

Departementale Auditdienst

Hogesnelheidslijn-Zuid

**Assurance-rapport bij
Voortgangsrapportage 22**

Peildatum 1 januari 2008

Inhoudsopgave

1	ASSURANCE-RAPPORT	3
2	BUDGETTAIRE SITUATIE	6
3	BEVINDINGEN	7
3.1	SPECIFIEKE ONDERWERPEN	7
3.2	KWALITEIT EN VOLLEDIGHEID VAN IN DE VOORTGANGSRAPPORTAGE OPGENOMEN INFORMATIE	11
4	BIJLAGE	13

1 Assurance-rapport

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 voortgangsrapportages periodiek een accountantsrapport gevoegd te worden met een oordeel over:

- het projectbeheer, waaronder begrepen de toereikendheid van de projectorganisatie in 2007, de kwaliteit van de opzet van de bestuurlijke informatievoorziening, de kwaliteit van de opzet en werking van de administratieve organisatie en de kwaliteit van de opzet en werking van het systeem van interne controle;
- de kwaliteit en de volledigheid van in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie.

Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Beschrijving van het object van onderzoek

Wij hebben de voortgangsrapportage per 1 januari 2008, die als bijlage bij dit rapport is gevoegd, onderzocht. Deze voortgangsrapportage is opgesteld onder de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het is onze verantwoordelijkheid een conclusie te formuleren over de hierboven genoemde punten.

Gedurende de periode eind 2006 tot eind 2007 hebben zich veel veranderingen en ontwikkelingen voorgedaan binnen het project HSL-Zuid. Zo is de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur en het vervoerscontract samengebracht binnen Rijkswaterstaat en is eind 2007 de uitvoeringsverantwoordelijkheid voor de ERTMS migratie, het testen en de vrijgave overgedragen aan ProRail.

Gezien de vele veranderingen en ontwikkelingen en het feit dat eind 2006 de aanvangsdatum voor het hogesnelheidsvervoer verschoven is van 1 april 2007 naar 1 oktober 2008, hebben wij ons wat betreft het projectbeheer gericht op een aantal specifieke onderwerpen:

- planning en risicomanagement;
- migratie van ERTMS naar versie 2.3.0 Corridor;
- testen en de vrijgave;
- nieuwe Stuurgroep HSL-Zuid;
- vervoerscontract;
- Integrale Safety Case;
- overdracht aan ProRail.

De bevindingen met betrekking tot de genoemde onderwerpen zijn in hoofdstuk 3 van dit rapport opgenomen.

Criteria

Wij hebben het projectbeheer beoordeeld aan de hand van het binnen het ministerie van Verkeer en Waterstaat (VenW) vastgestelde beheersmodel voor grote projecten.

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

Samenvatting van de werkzaamheden

De kwaliteit en de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen historische financiële informatie

Ter zake van de volledigheid van de in de tekst en tabellen opgenomen historische financiële informatie in hoofdstuk 9 van de voortgangsrapportage, zijn wij nagegaan of de volgens artikel 12 van de Regeling grote projecten op te nemen informatie is opgenomen in de voortgangsrapportage.

Voorts zijn wij nagegaan of de uitgaven, verplichtingen en ontvangsten in de tabellen 7, 8 en 10 van hoofdstuk 9 van de voortgangsrapportage, in overeenstemming zijn met de jaarrekening van het Infrastructuurfonds over 2007.

De kwaliteit en de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie

Ter zake van de in tabel 9 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie omtrent het kasritme in hoofdstuk 9 paragraaf 4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn van de voortgangsrapportage, hebben wij inlichtingen ingewonnen bij functionarissen van de organisatie, beschikbare documenten beoordeeld en zijn wij nagegaan of de beschikbare informatie op een consistente wijze is verwerkt.

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

Ter zake van de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen 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.

Voorts zijn wij nagegaan of de niet-financiële informatie in de hoofdstukken 7, 8 en 9 van de voortgangsrapportage is ontleend aan interne informatie en rapportages die door het management worden gebruikt voor de beheersing van het project.

Ons onderzoek is verricht overeenkomstig algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot assurance-opdrachten. Op grond van deze richtlijnen hebben wij onze werkzaamheden zodanig gepland en uitgevoerd dat een

deugdelijke grondslag is verkregen voor onze conclusie met betrekking tot de door ons onderzochte punten.

Conclusies

De kwaliteit en de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen historische financiële informatie

De in de Regeling grote projecten voorgeschreven historische financiële informatie is opgenomen in hoofdstuk 9 van de voortgangsrapportage.

De uitgaven, verplichtingen en ontvangsten in de tabellen 7, 8 en 10 van hoofdstuk 9 van de voortgangsrapportage zijn in overeenstemming met de jaarrekening van het Infrastructuurfonds over 2007.

De kwaliteit en de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie

De in tabel 9 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie omtrent het kasritme in hoofdstuk 9 paragraaf 4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn van de voortgangsrapportage is op een consistente wijze tot stand gekomen.

Gegeven de onzekerheid die inherent is aan toekomstgerichte informatie kan de realisatie overigens afwijken van het gepresenteerde beeld van de mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

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

De in de Regeling grote projecten voorgeschreven niet-financiële informatie is opgenomen in de voortgangsrapportage.

Van de in de tekst en tabellen opgenomen niet-financiële informatie in de hoofdstukken 7, 8 en 9 van de voortgangsrapportage, hebben wij vastgesteld dat de hierin gepresenteerde informatie is ontleend aan interne informatie en rapportages die door het management worden gebruikt voor de beheersing van het project.

Toelichting

In hoofdstuk 2 wordt de budgettaire situatie kort toegelicht. De gedetailleerde bevindingen worden in hoofdstuk 3 weergegeven.

2 Budgettaire situatie

De in de voortgangsrapportage weergegeven budgettaire situatie per 1 januari 2008 kan als volgt worden samengevat (x € 1 mln):
(exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider)

Oorspronkelijk toegekend budget	3.413
Mutaties als gevolg van scopewijzingen e.d.	1.869
Mutaties als gevolg van loon- en prijsontwikkelingen	1.064
Toevoeging BTW	808

a) Projectbudget (prijspeil 2007)	7.154
b) Aangegane verplichtingen	7.130

c) Verplichtingenruimte (a-b)	24
d) Gerealiseerde uitgaven	6.953

e) Nog te betalen op aangegane verplichtingen (b-d)	<u>177</u>

Uit dit overzicht blijkt dat het totale projectbudget per peildatum 1 januari 2008 € 7.154 mln (exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider) bedroeg en dat daarvan per 1 januari 2008 € 7.130 mln was verplicht. Voorts was er per 1 januari 2008 € 6.953 mln betaald op de aangegane verplichtingen.

In 2007 is een bedrag van € 40 mln vanuit de risicoreservering toegevoegd aan het projectbudget.

Het in totaal benodigde bedrag uit de risicoreservering bedroeg per 1 januari 2008 volgens de bestaande inzichten € 489 mln. Dit bedrag sluit aan bij de onderliggende informatie van de projectorganisatie. In de begroting van het Infrastructuurfonds is reeds een bedrag van € 482 mln vanuit de risicoreservering toegevoegd aan het artikelonderdeel HSL-Zuid (17.03.01). De besteding van deze middelen vindt plaats nadat het ministerie van Financiën hiertoe instemming heeft verleend. Naar verwachting zal derhalve per peildatum nog € 7 mln (€ 489 mln – € 482 mln) aan artikelonderdeel 17.03.01 dienen te worden toegevoegd ten laste van de risicoreservering.

De prognose eindstand inclusief de risico's en exclusief de vanaf 2006 te betalen 25-jarige beschikbaarheidsvergoeding, bedraagt per 1 januari 2008 € 7.161 mln.

3 Bevindingen

3.1 SPECIFIEKE ONDERWERPEN

Gedurende de periode eind 2006 tot eind 2007 hebben zich een aantal cruciale veranderingen en ontwikkelingen voorgedaan binnen het project HSL-Zuid. Zo is de verantwoordelijkheid voor de infrastructuur en het vervoerscontract samengebracht binnen Rijkswaterstaat en is eind 2007 de uitvoeringsverantwoordelijkheid voor de ERTMS migratie, het testen en de vrijgave overgedragen aan ProRail.

Vanwege de veranderingen en ontwikkelingen en het feit dat eind 2006 de aanvangsdatum voor het hogesnelheidsvervoer verschoven is van 1 april 2007 naar 1 oktober 2008, hebben wij ons wat betreft het projectbeheer gericht op een aantal specifieke onderwerpen:

- planning en risicomanagement;
- migratie van ERTMS naar versie 2.3.0 Corridor;
- testen en de vrijgave;
- nieuwe Stuurgroep HSL-Zuid;
- vervoerscontract;
- Integrale Safety Case;
- overdracht aan ProRail.

De betreffende werkzaamheden zijn op ons verzoek en in samenwerking uitgevoerd door het externe adviesbureau Horvat & Partners. De bevindingen met betrekking tot de genoemde onderwerpen zijn in deze paragraaf opgenomen.

3.1.1 Planning en risicomanagement

Nu het project zich in de eindfase bevindt wordt primair gestuurd op tijd. Het risicomanagement is daarmee met name op het tijdsaspect gericht. Door middel van risicoanalyses op de planning wordt, op basis van een inschatting van de kansen en gevolgen van ongewenste gebeurtenissen, een voorspelling gegeven over de haalbaarheid van de geplande mijlpalen.

Bij de laatste gehouden risicosessies zijn alle direct betrokken (contractuele) partijen vertegenwoordigd. In deze risicosessies wordt inmiddels meer op detailniveau gesproken over de risico's. Dit heeft een gunstige invloed op de beheersingsmogelijkheden.

Ondanks dat de risicosessies redelijk open verlopen, hebben partijen op bepaalde punten soms verschillende belangen. De Staat dient deze belangen zo goed mogelijk te inventariseren en, waar mogelijk, beheersmaatregelen te treffen.

De informatie voor een aantal belangrijke risico's komt echter van een aantal meer indirect betrokken partijen zoals de leveranciers van treinen. Om zo goed mogelijk zicht te krijgen op deze informatie wordt gebruik gemaakt van high level meetings, het uitvoeren van audits (bijvoorbeeld inzake de TRAXX bij Bombardier) en internationale overleggen. Gezien de formele verhoudingen en de commerciële belangen van partijen

zal er steeds voor gewaakt moeten worden dat tijdig de juiste informatie wordt verkregen. Hierbij kan echter niet worden uitgesloten dat de Staat voor verrassingen kan komen te staan.

