hoofdspoorwegen (vanaf 2006/2007 ook van de HSL-Zuid-secties Hoofddorp-Rotterdam West en Barendrecht-Belgische grens). Anders dan op de rest van het spoor heeft de Staat voor de HSL-Zuid-secties het feitelijke beheer en onderhoud bij Infrasppeed BV ondergebracht.

De Staat heeft op 5 december 2001 een contract (looptijd tot medio 2031) afgesloten met Infrasppeed BV (hierna Infrasppeed) ten behoeve van de financiering, het ontwerp en de aanleg van de bovenbouw⁶ (o.a. sporen, bovenleiding en systemen) van de HSL-Zuid (2006 afgerond). Ook het beheer en onderhoud (inclusief storingsherstel, vernieuwing, performance management) van de HSL-Zuid-secties (onder- en bovenbouw) is met dit contract voor 25 jaar belegd bij Infrasppeed. De verkeersleiding en capaciteitsverdeling voor de HSL worden wel door ProRail op reguliere wijze uitgevoerd. Naast de hogesnelheidssecties bevat de HSL-Zuid-*corridor* conventionele delen die ook worden beheerd door ProRail en buiten het contract met Infrasppeed vallen.

Vanaf 2007 is het contractmanagement van de HSL-Zuid-secties grotendeels bij volmacht namens de Staat bij het Contract Management Team (CMT) bij ProRail belegd. ProRail CMT (hierna ProRail) ziet toe op nakoming door Infrasppeed van de contractuele verplichtingen (bijvoorbeeld m.b.t. performance en veiligheid). Daarnaast adviseert ProRail CMT de Staat over de afwikkeling en nazorg van de restpunten van de aanleg (zoals betonkwaliteit en zettingen) waarvan het financiële risico bij de Staat ligt. Bij het ministerie van IenW is het beheer van de HSL-Zuid belegd in de reguliere lijn, bij DG Mobiliteit, directie Openbaar Vervoer en Spoor.

⁴ De halfjaarverantwoording van NS en ProRail zijn op 12 september 2019 naar de Kamer gestuurd (Tweede Kamer, 2018-2019, 29984, nr. 863).

⁵ De meest recente prestaties van NS zijn te vinden op de website van NS (<https://www.ns.nl/over-ns/de-spoorsector/verantwoording.html>). De meest recente prestaties van ProRail en punctualiteitscijfers, inclusief uitvalcijfers, zijn te vinden op het openbare online prestatiedashboard van ProRail (<http://prestaties.prorail.nl>).

⁶ De zogenaamde Restated Implementation Agreement (RIA).

2 Restpunten aanlegproject

Met de afronding van de bouwfase en oplevering van de HSL-Zuid in 2006 is het grootproject HSL-Zuid nagenoeg afgerond. Na de bouwfase resteren nog een aantal restpunten.

2.1 Zettingen

Locatie Westrik bij Breda

Ten opzichte van de vorige verslagperiode zijn over de locatie Westrik geen nieuwe ontwikkelingen te melden. Volgens ProRail zijn geen herstelmaatregelen nodig omdat de laatste geometrische kwartaalmetingen van Infrasppeed herbevestigen dat de baan zich stabiliseert. In samenwerking met Infrasppeed bereidt ProRail CMT evenwel maatregelen voor om de spoorligging van de HSL duurzaam te borgen (om kleine verplaatsingen, mochten die zich toch voordoen, op te kunnen vangen).