3.1.2 Migratie van ERTMS naar versie 2.3.0 Corridor

Tot voor kort bleven de Europese specificaties met betrekking tot ERTMS zich verder ontwikkelen en deze aangepaste specificaties moesten steeds worden doorgevoerd binnen het project HSL-Zuid. Voor een project in uitvoering is dit een onwenselijke situatie en in feite een niet te beheersen proces.

In overleg met de Europese Commissie is recent bedongen dat de specificaties van de huidige ERTMS 2.3.0 Corridor versie niet meer wijzigen. Om de interoperabiliteit te garanderen is daarnaast afgesproken dat nieuwe versies van ERTMS 'backwards compatible' moeten zijn.

Door deze ontwikkelingen is het migratieproces ERTMS meer beheersbaar geworden.

Het is van belang dat, in geval van noodzakelijke aanpassingen van ERTMS, alle betrokken partijen niet alleen vanuit contractuele verhoudingen werken maar ook als partners acteren in het realiseren van het gezamenlijke vervoersproject. De betrokken partijen zijn immers sterk van elkaar afhankelijk om een werkend vervoerssysteem op te leveren.

Voor de ERTMS upgrade naar versie 2.3.0. Corridor is met InfraSpeed een apart contract (Supplemental Agreement nummer 5 (SA 5)) opgesteld. De opzet van SA 5 verschilt sterk van het hoofdcontract met Infrasppeed. Het is een meer 'regulier' contract met vaste aanneemsom en bonussen, in tegenstelling tot het publiek-privaat gefinancierde hoofdcontract Restated Implementation Agreement (RIA). Onduidelijkheid ten aanzien van onder welk contract werkzaamheden vallen, hebben in 2007 geleid tot omvangrijke contractuele discussies met Infrasppeed.

Het is van belang dat de Staat de voortgang en afronding van de uit te voeren werkzaamheden bewaakt en de contractuele discussies beperkt en gezien de eindfase van het project afrondt.

3.1.3 Testen en vrijgave

In 2007 is het proces van testen en vrijgave onderzocht door het externe adviesbureau Horvat & Partners. De belangrijkste conclusies van het onderzoek zijn:

- er is sprake van een flexibele organisatie met een snel lerend vermogen;
- de invulling van de testactiviteiten vindt deskundig plaats;
- er vindt een zorgvuldige en deskundige (toetsbare) review van testrapporten plaats;
- de vastlegging en de beheersing van de 'problems' is adequaat;
- er is sprake van een professionele samenvatting van reeds afgeronde en nog uit te voeren testen alsmede van vrijgave activiteiten met eventuele 'work arounds' en gebruiksbepalingen;
- de voorbereiding van het voor ERTMS versie 2.3.0 C uit te voeren testprogramma en vrijgave activiteiten vindt degelijk plaats.

Inmiddels is het proces van testen en vrijgave bij ProRail ondergebracht. Door ProRail wordt een systematische en gestructureerde aanpak gehanteerd zoals die door ProRail is ontwikkeld bij de Betuweroute.

De voortgang van het testen en vrijgave staat met name voor de Level 2 testen onder druk. Dit komt niet alleen voort uit de tijd die nodig is om de testen uit te voeren en de resultaten hieruit te verwerken, maar vooral door de beperkte beschikbaarheid van materieel. Er zijn weinig tot geen formeel afdwingbare afspraken gemaakt om het materieel voor testen tijdig en in voldoende mate te verkrijgen.

3.1.4 Nieuwe Stuurgroep HSL-Zuid

In het voorjaar van 2007 is een nieuwe Stuurgroep HSL-Zuid ingesteld. Naast de reeds betrokken partijen binnen het ministerie, nemen ook Infrasppeed, HSA en ProRail deel aan deze Stuurgroep. De Stuurgroep komt driewekelijks bijeen. Hierin vindt hoofdzakelijk afstemming plaats over de planning en de basisplanning wordt door de Stuurgroep vastgesteld. De Stuurgroep wordt voorbereid door het Tactisch Management Overleg (TMO) onder voorzitterschap van ProRail.

De algemene constatering is dat de nieuwe Stuurgroep heeft bijgedragen aan een betere afstemming tussen partijen, een meer open communicatie en groei in het 'partnership'. De onafhankelijke opstelling van de DG RWS wordt als positief en constructief ervaren.

Ondanks de positieve ontwikkelingen dienen de verschillende commerciële belangen van de contractpartijen te worden gemonitord.

3.1.5 Vervoerscontract

Begin 2007 is het totale project onder de verantwoordelijkheid van de directeur-generaal Rijkswaterstaat gebracht. In dit kader is het beheer en de beheersing van het vervoerscontract van het directoraat-generaal Personenvervoer overgegaan naar de RWS projectorganisatie HSL-Zuid. Na een aanvankelijke gewenningsperiode werd uiteindelijk deze overgang door betrokkenen als positief ervaren. De huidige werkwijze leidt tot een betere informatie-uitwisseling tussen (externe) partijen en een meer afgestemde werkwijze binnen het ministerie.

Binnen het vervoerscontract zijn de navolgende zaken belegd:

- Planning tijdelijk vervoer;
- Tijdelijke concessie;
- Schaderegeling;
- Planning definitief commercieel vervoer.

De planning voor met name de start van het commercieel vervoer onder Level 2 staat onder grote druk. De mogelijkheden van de Staat om hierop te sturen zijn erg beperkt.

Een aandachtspunt vormt verder nog het maken van eenduidige (detail)afspraken met betrekking tot de overdracht van taken en verantwoordelijkheden in relatie tot de beëindiging van de projectorganisatie HSL-Zuid.

3.1.6 Integrale Safety Case

Het document van de Integrale Safety Case (ISC) is, op nog veertien openstaande punten na, gereed. De voortgang van deze veertien punten wordt bijgehouden door middel van een 'Managementlijst ISC' waarop tevens de eventuele gebruiksbeperkingen voor commercieel gebruik zijn aangegeven indien een bepaald punt niet tijdig is opgelost. De lijst is een goed hulpmiddel voor het bijhouden van de voortgang. Inhoudelijk moet echter worden geconstateerd dat er weinig voortgang is te zien tussen de verschillende versies van de lijst.

De ISC zal in de toekomst (na oplevering) niet meer worden gebruikt. Dit zou gecompenseerd moeten worden door de veiligheidmanagementsystemen van Infrasppeed, HSA en ProRail. In de toekomst is daarmee geen hulpmiddel meer voorhanden voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat om de integraliteit te toetsen.

3.1.7 Overdracht aan ProRail

In oktober 2006 is ProRail beheerder geworden van het zuidelijk deel van de infrastructuur HSL-Zuid en is een overeenkomst getekend waarin een deel van de werkzaamheden formeel overgebracht is naar ProRail. In juli 2007 is ook het noordelijk deel van de infrastructuur HSL-Zuid formeel in beheer van ProRail gekomen. Tenslotte is op 10 december 2007 een belangrijk deel van de resterende werkzaamheden aan ProRail overgedragen (migratie ERTMS naar versie 2.3.0 Corridor, testen en vrijgave. Sinds december 2007 ligt het zwaartepunt van de infrastructuur gerelateerde werkzaamheden bij ProRail. De programmadirecteur van het 'Programma HSL-Zuid' van ProRail rapporteert direct aan zowel de Raad van Bestuur van ProRail als aan de DG RWS (als eindverantwoordelijke voor het project namens de Minister).

Vanuit zowel de projectorganisatie HSL-Zuid als ProRail komt het beeld naar voren dat de overdracht van de werkzaamheden redelijk goed is verlopen. Een groot deel van de medewerkers van de projectorganisatie HSL-Zuid is overgegaan naar ProRail.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is nu nog uitvoeringsverantwoordelijk voor:

- de Integrale Safety Case (ISC);
- de restpunten en restverplichtingen;
- de interoperabiliteitstesten;
- het relatiebeheer HSA;
- het overleg met België (het zogenaamde Opvolgingscomité).

Op zich is goed vastgelegd welke partij wat doet. Eventuele interfaceproblemen komen bij de DG RWS samen, waarmee is geborgd dat de DG RWS kan optreden als eindverantwoordelijke van het project namens de Minister.

Wij achten het van belang om er steeds attent op te blijven dat er toch geen zaken tussen wal en schip raken.

3.2 KWALITEIT EN VOLLEDIGHEID VAN IN DE VOORTGANGSRAPPORTAGE OPGENOMEN INFORMATIE

3.3.1 Opzet Voortgangsrapportage

De opzet van de voortgangsrapportage is gebaseerd op het binnen het ministerie van VenW geldende beheersmodel en informatieprofiel. De voortgangsrapportage is tot stand gekomen op basis van de interne kwartaalrapportages. Wij hebben vastgesteld dat de informatie in de voortgangsrapportage consistent is met de informatie uit de kwartaalrapportages en overige interne verslagen en documenten.

3.3.2 Scope

In de voortgangsrapportage zijn in tabel 6 van hoofdstuk 9 paragraaf 2, alle mutaties in het projectbudget HSL-Zuid opgenomen. In 2007 heeft zich één scopewijziging voorgedaan, namelijk met betrekking tot het aanbrengen van anti-vandalismeschermen boven de Rijkswegen.

3.3.3 Planning

De in hoofdstuk 7 'Integrale planning en risicoanalyse' van de voortgangsrapportage opgenomen informatie is ontleend aan het onderliggend planningssysteem en risicomanagementsysteem. Wij hebben een marginale toets uitgevoerd op de consistentie van deze informatie met andere informatie in de voortgangsrapportage. Daarbij kwamen geen bijzonderheden naar voren.

Gezien de dynamiek waarin het project zich bevindt, is het van belang op te merken dat de desbetreffende informatie in de voortgangsrapportage op dit moment op meerdere onderdelen niet meer actueel is. In de aanbestedingsbrief bij de voortgangsrapportage is dan ook een actueel beeld van de planning en de daarbij behorende risico's geschetst. Ook bij de gegeven actuele informatie dient gerealiseerd te worden dat de planning en de bijbehorende risico's aan de nodige dynamiek onderhevig kunnen zijn.

In de aanbestedingsbrief bij de voortgangsrapportage is vermeld dat gegeven het feit dat HSA pas vanaf het voorjaar van 2009 haar voorziene inkomsten kan genereren, de minister bereid is om met HSA een gesprek aan te gaan en naar oplossingen te zoeken. Wij adviseren om een mogelijk besluit door de Minister in deze, vooraf onafhankelijk te laten toetsen.

3.3.4 Financiën

In de paragrafen 9.2 en 9.3 van de voortgangsrapportage wordt ingegaan op het projectbudget en de daarbij behorende verplichtingen en kasrealisaties. Wij hebben vastgesteld dat deze informatie in overeenstemming is met de jaarrekening van het Infrastructuurfonds over 2007.

De projectkosten zullen naar de huidige inzichten van de projectorganisatie, exclusief de vanaf 2006 te betalen 25-jarige beschikbaarheidsvergoeding, € 7.161 mln bedragen. Dit betreft het huidige projectbudget ad € 7.154 mln plus de 50% verwachtingswaarde van de claim op de risicoreservering ad € 7 mln.

3.3.5 Risicoparagraaf

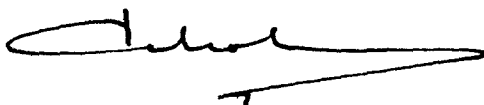
In paragraaf 8.3 van de voortgangsrapportage zijn de risico's ingedeeld in vijf hoofdgroepen. Voor iedere hoofdgroep zijn geprognosticeerde bedragen en de ontwikkeling ten opzichte van de voorgaande voortgangsrapportage opgenomen.

De bedragen zijn ontleend aan het onderliggende risicomanagementsysteem.

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

Den Haag, 3 april 2008

DEPARTEMENTALE AUDITDIENST
MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT



P. Scholte RA

4 Bijlage

Voortgangsrapportage 22 HSL-Zuid



Voortgangsrapport 22 Hogesnelheidslijn-Zuid

Colofon

Uitgegeven door: ministerie van Verkeer en Waterstaat

Informatie: www.hslzuid.nl

Datum: maart 2008

1. INLEIDING.....	4
1.1 TWEEËNTWINTIGSTE VOORTGANGSRAPPORT	4
1.2 INFORMATIE AAN DE TWEEDE KAMER	4
2. PROJECTVOORTGANG OP HOOFDLIJNEN.....	5
2.1 VOORTGANG IN DE VERSLAGPERIODE	5
2.2 STARTVOORWAARDEN COMMERCIEEL VERVOER	6
3. BELEIDSMATIGE EN ORGANISATORISCHE ASPECTEN.....	7
3.1 ACTUALISATIE VAN DE PROJECTBENADERING	7
3.2 PRORAIL	7
4. AFRONDING INFRASTRUCTUUR.....	9
4.1 ONDERBOUW.....	9
4.2 BOVENBOUW.....	10
5. ERTMS MIGRATIE, TESTEN EN VRIJGAVE INFRASTRUCTUUR.....	11
5.1 ERTMS	11
5.2 TESTPROGRAMMA	12
5.3 VRIJGAVE INFRASTRUCTUUR.....	13
6. VERVOER OVER DE HSL-ZUID.....	17
6.1 TIJDELIJK VERVOER.....	17
6.2 START COMMERCIEEL VERVOER OP AANVANGSDATUM.....	18
6.3 SCHADEVERGOEDING WEGENS SCHUIVEN AANVANGSDATUM	19
6.4 BINDEND ADVIESPROCEDURES.....	20
7. INTEGRALE PLANNING EN RISICOANALYSE	21
7.1 INFORMATIE AAN DE TWEEDE KAMER INZAKE START VERVOER	21
7.2 VIGERENDE PLANNING	21
7.3 PLANNINGSRISICO'S	22
8. RISICORESERVERING.....	25
8.1 OVERHEVELINGEN UIT DE RISICORESERVERING	25
8.2 PROGNOSE CLAIM OP DE RISICORESERVERING	25
8.3 ONTWIKKELING IN DE PROGNOSE MEERKOSTEN	26
9. DE FINANCIËN VAN HET PROJECT	27
9.1 ALGEMEEN.....	27
9.2 MUTATIES OP HET PROJECTBUDGET	27
9.3 UITGAVEN EN AANGEGANE VERPLICHTINGEN	31
9.4 REALISATIEPROGRAMMA HOGESNELHEIDSLIJN	32
OVERZICHT KAMERSTUKKEN	33
AFKORTINGENLIJST	34

1. Inleiding

1.1 Tweeëntwintigste 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 tweeëntwintigste Voortgangsrapport (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 juli 2007 tot en met 31 december 2007.

1.2 Informatie aan de Tweede Kamer

In de bijlage is een overzicht opgenomen van de in de verslagperiode aan de Tweede Kamer verzonden stukken.

In de verslagperiode is tweemaal (op 4 juli 2007 en 11 oktober 2007) Algemeen Overleg gevoerd met de Tweede Kamer.

2. Projectvoortgang op hoofdlijnen

2.1 Voortgang in de verslagperiode

De belangrijkste onderwerpen die in de verslagperiode hebben gespeeld ten aanzien van de realisatie van het vervoerssysteem HSL-Zuid zijn:

- ProRail is beheerder geworden van de HSL-infrastructuur en heeft het management van het contract met Infrasppeed op zich genomen;
- ProRail heeft een 'Programma HSL-Zuid' ingericht dat in opdracht van de DG-RWS een aantal taken op zich heeft genomen om te komen tot een stabiel vervoerssysteem;
- Om het stof in de tunnel Groene Hart te verwijderen zijn schoonmaakacties uitgevoerd. De resterende hoeveelheid stof neemt af;
- De aanpassingen aan de geluidsschermen in Noord Brabant zijn nagenoeg afgerond;
- De migratie naar (de tussenstap) ERTMS 2.3.0 Minus op Level 1 is nagenoeg afgerond, inclusief het grootste deel van de testen van de Staat. Op Level 2 zijn nog problemen geconstateerd, met name ten aanzien van het Radio Block Center. Het verhelpen van deze problemen wordt meegenomen in de implementatie van ERTMS 2.3.0 Corridor, waarmee Infrasppeed in de verslagperiode is gestart;
- In overleg met de ERTMS coördinator van de Europese Commissie is besloten op dit moment geen verdere wijzigingen in de functionaliteit van ERTMS aan te brengen;
- Om te komen tot vrijgave van de infrastructuur hebben de betrokken partijen (RWS, ProRail, IVW, de NoBo's en de ISA's) overeenstemming bereikt over een gemeenschappelijke aanpak;
- Een (nog niet complete) tussenversie van de Integrale Safety Case (ISC) is positief beoordeeld door de ISA van de Staat, IVW en ProRail. Om de ISC te completeren zal nog een aantal aanvullende punten moeten worden gerealiseerd;
- De Staat is akkoord gegaan met de versies F en G van de bij ERTMS 2.3.0 Minus behorende Availability Period Safety Case (APSC) van Infrasppeed. Infrasppeed dient verder nog een aantal aanvullende afspraken inzake veiligheidsissues na te komen. APSC versie H (behorend bij ERTMS 2.3.0 Corridor) dient Infrasppeed in maart 2008 te leveren;
- De evacuatieprocedure van HSA voor tunnels is getest, met op hoofdlijnen een goed resultaat. Ten aanzien van de gebruiksvergunningen voor tunnels zijn nog enkele dossiers onderhanden (andere buis treinvrij, langtransport en blussysteem in de Thalys). De verwachting is dat de vergunningen medio maart 2008 door de gemeenten zullen worden afgegeven;

-
- De conceptconcessie voor het tijdelijk vervoer met 160 km/uur en de daarbij behorende subsidiebeschikking zijn voorbereid. De vervolgstappen zijn gepland voor het voorjaar van 2008;
 - Het TRAXX materieel ten behoeve van het tijdelijk vervoer op Level 1 is in de verslagperiode nog niet beschikbaar gekomen. Op basis van de planning van Bombardier is de verwachting dat het materieel begin 2008 getest zal worden en eind februari 2008 toegelaten zal worden;
 - In de verslagperiode is van HSA geen nieuwe informatie ontvangen over het tijdstip waarop het gecertificeerde Thalys materieel en AnsaldoBreda materieel beschikbaar zullen komen;
 - De publiekrechtelijke concessie voor het vervoer met hoge snelheden is in concept opgesteld. Begin 2008 zal deze met HSA worden besproken;
 - Het in 2005 bereikte compromis tussen HSA en de NMBS is nog niet uitgewerkt in een vervoersovereenkomst. De Staat levert HSA ondersteuning in dit proces. Ministerieel overleg is gepland;
 - Met HSA is overeenstemming bereikt over de methode van berekenen van de schadevergoeding voor het verschuiven van de Aanvangsdatum. Op basis van nacalculatie zal de exacte omvang van de vergoeding worden bepaald;
 - Op basis van de per eind 2007 uitgevoerde risicoanalyse is geconcludeerd dat nog veel onzekerheid bestaat over zowel het moment van de start van het tijdelijk vervoer als van het hogesnelheidsvervoer.

2.2 Startvoorwaarden commercieel vervoer

Voordat het commercieel vervoer kan aanvangen dient een aantal voorwaarden te zijn ingevuld. Deze voorwaarden zijn van belang voor de momenten waarop de proefbedrijven kunnen starten ('infrastructuur zonder beperkingen') en voor de start van het tijdelijk vervoer met 160 km/uur, respectievelijk hogesnelheidsvervoer (300 km/uur). Per type materieel (TRAXX op Level 1, Thalys, TRAXX op Level 2, AnsaldoBreda) zal een vergelijkbaar traject moeten worden doorlopen.

De belangrijkste in te vullen voorwaarden voor de start van het zowel het tijdelijk vervoer als het hogesnelheidsvervoer zijn:

1. Werkende infrastructuur (inclusief gerelateerde systemen en procedures);
2. Beschikbaar materieel, waarmee over de HSL-Zuid gereden kan worden;
3. Testresultaten waaruit blijkt dat de trein en de baan goed met elkaar communiceren en dat er zich geen veiligheidsfouten voordoen (trein-baan integratie);
4. Ingeregeld vervoer (proefbedrijf), afgegeven vervoersconcessie;

en specifiek voor het grensoverschrijdende hogesnelheidsvervoer:

5. Samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS.

3. Beleidsmatige en organisatorische aspecten

3.1 Actualisatie van de projectbenadering

In het Algemeen Overleg van 24 mei 2007 met de Tweede Kamer heeft de minister aangegeven welke veranderingen in aanpak zijn doorgevoerd om de HSL-Zuid zo snel mogelijk veilig te realiseren. In VGR 21 werd beschreven dat deze aanpak drie hoofdelementen omvat: het hanteren van streefdata in plaats van harde mijlpalen, een meer geconcentreerde integrale aansturing van het project en het verbeteren van de samenwerking tussen de contractpartijen.