Locatie Schuilingervliet

In 2018 is Infrasppeed in opdracht van de Staat gestart met periodieke herstelwerkzaamheden om de baan te stabiliseren. Uit de meest recente geometrische metingen van de bovenbouw die in opdracht van ProRail zijn uitgevoerd blijkt dat het aantal voegen dat is aangetast door verplaatsing inmiddels verder is toegenomen tot circa 150 stuks, daar waar in de VGR41 (september 2018) nog werd uitgegaan van 127 stuks. De ontwikkelde herstelmethod (injectie microcement) is tijdrovend gebleken. Daarbij zijn twijfels gerezen over de kosteneffectiviteit van deze methode. Op één van de proeflocaties keren de zettingen twee jaar na injectie terug. Met een panel van verschillende (externe) deskundigen werkt ProRail daarom aan een oorzaakanalyse en een methode waarmee een grotere herstelproductie is te realiseren, gericht op een goedkoper en bestendiger eindresultaat. De resultaten hiervan worden halverwege volgend jaar (2020) verwacht en leveren de noodzakelijke bouwstenen voor een plan van aanpak van ProRail. Op basis hiervan zal de bij VGR41 uitgevoerde kwantitatieve risicoanalyse ten behoeve van de volgende VGR worden geactualiseerd. Voorlopig continueert ProRail de huidige herstelmethod om de baan beschikbaar en veilig berijdbaar te houden.

Locatie Rijpwetering

Op basis van geotechnische en landmeetkundig monitoring blijkt dat de situatie op de locatie Rijpwetering nog niet stabiel is, maar dat de verslechtering geleidelijk plaats vindt. Voorlopig wordt de monitoring van verplaatsingen voor alle baansecties en kunstwerken voortgezet en deels aangevuld. De omvang van de verplaatsingen vormt met de getroffen korte termijnmaatregelen (o.a. extra monitoring) de komende jaren geen risico voor de draagkracht van de palen en de constructieve veiligheid. De kritische grens voor de toelaatbare baan-ervorming komt met de geleidelijke verplaatsing naar verwachting van ProRail pas over enkele jaren in zicht. Om te voorkomen dat de horizontale verplaatsingen dan wel risicovol worden

overweegt ProRail kerende constructies (damwanden) te plaatsen. Naar de effectiviteit van deze kostbare maatregel wordt nader onderzoek verricht. Tevens wordt onderzoek in gang gezet naar de effectiviteit van aanvullende/alternatieve maatregelen om de baan te stabiliseren. Daarnaast zal ProRail alle meetgegevens van de afgelopen 12 jaren nader analyseren om beter zicht te krijgen op de baanbewegingen over de jaren heen. De resultaten van genoemde onderzoeken worden eind 2019 verwacht waarna de vervolgaanpak zal worden bepaald. Het doel van deze acties is om tijdig een plan van aanpak gereed te hebben liggen voor het moment dat de kritisch grens wordt genaderd. Op basis hiervan zal tevens de bij VGR41 uitgevoerde kwantitatieve risicoanalyse ten behoeve van de volgende voortgangsrapportage worden geactualiseerd.

2.2 Betonkwaliteit

In het kader van de geldende specifieke garantie heeft IenW contractuele afspraken gemaakt met de aannemerscombinatie van de Tunnel Rotterdam Noordrand over werkzaamheden die de zichtbare schade beheersen. De werkzaamheden worden naar verwachting dit najaar afgerond.

Voor overige HSL-objecten waarvoor IenW de aflopende garantietermijnen in 2015 heeft gestuit, is uit onderzoek gebleken dat gedurende de garantieperiode geen sprake was van ernstige gebreken of bovenmatig stof (zie VGR41, paragraaf 2.2.2). Nakoming van garantiebepalingen is hier daarom niet aan de orde. Zoals aangegeven bij aanbidding van de VGR41 is de prognose dat de komende decennia geen en daarna zeer beperkte schade zal ontstaan. Er is volgens ProRail geen aanleiding om dit beeld bij te stellen. Daarom is voor deze VGR niet opnieuw een risicoanalyse uitgevoerd. Samen met Infrasppeed werkt ProRail aan de uitwerking van de besluiten die bij VGR41 over inspectie van en onderzoek naar de betonkwaliteit zijn genomen.