Onder voorzitterschap van de Directeur Generaal Rijkswaterstaat is een Stuurgroep gevormd waarin RWS, DGP, ProRail, IVW, Infrasppeed en HSA zijn vertegenwoordigd. In de praktijk functioneert deze Stuurgroep als een platform om de kennis en standpunten van de partijen met elkaar te delen en de verdere integrale aanpak af te stemmen.

Deze aanpak heeft ertoe geleid dat de risicoanalyses ten aanzien van de start van het vervoer een vollediger beeld geven. Op basis van de geanalyseerde risico's is besloten dat op 10 december 2007 niet kon worden gestart met het tijdelijk commercieel vervoer. Met een brief van 9 oktober 2007 (kenmerk 22026/274) heeft de minister dit besluit aan de Tweede Kamer kenbaar gemaakt.

3.2 ProRail

Overdracht beheer infrastructuur

De opname van de noordelijk sectie van de HSL-Zuid in het Besluit Aanwijzing Hoofdspoorwegen is op 6 juli 2007 gepubliceerd in de Staatscourant. Daarmee is ProRail beheerder geworden van het gehele HSL-Zuid tracé.

Overdracht management Infrasppeed contract

Op 9 juli 2007 heeft de minister de volmacht en beheersovereenkomst tussen de Staat en ProRail ondertekend. Hiermee heeft ProRail het management van het contract met Infrasppeed op zich genomen.

Overdracht migratie ERTMS, testen en vrijgave

Op 10 december 2007 is de overdracht van de projectscope ten aanzien van ERTMS migratie, Testen en Vrijgave van RWS naar ProRail gerealiseerd. ProRail heeft een 'Programma HSL-Zuid' ingericht dat in opdracht van de (systeemintegrator) DG RWS:

- de regie voert over de verdere implementatie van een stabiel vervoerssysteem;
- de migratie van ERTMS naar versie 2.3.0 Corridor overneemt en afrondt;

-
- het testen, de vrijgave en het proefbedrijf voorafgaand aan de normale bedrijfsvoering overneemt en afrondt.

Om de continuïteit voor een adequate uitvoering te borgen zijn circa 30 deskundigen / specialisten vanuit de RWS projectorganisatie overgegaan naar het ProRail 'Programma HSL-Zuid'.

4. Afronding infrastructuur

4.1 Onderbouw

Stof in Tunnel Groene Hart

In het Algemeen Overleg van 4 juli 2007 is gemeld dat tijdens enkele hogesnelheidstestritten in juni geconstateerd is dat zich op dat moment in de Tunnel Groene Hart een overmatige hoeveelheid stof bevond. Tijdens het rijden met hoge snelheid waaide het stof op en het vormde hinderlijke stofwolken. In beide tunnelbuizen is in oktober stof verwijderd om schade aan het materieel en de tunneltechnische installaties te voorkomen. Hierbij zijn de verticale delen afgesproeid en de horizontale delen en kabelgoten schoon gezogen. Tijdens deze schoonmaakactie is circa 20 ton stof afgevoerd uit de tunnel.

De productie van nieuw stof is beperkt. In de weekends worden de horizontale delen van de tunnel (spoor en looppaden) schoon gezogen. De hoeveelheid afgevoerd stof is aanzienlijk kleiner dan tijdens de eerste schoonmaakactie in oktober (circa 2 ton tijdens het eerste weekend in december) en neemt verder af. De stofontwikkeling wordt gemonitord. De resterende hoeveelheid stof heeft inmiddels normale proporties aangenomen.

Er gelden als gevolg van het stof geen snelheidsbeperkingen in de Tunnel Groene Hart. HSA stelt nog wel ongerust te zijn over eventuele schade aan haar treinmaterieel als gevolg van het stof.

HSL Geluidsschermen zuidelijke sectie

De aanpassingen aan de geluidsschermen zijn in de verslagperiode voorspoedig verlopen en zijn vrijwel geheel afgerond. De laatste activiteiten in januari 2008 betreffen het aanspannen van de verankering.

Juridische procedures

Inzake de financiële gevolgen van het plaatsen van voorzetwanden in de Tunnel Rotterdam Noordrand is in september overeenstemming bereikt tussen de Staat en de onderbouwaannemer. De door partijen gemaakte extra kosten worden door partijen zelf gedragen.

Ten aanzien van de herstelwerkzaamheden van een deel van de HSL geluidsschermen in Brabant en de horizontale verplaatsing bij Rijpwetering zijn door de Staat de procedures gestart om kosten te verhalen op de onderbouwaannemers.

4.2 Bovenbouw

Bij de afgifte van de Certificates of Availability voor de zuidelijke en de noordelijke sectie van de infrastructuur is expliciet met Infrasppeed overeengekomen welke restpunten nog moesten worden uitgevoerd. In de verslagperiode is een aantal punten afgehandeld. Over de afwikkeling van de nog resterende punten zijn afspraken gemaakt. De verwachting is dat hierin geen verdere problemen zullen optreden.

5. ERTMS migratie, testen en vrijgave infrastructuur

5.1 ERTMS

ERTMS migratie 2.3.0 Minus

In de brief aan de Tweede Kamer van 9 oktober 2007 inzake het go/nogobesluit is aangegeven dat Infrasppeed de (tussenstap) ERTMS versie 2.3.0 Minus conform planning had gerealiseerd. Uit de testen van de ERTMS-functionaliteit op Level 1 leek er op dat moment geen beletsel te zijn om op korte termijn te starten met het commercieel vervoer met 160 km/uur. In de verslagperiode na 9 oktober 2007 is dit beeld niet veranderd. Eind december was ERTMS minus Level 1 in technisch opzicht gereed. Enkele calamiteiten- en operationele proceduretesten zijn verschoven naar het testprogramma van ERTMS 2.3.0 Corridor.

Tijdens het testen van de Level 2 functionaliteit van ERTMS 2.3.0 Minus is in de verslagperiode een aantal problemen geconstateerd, met name in de communicatie tussen de On Board Unit (OBU) in de trein en het Radio Block Center (RBC) in de infrastructuur. Besloten is om de oplossingen ten aanzien van het RBC mee te nemen bij de implementatie van ERTMS 2.3.0 Corridor die is gestart in december 2007.

ERTMS-migratie 2.3.0 Corridor

In de verslagperiode heeft Infrasppeed de implementatie van ERTMS versie 2.3.0 Corridor ter hand genomen. Daarbij wordt tegelijkertijd gewerkt aan het oplossen van de hiervoor genoemde nog resterende openstaande punten met versie ERTMS 2.3.0 Minus Level 2. De werkzaamheden hebben zich in de verslagperiode geconcentreerd op het zuidelijke tracé en met name op de interface tussen het Nederlandse en het Belgische ERTMS, inclusief de Gateway.

De OBU 6.3 is door Infrasppeed op tijd in december 2007 geleverd. Deze OBU is speciaal voor het testen van ERTMS 2.3.0 Corridor door Infrasppeed/Siemens ontwikkeld. De technische aanpassingen aan het Radio Block Center (RBC) verlopen echter niet volgens planning. Het risico rond het tijdig beschikbaar hebben van een volledig functionerend RBC is daarmee toegenomen. In januari 2008 brengt een delegatie namens de Staat een bezoek aan Infrasppeed (i.c. Siemens) in Braunschweig om zich een beeld te vormen over de voortgang van de aanpassingen aan het RBC. De verwachting is dat de aanpassingen niet vóór 1 april 2008 zullen zijn gerealiseerd. Een gevolg hiervan zal zijn een tijdelijke snelheidsbeperking op de zuidelijke sectie tot 160 km/u, omdat op Level 1 gereden moet worden in plaats van Level 2. Onderzocht wordt hoe het testprogramma en proefbedrijf van HSA daarop aan kunnen sluiten.

Wijzigingen op ERTMS in Europees verband

In november is in overleg met de ERTMS-coördinator van de Europese Commissie gezamenlijk geconcludeerd dat het invoeren van nieuwe wijzigingen in het ERTMS in Europees verband op dit moment verregaande consequenties heeft voor doorlooptijd en kosten, en in deze realisatiefase van de HSL-Zuid niet acceptabel is. Het betreft hier wijzigingen die voor het functioneren van de HSL in de Parijs – Brussel – Amsterdam Corridor niet direct benodigd zijn. De vooruitzichten zijn echter dat vóór 2012 wel wijzigingen geïmplementeerd zullen moeten worden. Per geval zal beoordeeld worden wat nut en noodzaak van deze wijzigingen voor de PBA corridor zullen zijn (case-by-case benadering).

5.2 Testprogramma

Onderstaand worden de testen van Infrasppeed en de Staat mede in relatie tot de grensovergang toegelicht. De testen van het materieel komen aan de orde in hoofdstuk 6.

Testen in de verslagperiode

Infrasppeed

De testen van Infrasppeed inzake ERTMS 2.3.0 Minus en 2.3.0 Corridor zijn reeds in paragraaf 5.1 beschreven.

Staat

De Staat voert testen uit om de veilige en betrouwbare werking aan te tonen van de infrastructuur op de raakvlakken met het bestaande spoor (transities), en op de grensovergang met België. Daarnaast worden de operationele bedieningsprocedures getest, zowel in normale situaties als bij verstoorde situaties en calamiteiten. Ook wordt de robuustheid van de systemen getest door middel van duurtesten.

Na afronding van de testen door Infrasppeed van ERTMS 2.3.0 Minus heeft de Staat een eigen testprogramma uitgevoerd. Dit is in de verslagperiode – op enkele restpunten na – afgerond. De restpunten betreffen enkele operationele proceduretesten en calamiteitentesten. Zoals in paragraaf 5.1 aangegeven worden deze testen meegenomen in het testprogramma van ERTMS 2.3.0 Corridor.

Het resultaat van de uitgevoerde testen is een aanzienlijk aantal 'testbevindingen' (variërend van kleine punten tot 'blocking issues'). Het grootste deel hiervan is inmiddels opgelost. Een aantal van de nog openstaande bevindingen heeft betrekking op de eerder genoemde RBC-problemen. Van de rest van de testbevindingen is de verwachting dat deze geen belemmeringen of vertragingen zullen opleveren. Wel bestaat de mogelijkheid dat in het verdere testprogramma nieuwe bevindingen worden geconstateerd.

België

In het laatste kwartaal van 2007 is het Opvolgingscomité diverse malen bijeengekomen om de integrale planning van Belgische en Nederlandse

infrastructuur te bespreken. Dit heeft geresulteerd in afspraken voor een gemeenschappelijk plan voor het testen van de ERTMS systemen op het grensbaanvak en de aanpak voor vrijgave hiervan.