2.3 Overige restpunten

In het kader van de grondverwerving HSL-Zuid loopt nog een rechtszaak met betrekking tot een onteigeningsprocedure. Het is onbekend wanneer de rechtbank tot een uitspraak komt. Een aantal restgronden zal naar verwachting nog kunnen worden verkocht via het Rijksvastgoed bedrijf. De overige grondverwervingszaken zijn afgehandeld. Alle ingediende verzoeken tot schadevergoeding of nadeelcompensatie zijn afgehandeld, met uitzondering van verzoeken die betrekking hebben op geluid. De afhandeling van deze verzoeken is mede afhankelijk van de nog te nemen geluidsmaatregelen. In het kader van de grootprojectstatus en de MER zullen nog evaluaties worden uitgevoerd.

3 **Nieuwe infrastructurele maatregelen**

Nadat de HSL-Zuid in 2006 was opgeleverd en in 2009 in gebruik was genomen, zijn op verzoek van de Staat nog diverse aanpassingen aan de infrastructuur doorgevoerd. In dat kader heeft ProRail in de verslagperiode gewerkt aan voorbereiding en realisatie van infrastructurele maatregelen ter verbetering van de prestaties van het vervoersaanbod op de HSL-Zuid en aan voorbereiding van infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder.

3.1 **Geluidsmaatregelen**

De Tweede Kamer is per brief van 1 oktober 2015⁷ geïnformeerd over het pakket aan geluidsmaatregelen langs de HSL-Zuid. ProRail realiseert de geluidsmaatregelen in overleg met de betrokken gemeenten en bewoners, Infrasppeed en IenW.

Volgens de planning zijn uiterlijk volgend jaar alle maatregelen uitgewerkt en wordt gestart met de aanleg. In vergelijking met geluidsmaatregelen langs conventioneel spoor vergt dit project meer tijd, vanwege de specifieke karakteristieken van de HSL-Zuid. Zo dienen de extra geluidsmaatregelen bestand te zijn tegen de hoge snelheden van de treinen. Dit vergt meer aandacht bij het ontwerp. Ook zijn de beschikbare periodes voor aanleg korter in verband met uitgebreidere veiligheidsprocedures.

3.2 **Maatregelen ter verbetering prestaties**

Vanaf 2017 werken ProRail en NS in het kader van het Verbeterprogramma HSL-Zuid aan concrete operationele maatregelen om de prestaties op korte termijn te verhogen. Daarnaast bereiden ProRail en NS investeringen voor die de betrouwbaarheid op (middel)lange termijn verder kunnen verbeteren. Daarvoor is op het Infrastructuurfonds € 60 mln. gereserveerd. Inmiddels zijn investeringsvoorstellen, rekening houdend met onzekerheidsmarges, voor een groot deel van het beschikbare budget goedgekeurd:

Inspectiecamera's in spanningsluizen

Wanneer er een stranding plaatsvindt waarbij het vermoeden bestaat dat er schade is aan de bovenleiding, bijvoorbeeld door het maken van spanning-aarde (kortsluiting), kan Infrasppeed met de inmiddels geplaatste inspectiecamera's kijken of de bovenleiding nog intact is. Dit verkort de duur van verstoringen. Deze investering blijkt erg effectief. De gemiddelde doorlooptijd van een versperring na het rijden van spanning-aarde is verkort met 59 minuten (van 1:12u naar 0:13u).

⁷ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2015-2016, Kamerstuk 22026 nr. 482

Windschermen op de HSL-Zuid

Dit omvat het plaatsen van windschermen op de Brug Hollandsch Diep en op de toegen afritten naar deze brug. Voor het ontwerpen van de voor Nederland unieke windschermen (boven open water langs hogesnelheidslijn) was een uitvoerige planstudie nodig waarbij ook werd gekeken naar het effect van de schermen op de stabiliteit van de brug. Het ontwerp is deze zomer afgerond. Aanvullend op de schermen op de Brug Hollandsch Diep worden maatregelen voorbereid voor een beperkt aantal andere windgevoelige locaties op de HSL.

Extra schakeling in spanningsluis

Spanning-aarde rijden (kortsluiting) is een belangrijke oorzaak van de lange duur van strandingen in de spanningsluizen. Door begin volgend jaar een extra schakeling in alle spanningsluizen op de HSL aan te brengen, wordt de kans op het maken van spanning-aarde verkleind. De verwachte realisatiedatum is eind Q1 2020.