Vooruitblik testprogramma

Infraspeed

Infraspeed dient haar testen ten aanzien van de migratie ERTMS naar 2.3.0 Corridor in januari 2008 af te ronden.

Staat

In het vierde kwartaal 2007 is een Programma van Eisen (PvE) geformuleerd voor het testprogramma voor de infrastructuur ERTMS 2.3.0 Corridor en de operationele procedures. Begin 2008 zal dit PvE onder de regie van het ProRail Programma HSL-Zuid nader worden geconcretiseerd en uitgevoerd. Na succesvolle afronding van dit testprogramma en de certificering van het materieel (zie hieronder) volgt de trein-baan integratie. Dit dient uiteindelijk te leiden tot toelating van het materieel op de baan door IVW en tot afgifte van een Verklaring van Geen Bezwaar (VGB). ProRail geeft IVW hierover een formeel advies.

De realisatie van het testprogramma voor de infrastructuur is kwetsbaar vanwege de beperkte beschikbaarheid van geschikt testmaterieel.

België

Het gemeenschappelijk plan voor het testen van de ERTMS systemen op het grensbaanvak en de aanpak voor vrijgave hiervan zal in 2008 verder uitgewerkt worden en naar verwachting in het tweede kwartaal van 2008 worden afgerond.

5.3 Vrijgave infrastructuur

Vrijgave en certificering richten zich met name op de technische infrastructuur inclusief de systemen en procedures, de veiligheid en de transities en de integrale werking daarvan. Zoals in VGR 21 aangegeven bestonden – mede door de afhankelijkheid van de complexe Europese regelgeving – veel onduidelijkheden over het vrijgave- en certificeringsproces. In de verslagperiode is samen met ProRail, IVW, de NoBo's en de ISA's intensief gewerkt aan het in beeld brengen van het volledige proces. Dit heeft in november geresulteerd in overeenstemming over de gemeenschappelijke aanpak om te komen tot vrijgave.

Toestemming voor Gebruik Transities (TvG)

Voor gebruik van de transities met bestaand spoor heeft ProRail op 3 september 2007 en 25 oktober 2007 de TvG voor niet-commercieel vervoer verleend voor respectievelijk de zuidelijke en noordelijke sectie. Daarmee konden de testen over de transities plaatsvinden.

Ten aanzien van het commercieel vervoer wordt verwacht dat voor de noordelijke sectie de TvG transities (Level 1) medio april 2008 zal

worden verkregen. Daarmee wordt een belangrijke voorwaarde vervuld voor de start van het tijdelijk vervoer op de noordelijke sectie. De TVG transities (Level 2) voor de gehele lijn wordt verwacht per medio mei 2008.

Integrale Safety Case (ISC)

In de Integrale Safety Case komen alle veiligheidsaspecten van de HSL samen. De ISC vormt de basis waarop IVW – voorafgaand aan de start van het commercieel vervoer – aan de minister advies uitbrengt over de veiligheid van het vervoerssysteem HSL-Zuid. Revisie 4 van de ISC is in het vierde kwartaal beoordeeld. Gezamenlijk met de ISA van de Staat, IVW en ProRail is geconstateerd dat deze tussentijdse versie van de ISC op hoofdlijnen een getrouw beeld geeft van de situatie op het gebied van veiligheid binnen het project.

Revisie 4 kent nog een aantal openstaande punten, welke nog niet eerder konden worden afgerond. Dit betreft onder andere de:

- definitieve veiligheidsanalyses HSA;
- definitieve vrijgave transities voor commercieel vervoer;
- acceptatie APSC van Infrasppeed geschikt voor commercieel vervoer;
- realisatie van en bewijsvoering voor een aantal aanvullende voorzieningen (hotbox signaleringssysteem, windwaarschuwingssysteem);
- bewijsvoering voor een veilige integratie van de verschillende delen van het vervoerssysteem.

De komende periode zal de aandacht gericht zijn op het tijdig realiseren van de aanvullende voorzieningen en het completeren van de informatie voor het afronden van de ISC.

APSC (Safety Case van Infrasppeed)

De Staat is in de verslagperiode akkoord gegaan met de door Infrasppeed geleverde APSC versie F en versie G (beide behorend bij ERTMS 2.3.0 Minus). Versie H van de APSC (behorend bij ERTMS 2.3.0 Corridor) dient Infrasppeed in maart 2008 te leveren, zodanig dat deze versie eind maart 2008 door de Staat kan zijn geaccepteerd.

Aanvullende afspraken met Infrasppeed inzake veiligheidsissues

Met Infrasppeed zijn aanvullende afspraken gemaakt over het afhandelen van een aantal veiligheidsissues. Het betreft hier:

- Baanwerkersveiligheid: hiervoor bestaat een veilige tijdelijke oplossing. Er moet echter nog een definitieve procedure geïmplementeerd worden;
- Mitigeren van veiligheidsrisico's externe interfaces: door het inpassen van systemen en procedures van Infrasppeed binnen het totale vervoerssysteem kunnen veiligheidsrisico's ('hazards') ontstaan dan wel zichtbaar worden, met name op de interfaces tussen de verschillende partijen die bij de exploitatie een rol spelen (ProRail, HSA en Infrasppeed). Infrasppeed dient te bevestigen dat de aan het werk van Infrasppeed gerelateerde hazards adequaat zijn of worden gemitigeerd;

-
- Aantonen dat de gebruiksvoorwaarden die uit het ontwerp zijn voortgekomen voldoende zijn ondervangen in de operationele situatie;
 - Audits naar de werkprocessen van Infrasppeed: werken deze adequaat in de praktijk en bieden ze voldoende borging van de veiligheid;
 - Issue management: de wijze waarop Infrasppeed in de operationele situatie omgaat met veiligheidsgerelateerde vraagstukken;
 - Safety Qualification Tests: de ISA van Infrasppeed woont gedurende de testperiode (van Infrasppeed en de Staat) een aantal testen bij voor aanvullende zekerheid ten aanzien van de werking van het veiligheidssysteem.

Het op tijd leveren door Infrasppeed van de bevestiging dat de risico's op externe interfaces adequaat zijn gemitigeerd staat onder druk. Infrasppeed heeft aangegeven hiervoor niet tijdig voldoende capaciteit te kunnen vrijmaken. De Staat blijft in intensief overleg met Infrasppeed om tijdig de vereiste resultaten te realiseren.

Certificering Europese Unie

Voor de ERTMS versie 2.2.2. zal geen separaat Europees certificaat worden ontvangen, omdat deze versie niet volledig is afgerond en is 'opgegaan' in ERTMS versie 2.3.0 Minus. Voor deze laatste is een 'Interim Statement' ontvangen. De HSL-Zuid zal uiteindelijk gecertificeerd moeten worden met ERTMS 2.3.0 Corridor. Dit certificaat is nodig op grond van Europese wet- en regelgeving op het gebied van hogesnelheidsvervoer in Europa. De certificering betreft de infrastructuur, de stroomvoorziening en de veiligheids- en communicatiesystemen. Ten aanzien van deze certificering worden geen belemmeringen verwacht.

Gebruiksvergunningen tunnels

In het eerste kwartaal van 2008 worden in goed overleg met de betrokken gemeenten de laatste restpunten ten aanzien van de gebruiksvergunningen afgehandeld. De verwachting is dat de vergunningen medio maart 2008 worden afgegeven door de gemeenten.

In VGR 21 is aangegeven dat voor het verkrijgen van de definitieve gebruiksvergunningen van de tunnels de evacuatieprocedure van HSA succesvol getest dient te worden door HSA. Op 1 september 2007 is de evacuatieprocedure getest in de Tunnel Groene Hart. Met deze test heeft HSA aangetoond dat het door haar ontworpen proces op hoofdlijnen voldoet.

Bij de evaluatie van de test is afgesproken dat er – in aanvulling op de reeds aanwezige veiligheidssystemen – in de tunnels Groene Hart, Dordtsche Kil en Oude Maas een signalering zal worden aangebracht waarmee geconstateerd kan worden dat de andere (vlucht)buis treinvrij is. Hiermee wordt het evacuatieproces van HSA beter ondersteund. Gezien de technische implicaties is de verwachting dat deze aanvullende veiligheidsmaatregel niet voor de start van het proefbedrijf

zal zijn geïmplementeerd. Omdat een voldoende veilig alternatief beschikbaar is vertraagt dit de start van het proefbedrijf niet.

Het vervoeren van slachtoffers uit een tunnel na een incident vindt in principe plaats met een personentrein. Voor het geval geen elektrische tractie mogelijk is dient een ander transportmiddel beschikbaar te zijn. Samen met de Openbare Hulpverleningsdiensten worden de mogelijkheden onderzocht.

De eerste resultaten uit het onderzoek naar een blussysteem in de tractie-unit van een Thalys zijn bekend. Technisch gezien zijn er mogelijkheden om blusapparatuur in de Thalys te plaatsen en/of de ventilatielamellen in de tractiewagons van de Thalys aan te passen. Het zal naar verwachting nog geruime tijd duren voordat eindconclusies kunnen worden getrokken. Voor het eventueel toepassen van verbetermaatregelen (hetgeen betekent het aanpassen van alle Thalystreinen) is echter medewerking nodig van meerdere partijen, waaronder in elk geval de eigenaren van het materieel.

6. Vervoer over de HSL-Zuid

6.1 Tijdelijk vervoer

Na het besluit in oktober 2007 dat de start van het tijdelijk commercieel vervoer met 160 km/uur in december 2007 niet haalbaar was, kon een nieuwe startdatum nog niet worden vastgesteld. Enerzijds hangt deze datum af van de resultaten van het test- en vrijgaveprogramma van de infrastructuur, hetgeen is beschreven in hoofdstuk 5. Anderzijds is dit afhankelijk van het moment van afgifte van de vervoersconcessie en de beschikbaarheid en toelating van het TRAXX materieel op Level 1.

Vervoerconcessie

In de verslagperiode is gewerkt aan een concept concessie en de daarbij behorende concept subsidiebeschikking om tijdelijk vervoer mogelijk te maken. De vervolgstappen (advies vragen aan Beheerder Prorail en het LOCOV en het voorhangen bij de Tweede Kamer) kunnen in het voorjaar van 2008 worden gezet. De verwachting is dat de concessie tijdig kan worden afgegeven.

Beschikbaarheid en certificering materieel

HSA zal voorafgaand aan het proefbedrijf met 160 km/uur moeten bewerkstelligen dat het in te zetten TRAXX materieel voor het noordelijke tracé op Level 1 is gecertificeerd door de ISA en NoBo van HSA. Voor dit materieel hebben de risico's ten aanzien van het testen en het certificeren die in oktober 2007 werden voorzien zich daadwerkelijk voorgedaan. De Tweede Kamer is hierover geïnformeerd in de brief van 9 oktober 2007.