Preventieve maatregelen tegen overlast zwanen

Deze zomer is een pilot van start gegaan met extra maatregelen om te voorkomen dat zwanen op de HSL Zuid terecht komen en daar de treinenloop verstoren.

Testlab ERTMS

Het ERTMS-testlab versnelt de introductie van nieuw/ aangepast materieel op de HSL. De realisatie van het testlab is nagenoeg afgerond. Naar verwachting zal de leverancier van de ICNG het testlab dit najaar in gebruik nemen.

Verplaatsen stopmarkeerbord bij Zevenbergschenhoek

De huidige locatie van het stopmarkeerbord en de daaraan gerelateerde beveiligingsconfiguratie bij de spanningsluis Zevenbergschenhoek aansluiting (richting de HSL) zorgt voor relatief veel uitval en/of langdurige strandingen. Het verplaatsen van het stopmarkeerbord met 250 meter en aanpassing van de beveiligingsconfiguratie verbeteren naar verwachting de prestaties. Het verkennend onderzoek het voorlopig verkeerstechnisch ontwerp is gereed.

Overige maatregelen zijn nog in onderzoek. Over de voortgang van infrastructurele maatregelen t.a.v. geluidshinder en maatregelen ter verbetering van de prestaties HSL-Zuid wordt ook gerapporteerd in de reguliere begrotingsrapportages (MIRT-blad 781 – Maatregelenpakket HSL-Zuid).