Over de beschikbaarheid van de TRAXX locomotieven is met HSA en de leverancier Bombardier Transport op hoog ambtelijk niveau overlegd. Na diverse overleggen heeft Bombardier een planning afgegeven op basis waarvan kan worden verwacht dat voor het TRAXX materieel op Level 1 eind februari 2008 het ISA-certificaat wordt afgegeven.

Testprogramma HSA

Vanwege de niet tijdige beschikbaarheid van het TRAXX materieel voor tijdelijk vervoer zijn de door HSA in de verslagperiode geplande toelatingstesten grotendeels verschoven naar 2008. In overleg tussen ProRail en HSA wordt voor het testen en de certificering van het door HSA in te zetten materieel capaciteit op de baan vrijgemaakt.

Integraal proefbedrijf

Het later beschikbaar komen van vrijgegeven TRAXX materieel op Level 1 heeft tot gevolg dat het proefbedrijf voor het tijdelijk vervoer 160 km/uur op de noordelijke sectie op zijn vroegst in het voorjaar van 2008 kan beginnen. Dit betreft in eerste instantie het proefbedrijf ten aanzien van procedures. Het proefbedrijf waarbij passagiers worden

ingezet kan pas plaatsvinden nadat de spoorbaan en het materieel zijn gecertificeerd en de trein-baan integratie is afgerond.

Start tijdelijk vervoer

Als resultante van bovengenoemde activiteiten zal het tijdelijk vervoer op het noordelijke tracé pas na de zomer van 2008 kunnen aanvangen (zie ook hoofdstuk 7).

6.2 Start commercieel vervoer op Aanvangsdatum

Zoals reeds in VGR 21 en in de brief van 9 oktober 2007 gemeld, bestaat er nog grote onzekerheid ten aanzien van het behalen van de Aanvangsdatum per 1 oktober 2008. De startvoorwaarden ten aanzien van de infrastructuur zijn beschreven in hoofdstuk 5. Ten aanzien van het vervoer is het noodzakelijk dat de infrastructuur zonder beperkingen beschikbaar is, dat gecertificeerde treinen beschikbaar zijn, dat de bestaande concessieovereenkomst met HSA is omgezet in een publiekrechtelijk concessie en dat de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS is gesloten.

Beschikbaarheid en certificering materieel

Voor het Thalys V300 materieel is van belang dat in 2008 het certificeringsproces in Frankrijk, België en Nederland nader wordt uitgewerkt en uitgevoerd, in samenspraak met de National Safety Authorities (IVW in Nederland). Ook Infrasppeed en Infrabel zullen hierbij betrokken zijn.

In de verslagperiode is van HSA geen nieuwe informatie ontvangen over het tijdstip waarop het gecertificeerde Thalys materieel beschikbaar zal komen. Desondanks wordt op basis van de risicoanalyses verwacht dat het gecertificeerde Thalys materieel niet eerder dan 1 juni 2008 beschikbaar zal komen (was in VGR 21: 1 maart 2008). Hiermee blijft het moment van de start van het proefbedrijf voor het hogesnelheidsvervoer met de Thalys onzeker.

Zodra het hogesnelheidsvervoer op ERTMS 2.3.0 Corridor start (op Level 2) zal ook het TRAXX materieel op Level 2 moeten gaan rijden. Op vergelijkbare wijze als TRAXX Level 1 zal in 2008 de certificering van TRAXX materieel op Level 2 moeten worden uitgevoerd. Tevens zal de certificering op de Belgische lijn 4¹ plaatsvinden. Voor het TRAXX materieel op Level 2 is nog geen concrete planningsinformatie van HSA/Bombardier ontvangen.

Ten aanzien van het door HSA bestelde AnsaldoBreda V250 materieel is in de verslagperiode geen nieuwe informatie ontvangen. Het moment waarop dit materieel voor het geplande shuttleverkeer kan worden ingezet blijft hierdoor onzeker.

¹ Lijn 4: het Belgische deel van de HSL-infrastructuur tussen de grens en Antwerpen

Omzetting concessieovereenkomst in concessie

Voordat gestart kan worden met het commercieel vervoer met hoge snelheden moet de bestaande concessieovereenkomst met HSA zijn omgezet in een publiekrechtelijk concessie. Er is voor gekozen de bestaande privaatrechtelijke overeenkomst (met de rechten van HSA en de plichten van de Staat) in stand te houden en van daaruit een aantal zaken (de verplichtingen van HSA) over te hevelen naar een publiekrechtelijke concessie. Een concept concessie is door de Staat opgesteld. Deze conceptconcessie zal begin 2008 met HSA besproken worden.

Samenwerkingsovereenkomst HSA - NMBS

Voor er internationale treindiensten tussen Nederland en België kunnen plaatsvinden moet een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten tussen HSA en NMBS. Over de totstandkoming van deze overeenkomst is in maart 2005 een compromis bereikt tussen Nederland en België waarin naast de bediening van Breda en Den Haag ook de langere reistijden in België aan de orde kwamen. Dit compromis moet door de vervoerders HSA en NMBS worden uitgewerkt in een vervoersovereenkomst. Tot op heden is deze overeenkomst niet tot stand gekomen. De NMBS geeft aan eerst financiële garanties van de Belgische overheid te willen hebben. De duur van de formatie van een nieuw Belgisch federaal kabinet stond voortgang op dit dossier in de weg.

In november heeft de minister gesproken met de Belgische federale staatssecretaris. Deze gaf aan dat de bestelling van het treinstel voor de bediening van Den Haag en Breda nog niet heeft plaatsgevonden. Bij de Belgische federale staatssecretaris is aangedrongen op een voortvarende en onverkorte uitvoering van de afspraken uit maart 2005. Van belang is dat België op korte termijn geld vrijmaakt in de begroting voor de treinen die Den Haag en Breda gaan bedienen.

De totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS is een startvoorwaarde voor het grensoverschrijdende hogesnelheidsvervoer en vormt inmiddels een reëel risico voor de start van internationale verbindingen over de HSL-Zuid. Het in maart 2005 bereikte compromis tussen België en Nederland moet worden uitgewerkt in een overeenkomst. Gezien het belang van deze overeenkomst levert de Staat ondersteuning aan HSA. Op korte termijn zal overleg op ministerieel niveau plaatsvinden.

6.3 Schadevergoeding wegens schuiven Aanvangsdatum

HSA had haar bereidheid om mee te werken aan het tijdelijk rijden verbonden aan een schadevergoeding van de Staat voor het verschuiven van de Aanvangsdatum. De minister heeft in de brief van 9 oktober 2007 aan de Tweede Kamer laten weten dat overeenstemming is bereikt over een schadevergoeding van maximaal € 37,5 miljoen, waarbij op basis van nacalculatie de exacte omvang moet worden bepaald. Een gedane toezegging door V&W ten aanzien

van het verstrekken van een bijdrage ten behoeve van het toepassen van ERTMS in de TRAXX locomotieven wordt bij de nacalculatie betrokken.

De overeenkomst waarin de schadevergoeding wordt vastgelegd is in concept gereed. Afronding vindt plaats in samenhang met de concessie en subsidiebeschikking voor tijdelijk vervoer.

6.4 Bindend adviesprocedures

Niet tijdige beschikbaarheid treinen

Ten aanzien van de bindend adviesprocedure inzake de verantwoordelijkheid voor het niet tijdig beschikbaar zijn van de AnsaldoBreda treinen is geen nieuwe ontwikkeling te melden. De procedure is door HSA opgeschort.

Reistijden en bediening Breda en Den Haag

De bindend adviesprocedure inzake de reistijden in België en de bediening van Breda en Den Haag is afgerond met de uitspraak van het college van adviseurs op 31 juli 2007. HSA is in het gelijk gesteld over de langere reistijden in België en de Staat in de bediening van Breda en Den Haag.

Naar aanleiding van de uitspraak zal HSA haar oorspronkelijke claim tot verlaging van de concessievergoeding aanpassen. Zodra een nieuwe claim is ontvangen zal overleg met HSA starten over de omvang van de verlaging van de concessievergoeding.

7. Integrale planning en risicoanalyse

7.1 Informatie aan de Tweede Kamer inzake start vervoer

In de begeleidende brief bij VGR 21 aan de Tweede Kamer (kenmerk 22026/273, 10 september 2007) waren de toen vigerende streefdata voor ingebruikname van de HSL-Zuid:

- Voor het tijdelijke vervoer op de noordelijke sectie Amsterdam – Rotterdam met 160 km/uur onder ERTMS Level 1: vanaf december 2007;
- Voor het grensoverschrijdend hogesnelheidsvervoer met 300 km/ uur onder ERTMS Level 2: 1 oktober 2008.

In de brief van 9 oktober 2007 is de Tweede Kamer geïnformeerd over het besluit van de minister om in december 2007 nog niet te starten met het tijdelijk vervoer op de noordelijke sectie op Level 1. De redenen voor het niet starten van het tijdelijk vervoer op ERTMS Level 1 waren vooral gebaseerd op het opruimen van het stof in de Tunnel Groene Hart, de veiligheid (APSC versie F), ERTMS in de locomotieven en het toelatingsproces van het TRAXX materieel. Verder dient nog het vrijgavetraject te worden doorlopen. Dit moet leiden tot een Verklaring van Geen Bezwaar door IVW die vereist is voordat kan worden gestart met het proefbedrijf van HSA.

Naast de bedreigingen op het behalen van de streefdatum van het tijdelijk vervoer is in de brief aangegeven dat ook de haalbaarheid van de streefdatum voor de Aanvangsdatum Vervoer per 1 oktober 2008 nog steeds onder druk staat.

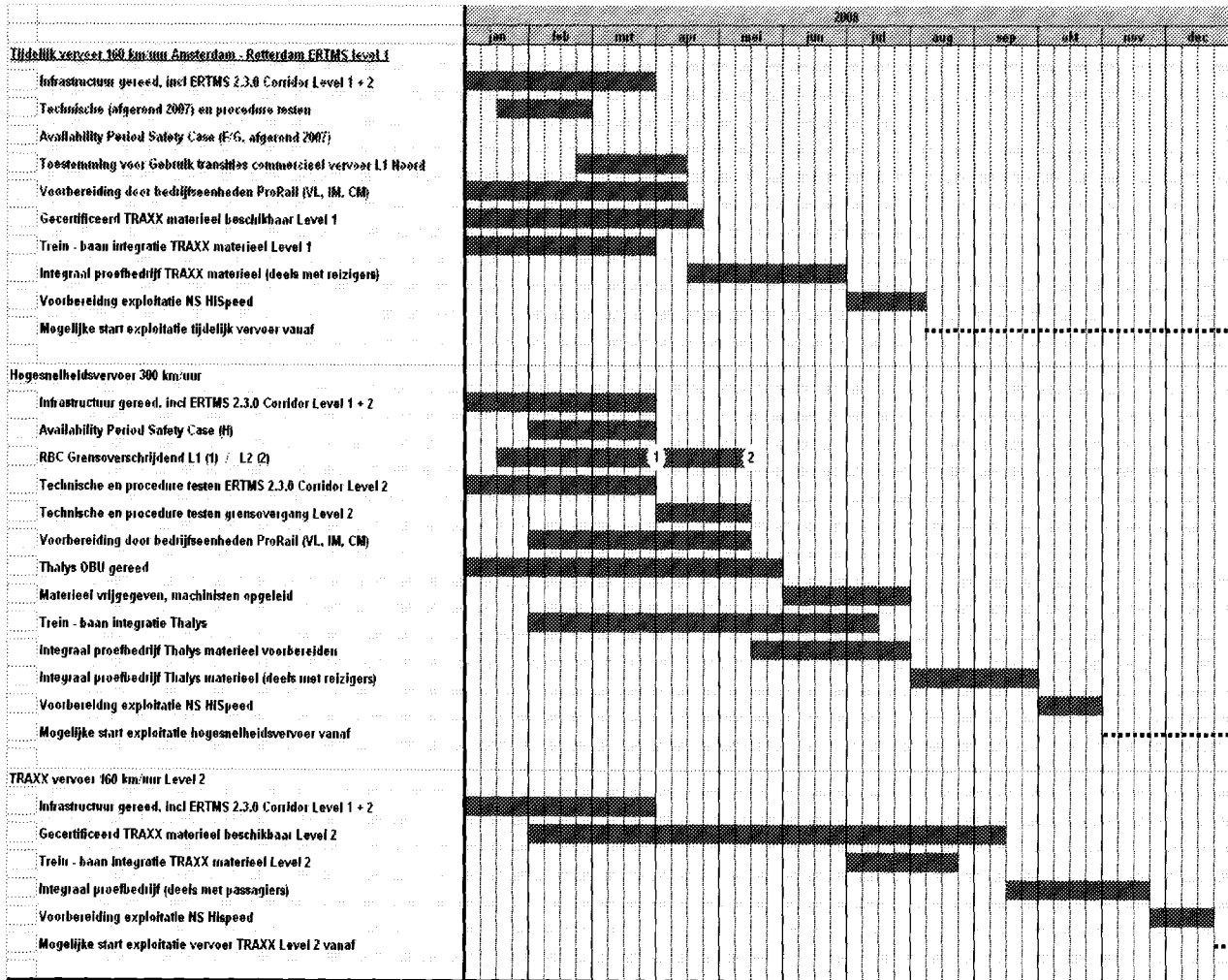
7.2 Vigerende planning

De informatie in deze en de volgende paragraaf is gebaseerd op het beeld per 31 december 2007 over de vigerende planning en de planningsrisico's ten opzichte van deze planning. In de aanbiedingsbrief bij deze VGR 22 zal een actueel beeld per begin maart 2008 worden gegeven.

Voor het tijdelijk vervoer met 160 km/uur op Level 1 is na het vervallen van de startdatum 10 december 2007 geen nieuwe streefdatum vastgesteld. De startdatum van het tijdelijk vervoer is daarmee een resultante geworden van alle activiteiten die nodig zijn om de startvoorwaarden in vervulling te laten gaan.

De onzekerheden die samenhangen met de activiteiten die nodig zijn voor de start van het hogesnelheidsvervoer zijn aanleiding om hiermee op dezelfde wijze om te gaan.

Figuur 1 geeft de integrale planning weer met de activiteiten die nodig zijn voorafgaand aan het commercieel vervoer en de daaruit voortvloeiende mogelijke startdata van het tijdelijke vervoer en het hogesnelheidsvervoer. Deze planning is gebaseerd op de inzichten per 31 december 2007. In paragraaf 7.3 worden de belangrijkste risico's aangegeven die gevolgen kunnen hebben voor het behalen van de in figuur 1 aangegeven mogelijke startdata. In verband met eventueel optredende risico's zijn de perioden na de mogelijke start weergegeven als een stippellijn.



Figuur 1 vigerende integrale planning per 31 december 2007

7.3 Planningsrisico's

Eind 2007 is voor de integrale planning een risicoanalyse uitgevoerd op de startvoorwaarden voor het tijdelijke vervoer en het hogesnelheidsvervoer. Onderstaand worden beknopt de meest relevante risico's c.q. startvoorwaarden weergegeven die uit deze analyse voortvloeien.

Risico's c.q. startvoorwaarden ten aanzien van het 160 km/uur tijdelijk vervoer op de noordelijke sectie

- Het TRAXX materieel met de juiste OBU (voor het gebruik op Level 1) dient op tijd beschikbaar te zijn.
- Voor het ISA statement op de TRAXX voor rijden op Level 1 zijn toelatingstesten vereist. Er bestaat een kans dat dit langer gaat duren dan de geplande doorlooptijd van zes weken. Ook bestaat er een kans dat een tweede cyclus van zes weken nodig is.
- Uit het proces van certificering van het TRAXX materieel door de ISA van Bombardier kunnen restricties voortvloeien. Deze restricties kunnen belemmerend zijn voor de trein-baan integratie en dus voor het starten van het integraal proefbedrijf en het commercieel vervoer.
- Nadat de infrastructuur en het materieel zijn gecertificeerd moeten trein-baan integratie testen worden uitgevoerd voor zowel het tijdelijk vervoer als het hogesnelheidsvervoer. Dit dient te leiden tot vrijgave van de combinatie infrastructuur/materieel voor de start van het proefbedrijf. Gezien het innovatieve karakter van de HSL-Zuid is er onvoldoende beschikking over vergelijkingmateriaal. Het proces kan vertraging oplopen omdat de betrokken partijen in het vrijgaveproces de definities waarop de bewijsvoering ten aanzien van functionaliteit en veiligheid dient te worden gebaseerd met elkaar af moeten stemmen.
- Het is mogelijk dat voortvloeiend uit de testen van de trein-baan integratie aanvullende testen moeten worden uitgevoerd die op het kritieke pad liggen.
- Ondanks goede vorderingen blijft de kans bestaan dat de Openbare Hulpdiensten niet tijdig instemmen met de start van het tijdelijk commercieel vervoer.
- Stof in de Groene Harttunnel zou het uit te voeren testprogramma van HSA kunnen belemmeren. Door de opruimwerkzaamheden van Infrasppeed is de hoeveelheid stof verminderd.
- Als gevolg van bevindingen tijdens het proefbedrijf kan blijken dat herstel en/of hertesten nodig zijn waardoor het proefbedrijf uitloopt.
- IVW en ProRail hebben de ambitie de beoordeling van de bewijsvoeringsdocumenten inzake functionaliteit en veiligheid sneller uit te voeren dan de wettelijke termijn van acht weken. De kans bestaat dat deze tijdswinst niet gerealiseerd kan worden.
- Het risico bestaat dat niet tijdig overeenstemming met HSA wordt bereikt over de concessie voor het tijdelijk vervoer en/of dat de beschikbare tijd voor de voorhangprocedure overschreden wordt.

Risico's c.q startvoorwaarden ten aanzien van het hogesnelheidsvervoer 300 km/uur

- De realisatie van het testprogramma voor de infrastructuur is kwetsbaar vanwege de beperkte beschikbaarheid van geschikt testmaterieel.
- Indien de testen met het Thalys materieel onvoldoende bevredigend verlopen kan vertraging ontstaan in het verkrijgen van het NoBo certificaat. Dit certificaat is een voorwaarde voor het verkrijgen van een Verklaring van Geen Bezwaar van IVW voor het Thalys materieel.
- De kans bestaat dat het TRAXX materieel met OBU op Level 2 nog niet beschikbaar en toegelaten is op het moment dat het hogesnelheidsvervoer met de Thalys kan starten.
- Trein-baan integratie: identiek risico als bij startvoorwaarden ten aanzien van het 160 km/uur vervoer.
- Het risico bestaat dat RBC-gerelateerde problemen en andere problemen op Level 2 vertraging veroorzaken. In december is geconstateerd dat Infrasppeed extra ontwikkelingstijd nodig heeft voor de aanpassing van het RBC in relatie tot de grensovergang. In januari wordt dit nader met Infrasppeed geanalyseerd.
- Infrasppeed dient na de implementatie van ERTMS 2.3.0 Corridor een nieuwe versie (H) van de APSC op te leveren. Het risico bestaat dat de Infrasppeed niet tijdig voldoende capaciteit kan vrijmaken en/of dat de kwaliteit van de bewijsvoering onvoldoende is waardoor vertraging ontstaat op de vrijgave van de infrastructuur.
- De Samenwerkingsovereenkomst tussen NMBS en HSA is nog niet tot stand gekomen. De NMBS geeft aan eerst financiële garanties van de Belgische overheid te willen hebben. De duur van de formatie van een nieuw Belgisch federaal kabinet stond voortgang op dit dossier in de weg. Ministerieel overleg is gepland.

Conclusie

Op basis van de per eind 2007 uitgevoerde risicoanalyse is geconcludeerd dat nog veel onzekerheid bestaat over zowel het moment van start van het tijdelijk vervoer als van het hogesnelheidsvervoer. In februari en begin maart 2008 wordt opnieuw een risicoanalyse op de planning uitgevoerd. De inzichten die hieruit voortvloeien zullen worden verwerkt in de aanbiedingsbrief bij dit Voortgangsrapport 22.

8. Risicoreservering

8.1 Overhevelingen uit de risicoreservering

Ter dekking van meerkosten boven het projectbudget is de Tweede Kamer in een aantal tranches akkoord gegaan met de overheveling van de risicoreservering naar het projectbudget. Tabel 1 geeft de stand van de overhevelingen en bestedingen per 31 december 2007 aan.