4 Vervoer

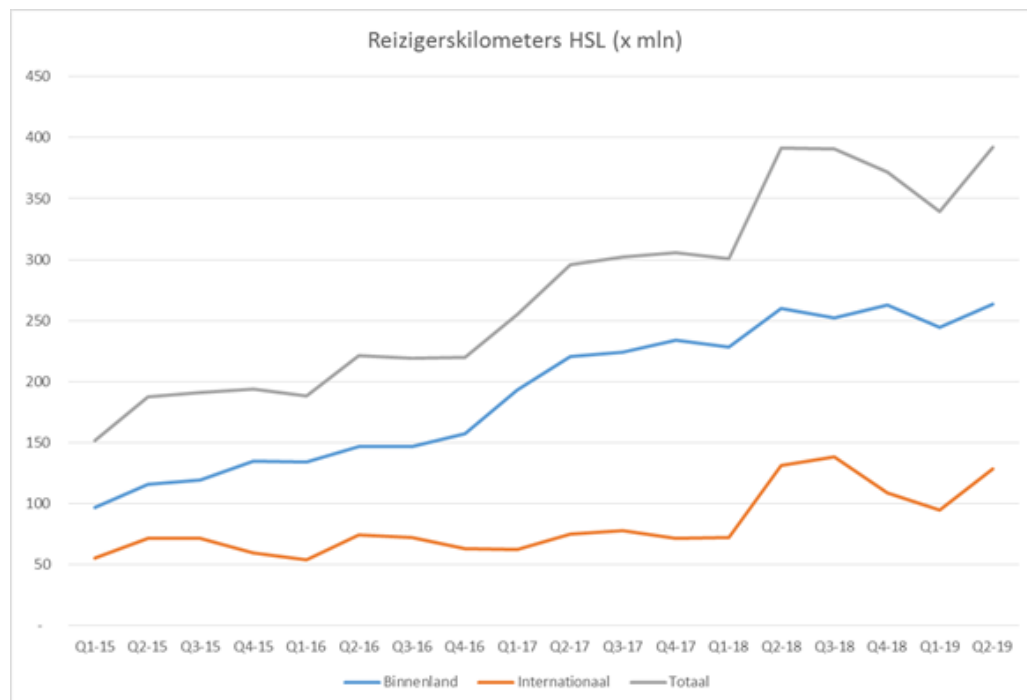
4.1 Reizigersgroei

De groei van het aantal binnenlandse reizigerskilometers over de HSL-Zuid houdt aan. De totale groei in de eerste helft van 2019 (t.o.v. dezelfde periode vorig jaar) was 6%. Op de binnenlandse trajecten (incl. binnenlandse trajecten IC Brussel) is het aantal reizigerskilometers met 4% gestegen en er waren 10% meer grensoverschrijdende reizigerskilometers op basis van de beschikbare cijfers. Ter vergelijking; op het hoofdrailnet als geheel (inclusief HSL) was de gemiddelde groei 4,6% in de eerste helft van 2019, een bijzonder hoge groei.

De groei op de HSL is minder sterk dan voorgaande jaren (de groei in de vorige verslagperiode was uitzonderlijk hoog). Daarnaast is ook het reguliere seizoenspatroon te zien dat Q1 achterblijft in kilometers. De groei was minder hoog, waarschijnlijk door de hogere uitval van Intercity direct als gevolg van een softwarefout in de locomotieven, een grote buitendienststelling op het traject Rotterdam-Schiphol en het feit dat er geen nieuwe productintroducties hebben plaatsgevonden zoals in 2018 (Intercity Brussel en Eurostar). In de eerste helft van 2019 waren er wel productuitbreidingen, zoals het rijden van de Intercity Brussel als vijfde trein en een derde Eurostar.

	Reizigerskilometers (x mln.)		
	Binnenland	Internationaal	Totaal
Q1-15	97	55	152
Q2-15	116	72	188
Q3-15	120	72	191
Q4-15	135	59	194
Q1-16	134	54	188
Q2-16	147	74	221
Q3-16	147	72	219
Q4-16	157	63	220
Q1-17	193	62	255
Q2-17	220	75	296
Q3-17	224	78	302
Q4-17	234	72	306
Q1-18	228	72	301
Q2-18	260	131	391
Q3-18	253	138	391
Q4-18	263	109	372
Q1-19	245	95	339
Q2-19	263	129	392

* Het aantal internationale reizigerskilometers wordt in principe gevormd door de reizigerskilometers van Thalys, Eurostar en de internationale reizigers in de IC Brussel. De reizigerskilometers van Eurostar (drie treinen per dag) kunnen door NS echter niet geleverd worden en zijn dus geen onderdeel van de in deze tabel genoemde internationale reizigerskilometers
 ** Er kan sprake zijn van afrondingsverschillen.



4.2 Ontwikkeling ingroei HSL-Zuid aanbod

Per 11 juni jl. rijden er drie Eurostar treinen per dag vanuit Amsterdam (met een overstap in Brussel) naar Londen en vice versa. De reistijd vanuit Londen is 3 uur en 41 minuten. Vanuit Nederland naar Londen is de reistijd één uur langer vanwege de controles in Brussel-Zuid. NS International heeft reeds een aanvraag gedaan voor de vierde trein per dag, per december 2020. Door de genoemde frequentieverhoging is de flexibiliteit voor de reiziger verbeterd en is de concurrentie met het vliegtuig verder vergroot.

Op 31 maart 2019 zijn nieuwe stops van de Thalys geïntroduceerd op luchthaven Charles de Gaulle en Marne a Vallée (Disneyland Parijs). Om verder tegemoet te komen aan de groeiende reizigersvraag, is de capaciteit vergroot door inzet van verlengde treinen en in het weekend één extra trein vanuit Brussel-Zuid in de richting van Amsterdam. Ondertussen wordt gewerkt aan het mogelijk maken van beveiliging- en grenscontroles op de Nederlandse stations, waardoor een directe verbinding van Nederland naar Londen gerealiseerd kan worden. In de Kamerbrief 'Stand van zaken onderhandelingen t.b.v. de realisatie directe Eurostartreinservice

Amsterdam-London⁸ is een nadere toelichting gegeven op de stand van zaken van de verdragen die nodig zijn om de beveiliging- en grenscontroles te realiseren. Er zijn de afgelopen periode - mede door de grote Nederlandse inzet - flinke stappen gezet om deze verdragen af te ronden. Daarbij moet benadrukt worden dat de voortgang ook afhankelijk is van de andere betrokken landen: Frankrijk, België en het VK. Nederland doet er alles aan om samen met deze landen tot een spoedige afronding te komen.

⁸ Brief Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, 20 september 2019, kenmerk 2644578

Financiën

5.1 Verslagperiode

5.1 Verslagperiode

Projectbudget (€ mln.):

Stand VGR 41	7.281,0
Budgetmutaties t/m voorjaarsnota 2019	0,0
Stand VGR 42	7.281,0

In de verslagperiode zijn geen budgetmutaties aan de orde geweest.

Verplichtingen (€ mln.):

Stand VGR 41	7.264,4
Realisatie verslagperiode	0,1
Afrondingsverschil	- 0,1
Stand VGR 42	7.264,4

In de verslagperiode is voor € 61.581,11 aan verplichtingen inzake het Schadevergoedingsschap gerealiseerd.

Uitgaven (€ mln.):

Stand VGR 41	7.264,3
Realisatie verslagperiode	0,1
Stand VGR 42	7.264,4

In de verslagperiode is voor € 79.730,91 aan uitgaven inzake het Schadevergoedingsschap en de afrekening risicoanalyse beton en zettingen gerealiseerd.

Ontvangsten (€ mln.):

Stand VGR 41	353,1
Realisatie verslagperiode	0,3
Stand VGR 42	353,4

In de verslagperiode is voor € 293.100,00 aan ontvangsten inzake een garantiebetalings aannemer gerealiseerd.

5.2 Toekomstgerichte financiële informatie

Het resterend budget voor de afhandeling van de restpunten HSL-Zuid bedraagt nog € 39,3 miljoen, inclusief de nog over te boeken € 15,3 miljoen uit de investeringsruimte spoor (zie VGR 41) - welke bij de Ontwerpbegroting 2020 is verwerkt - en de reeds naar artikel 13.04 (Geïntegreerde contractvormen) overgeboekte € 7,4 miljoen voor de eerste opdracht aan Infrasppeed voor het uitvoeren van zettingsmaatregelen.

Van deze € 39,3 miljoen heeft € 27,4 miljoen betrekking op de zettingsproblematiek en € 3,9 miljoen op de betonproblematiek, zoals blijkt uit de in 2018 uitgevoerde risicoanalyses (zie VGR 41). Daarin zijn de in paragraaf 2.1. genoemde maatregel om de spoorligging van de HSL duurzaam te borgen niet opgenomen. Deze

maatregel kan worden opgevangen binnen het reguliere budget op artikel 13.04 van de begroting (Geïntegreerde contractvormen).

De in hoofdstuk 2 geschetste ontwikkelingen voor zettingen bij Westrik en betonschade HSL geven geen aanleiding om te veronderstellen dat de budgetten hiervoor niet meer volstaan. Dat geldt gezien de in hoofdstuk 2 beschreven onzekerheden en de nog volgende onderzoeken niet voor zettingen bij Schuilingervliet en Rijkswetering. Daarom wordt in de volgende verslagperiode voor deze locaties een update van de risicoanalyse uitgevoerd.

Voor de overige restpunten is € 8 miljoen beschikbaar. De uitgaven voor de afwikkeling van schades/nadeelcompensaties en grondverwerving zullen naar verwachting maximaal € 5,6 miljoen bedragen op basis van de huidige inschattingen van het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4 en ProRail. Het risico dat de opbrengst uit begrote grondverkopen niet wordt behaald is maximaal € 1,4 miljoen en voor de nog uit te voeren evaluaties is naar schatting maximaal € 1 miljoen benodigd. Voor de afwikkeling van de overige restpunten is derhalve naar de huidige inzichten voldoende budget beschikbaar.

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

In de verslagperiode hebben de volgende Kamerstukken betrekking op de HSL-Zuid.