Tranches Bedragen in €	Overgeheveld	Besteed t/m 31-12-2007	Resteert	Status
1 ^e tranche (juni 2003)	174 mln	174 mln	0 mln	Afgewikkeld
2 ^e tranche (juli 2004)	90 mln	90 mln	0 mln	Afgewikkeld
Vogelproblematiek (juli 2004 en juni 2006)	23 mln - 17 mln	6 mln	0 mln	Afgewikkeld
3 ^e tranche (april 2005)	97 mln	97 mln	0 mln	Afgewikkeld
4 ^e tranche (oktober 2006)	40 mln	40 mln	0 mln	Afgewikkeld
5 ^e tranche (oktober 2006)	35 mln	35 mln	0 mln	Afgewikkeld
6 ^e tranche (februari 2007)	31 mln	6 mln	25 mln	Nog te besteden
7 ^e tranche (mei 2007)	9 mln		9 mln	Nog te besteden
Totaal	482 mln	448 mln	34 mln	

Tabel 1: overzicht overheveling risicoreservering naar projectbudget

In de verslagperiode zijn geen verzoeken aan de Tweede Kamer gedaan voor vrijgave van middelen uit de risicoreservering.

Van de totaal overgeheveld € 482 mln is tot en met de verslagperiode € 448 mln besteed. Voor het jaar 2008 resteert daarmee € 34 mln verplichtingenruimte uit de risicoreservering.

8.2 Prognose claim op de risicoreservering

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 7 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 56 mln en minus € 32 mln.

Bedragen in €	VGR 22	VGR 21	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	489 mln	491 mln	-/- 2 mln
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 482 mln	-/- 482 mln	0 mln
Claim op risicoreservering 50% waarde	7 mln	9 mln	-/- 2 mln
Claim op risicoreservering 90% waarde	63 mln	67 mln	-/- 4 mln

Tabel 2: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

In de verslagperiode is de resterende claim op de risicoreservering gedaald van € 9 mln naar € 7 mln. De belangrijkste mutaties worden toegelicht in de volgende paragraaf.

In de risicoreservering wordt geen rekening gehouden met vervoersrisico's. Deze worden wél meegenomen in de integrale risico-inventarisaties.

8.3 Ontwikkeling in de prognose meerkosten

Tabel 3 geeft de ontwikkeling weer van de risicohoofdgroepen. De weergegeven prognose betreft het totaal van reeds getroffen en nog te treffen maatregelen ten laste van de risicoreservering.

Bedragen in €	VGR 22	VGR 21	Mutatie
Planningsrisico's	121 mln	131 mln	-/- 10 mln
Raakvlakrisico's	159 mln	155 mln	+ 4 mln
Tegenvallers contracten	86 mln	100 mln	-/- 14 mln
Beheerskosten	103 mln	83 mln	+ 20 mln
Risico's na realisatiefase	20 mln	22 mln	-/- 2 mln
Totaal	489 mln	491 mln	-/- 2 mln

Tabel 3: prognose risicoreservering inclusief reeds verrichte overhevelingen.

In de verslagperiode is de prognose meerkosten per saldo met € 2 mln gedaald. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door een bijdrage uit het begrotingsartikel B&O Hoofdwegen voor het aanbrengen van anti-vandalismeschermen op viaducten over de A4 en de A16. Daarnaast is sprake van een aantal verschillende mutaties die elkaar in financieel opzicht vrijwel opheffen.

9. De financiën van het project

9.1 Algemeen

Dit hoofdstuk behandelt de ontwikkeling van de projectkosten en uitgaven in de verslagperiode. De aanpassingen aan het spoorwagetrack 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.

9.2 Mutaties op het projectbudget

In de verslagperiode zijn de volgende mutaties op het projectbudget van toepassing. De mutaties zijn opgenomen in deze VGR 22, vooruitlopend op de verwerking in de Rijksbegroting.

BTW

De post 'BTW' in het budget is met € 31 mln verhoogd ten opzichte van VGR 21. Dit bedrag bestaat uit € 27 mln BTW die in 2007 is betaald door de HSL-Zuid, en € 4 mln correctie over 2006. Het totaal van € 31 mln wordt door het Ministerie van Financiën gecompenseerd en toegevoegd aan het begrotingsartikel van de HSL-Zuid.

Anti-vandalismeschermen

Voor het aanbrengen van anti-vandalismeschermen boven rijkswegen is € 1,7 mln overgeheveld van het budget voor Beheer & Onderhoud Rijkswegen naar de HSL-Zuid.

Technische mutatie

In 2007 is € 8,3 mln ontvangen van derden. Dit voordelig saldo ontvangsten is toegevoegd aan het HSL-budget.

Indexering

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
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1,50%	2,75%	2,75%	1,40%	2,50%	4,50%	3,00%	2,75%	1,25%	0,39%	0,66%	0,44%

Tabel 4: prijsindexpercentages

Het projectbudget per 31 december 2007 is weergegeven in de volgende tabel. De genoemde budgetmutaties zijn hierin verwerkt.

	PKB dl 3 (pp'95)	Wijzigingen pp'95		Totaal (pp'95)	Prijs- index ('96-'07)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'07)
		Vorige perioden	Deze periode				
Uitvoeringskosten	3.089	680	8	3.777	878	-144	4.511
Grondverwerving	324	-72		252	26		278
Subtotaal	3.413	608	8	4.029	904	-144	4.789
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	1.022	8	4.443	920	-144	5.219
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	1.861	8	5.282	1.064	0	6.346
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2							808
Totaal projectbudget inclusief BTW							7.154
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³							2.992
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW ⁴							10.146

Tabel 5: 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 € 30 mln voor de onderhoudscomponent gedurende 25 jaar voortvloeiend uit contractwijzigingen op het Infraspeed contract. Tevens is de jaarlijkse indexeringsaanpassing van de beschikbaarheidsvergoeding verwerkt in het bedrag. De afname van € 3 mln ten opzichte van het in VGR 21 vermelde bedrag is te verklaren door een lichte daling van de gemiddelde indexering ten opzichte van de vooraf ingeschatte indexering.
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 dit 22^e voortgangsrapport.

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/ 2007	20/22
Saldo scopewijzigingen	1.423			
Aanbestedingsresultaat civiele onderbouw	251	272	1999	7
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)	17	18	1999	7
Aanbestedingsresultaat Tunnel Groene Hart	-/- 23	-/- 25	1999	7
Lagere realisatiestand uitgaven t/m 2000	-/- 2	-/- 2		9
'Oude' spanning raming en budget	81	91	2000	11
Regieovk. taakorganisaties/versterking organisatie	21	25	2001	11
Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer	25	29	2001	11
1 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m vogelproblematiek	18	23	2004	15
3 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	7	9	2007	21
Saldo mee- en tegenvallers	755			
Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.178			

Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.178			
Vrijval begroting PPS Infraprovider	-/- 408	-/- 476	2001	9
Saldo ontvangsten	87	106	'99/'00 '01/'02 '03/'04 '05/'06 '07	7/9 10/12 14/16 18/20 22
Extra EU-subsidies	13	16	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Saldo technische mutaties	-/- 309			
Subtotaal mutaties	1.869			
Totaal op prijspeil 1995	5.282			

Tabel 6: mutatieoverzicht projectbudget (bedragen in € miljoen) exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider

9.3 Uitgaven en aangepane verplichtingen

Uitgaven

Tabel 7 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 31 december 2007 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 6.953 mln betaald (97,2% 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	6.109,1	104,0	6.213,1	5.086,3	115,5	1011,3
Grondverwerving	309,7	0,2	309,9	309,9		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	6.848,5	104,2	6.952,7	5.825,9	115,5	1011,3

Tabel 7: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2007

Verplichtingen

In tabel 8 zijn de aangepane verplichtingen opgenomen. Tot en met 31 december 2007 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.130 mln verplicht (99,7% 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	6.306,1	85,7	6.391,8	5.265,0	115,5	1.011,3
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.044,0	85,7	7.129,7	6.002,9	115,5	1.011,3

¹⁾ Dit bedrag is inclusief € 825,6 miljoen aan BTW verplichtingen. Het bedrag aan te betalen BTW wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, jaarlijks gecompenseerd door middel van een ophoging van het projectbudget.

Tabel 8: aangepane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2007

9.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Bedragen in mln €	Totaal	T/m 2006	2007	2008	2009	2010	2011	later
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.027	5.659	167	201				
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.601	2.358	42	201				
- FES regulier	1.710	1.710						
- Privaat	940	939	1					
- EU-ontvangsten	193	192	1					
- Ontvangsten derden	101	93	8					
- Risicoreservering	482	367	115					
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)	115	114	1					
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.001	11					
Totaal IF 17.03	7.154	6.774	179	201				
Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF 13.04) ²	2.962	44	128	114	115	116	116	2.329
Onderhoud wijzigingen Infraprovider (IF 13.04)	30	0	1	1	1	1	1	25
Totaal geplande realisatie	10.146	6.818	308	316	116	117	117	2.354

Tabel 9: realisatieprogramma HSL-Zuid

Ontvangsten

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	106,5	4,3	110,8
EU-subsidie	194,1		194,1
Totaal	300,6	4,3	304,9

Tabel 10: ontvangsten HSL-Zuid t/m 31 december 2007

In 2007 is € 8,3 mln aan ontvangsten van derden geboekt ten gunste van de HSL-Zuid.

² De bedragen in deze reeks zijn exclusief BTW

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
14-09-2007	Brief minister ter aanbieding van het eenentwintigste voortgangsrapport HSL-Zuid (periode 1 januari – 30 juni 2007), met bijlage Voortgangsrapport 21 HSL-Zuid (VGR 21)	Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 22026, nr. 273
09-10-2007	Brief minister over go/nogobesluit over tijdelijk vervoer met 160 km/u en de streefdata van december 2007 en oktober 2008, met bijlage Go/nogobesluit HSL-Zuid en bijlage Weergave uitkomsten integrale risicoanalyse	Tweede Kamer, vergaderjaar 2007-2008, 22026, nr. 274

Afkortingenlijst

APSC:	Availability Period Safety Case
BTW:	Belasting Toegevoegde Waarde
CoA:	Certificate of Availability
DG RWS:	Directeur Generaal Rijkswaterstaat
ERTMS:	European Railway Traffic Management System
EU:	Europese Unie
GSM-R:	GSM for Railways
HSA:	High Speed Alliance
HSL-Zuid:	Hogesnelheidslijn-Zuid
IBOI:	Index Bruto Overheidsinvesteringen
ISA:	Independent Safety Assessor
ISC:	Integrale Safety Case
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
LOCOV:	Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NoBo:	Notified Body
OBU:	On Board Unit
PBA-Corridor:	Corridor Parijs – Brussel – Amsterdam
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PPS:	Publiek Private Samenwerking
RBC:	Radio Block Center
RCT:	Real Configuration Tests
RWS:	Rijkswaterstaat
SNCF:	Société Nationale des Chemins de fer Français
VGR:	Voortgangsrapport