Datum	Onderwerp	Kamerstuk
18 september 2018	Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2019	kst-35000A-2
18 september 2018	MIRT-overzicht 2019 (Maatregelenpakket HSL-Zuid)	blg-855952
27 september 2018	Aanbiedingsbrief 41e Voortgangsrapportage HSL-Zuid (VGR 41)	Kst-22026-505
27 september 2018	Brief halfjaarverantwoordingen 2018 van NS en ProRail	Kst-29984-791
7 november 2018	Motie van de leden Kröger en Laçin over het reduceren van de technische complexiteit op de HSL-Zuid	Kst-29984-793
8 november 2018	Schriftelijke antwoorden op vragen gesteld bij behandeling van begrotingsstaten van Ministerie van IenW (XII) en het IF voor het jaar 2019	blg-865788
9 november 2018	Verslag van algemeen overleg Spoor (11 oktober 2018)	Kst-29984-795
12 november 2018	Aanbiedingsbrief rapport ADR over VGR 41	Kst-22026-506
14 november 2018	Onderzoek naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van beleid dat valt onder artikel 16 Openbaar vervoer en spoor van de rijksbegroting van het ministerie van IenW	Kst-32861-41
21 november 2018	Lijst van vragen en antwoorden bij vaststelling begrotingsstaat IF 2019	Kst-35000-A-27
22 november 2018	Aanbiedingsbrief begrotingsstaat IF 2019	Kst-35000-A-78
29 november 2018	Verslag plenair debat begrotingsstaten van Ministerie van IenW (XII) en het IF voor het jaar 2019 (7 november 2018)	Kst-35000-XII/A-20
4 december 2018	Motie van lid Moorlag over aansluiting op het Europese hsl-netwerk in oostelijke en noordoostelijke richting	Kst-35000-A-49
17 december 2018	Vragen over de VGR 41, de Langetermijnvisie HSL van NS en ProRail en de rapportage van de Auditdienst Rijk (ADR) over VGR	Kst-2018D59466
20 december 2018	Verslag nota overleg begrotingsstaat IF 2019	Kst-35000-A-80
20 december 2018	Brief over de uitvoering van het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer	Kst29984-809
20 december 2019	Brief aanbidding vervoer- en beheerplan van respectievelijk NS en ProRail voor 2019	kst-29984-808

14-januari-2019	Verslag van een algemeen overleg; Verslag van een algemeen overleg over spoorveiligheid/ERTMS (4 december 2018)	Kst-29893-236
21 januari 2019	Antwoorden op vragen over de VGR 41, de Langetermijnvisie HSL van NS en ProRail en de rapportage van de Auditdienst Rijk (ADR) over VGR	Kst-22026-507
23 januari 2019	Antwoord op vragen van de leden Ziengs en Amhaouch over het bericht 'Meer NS-treinen stranden op hsl'	Aanhangsel van de Handelingen, 1265
4 februari 2019	Ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor	kst-29984-813
7 februari 2019	Brief Toekomstbeeld openbaar vervoer	kst-23645-685
27 februari 2019	Verslag Algemeen Overleg Spoor (6 februari 2019)	kst-29984-823
26 maart 2019	Brief aanbieding jaarverantwoordingen over de prestaties van NS en ProRail in 2018	kst-29984-827
10 april 2019	Brief Commissie IenW aan de Staatssecretaris over beëindiging grootprojectstatus HSL-Zuid	Kenmerk: 2019Z05643/2019D14986
25 april 2019	Brief over procedure die leidt tot beëindiging van de grootprojectstatus van het project HSL-Zuid	Kst 22026-508
26 april 2019	Brief aanbieding VGR10 ERTMS	Kst-33562-64
19 april 2019	Motie van de leden Kröger en Laçin over het verplaatsen van spanningssluizen (aangehouden)	kst-29984-838
14 mei 2019	Verslag VAO 18 april 2019 (AO 4 april 2019)	Vergadernummer 77, item 4
15 mei 2019	Verslag Algemeen Overleg Spoor (4 april 2019)	kst-29984-848