

Voortgangsrapportage 29 Hogesnelheidslijn Zuid

Datum 23 september 2011
Status definitief

Inhoud

1	Inleiding 3
1.1	Negenentwintigste Voortgangsrapportage 3
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 3
2	Projectvoortgang op hoofdlijnen 4
3	Infrastructuur 6
3.1	Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC) 6
3.2	Specifieke infrastructuur issues 6
3.3	Overdracht naar de ProRail-lijnorganisatie 7
4	Veiligheid 8
4.1	Resterende veiligheidsissues 8
5	Vervoer 9
5.1	Vervoerconcessie 9
5.2	Ontwikkeling commercieel vervoer 9
5.3	Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS 11
5.4	Materieel en materieelplanning 11
5.5	Geluid van HSL-treinen 12
6	Financiën 14
6.1	Algemeen 14
6.2	Mutaties op het projectbudget 14
6.3	Uitgaven en aangegane verplichtingen 17
6.4	Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn 18
6.5	Overhevelingen uit de risicoreservering 19
6.6	Prognose claim op de risicoreservering 19
Bijlage: Overzicht Kamerstukken 20	
Afkortingenlijst 21	

1 Inleiding

1.1 Negenentwintigste Voortgangsrapportage

Het project Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) valt onder de Regeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. Deze regeling voorziet in een halfjaarlijkse rapportage over de vorderingen van het project, zowel qua uitvoering als financiën. Deze negenentwintigste Voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 januari 2011 tot en met 30 juni 2011.

1.2 Informatie aan de Tweede Kamer

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

In de verslagperiode is op 1 februari 2011 Algemeen Overleg gevoerd met de Tweede Kamer.

2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

Infrastructuur

Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

Om het EMC-probleem structureel op te lossen worden vier extra AT-stations (Autotransformator stations) gebouwd voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De oplevering hiervan is gepland in het begin van het vierde kwartaal van 2011.

Na oplevering van de vier extra AT-stations kan het merendeel van de EMC gebruiksbependingen worden opgeheven en is onbeperkt vervoer mogelijk met treinen tot 500 Ampère per trein. Voor treinen boven 500 Ampère ("dubbele Thalysen") kan de beperking pas volledig worden opgeheven nadat de versnelde ombouw van de VIRM1 is voltooid. De voltooiing van deze versnelde ombouw is gepland voor 1 september 2013. Ombouw van de VIRM1 is nodig gebleken om deze trein minder gevoelig te maken voor EMC beïnvloeding.

Om de periode te overbruggen tot aan oplevering van de AT-stations, is in de vorige verslagperiodes een aantal aanvullende tussentijdse maatregelen genomen. Door deze maatregelen tegen EMC-verstoringen is het in deze verslagperiode mogelijk geworden, om de dienstregeling per 4 april 2011 uit te breiden met een halfuurdienst tussen Amsterdam – Rotterdam – Breda via de HSL-Zuid.

Naar aanleiding van de ervaringen met het VIRM-1 materieel is besloten nader onderzoek te doen naar de EMC-gevoeligheid van het overig treinmaterieel dat regelmatig op de parallelloop van de HSL-Zuid rijdt. Dit onderzoek wordt naar verwachting in het vierde kwartaal van 2011 afgerond.

Vervoer

Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam – Breda

In de verslagperiode is het commercieel vervoer over de HSL-Zuid verder uitgebreid. In de hele verslagperiode reed de Thalys 10x per dag per richting tussen Amsterdam en Parijs. Daarnaast reed HSA ook 2x per uur per richting de Fyra-verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. Vanaf 4 april 2011 heeft HSA haar dienstverlening uitgebreid en is ze gestart met de Fyra-verbinding Amsterdam - Breda over de HSL-Zuid.

Vanaf die datum rijdt Fyra met tijdelijk HST-Prio materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) tussen Amsterdam Centraal, Schiphol, Rotterdam Centraal en Breda. In beide richtingen voert HSA op alle dagen een half-uursdienst uit. De maximale rijdsnelheid bedraagt 160 km/uur. De reistijd tussen Schiphol en Breda is door de hogere snelheid afgenomen van 1 uur en 36 minuten naar 53 minuten. In totaal rijden er nu 444 treinen per week.

Na de aansluiting van Breda op 4 april 2011 heeft HSA bij wijze van introductie-aanbod in de rest van de maand april toeslagvrij binnenlands vervoer over HSL aangeboden op het traject Rotterdam - Breda.

Geluid

Gedurende de verslagperiode is opnieuw veel aandacht besteed aan de geluidsproductie van de HSL-Zuid. De door de Staat en de vervoerder genomen maatregelen zoals het stiller maken van het tijdelijke HST-Prio materieel heeft er toe geleid dat er in 2010 geen overschrijding van de geluidsnormen heeft plaatsgevonden.

Ter afronding van de eerste fase van het meetplan hebben er geluidmetingen aan de gevel plaatsgevonden aan de oostzijde van het tracé ter hoogte van Lansingerland. Deze locatie is in overleg met de gemeente Lansingerland en de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL bepaald en is gelijk aan de locatie waar DCMR in het voorjaar van 2010 heeft gemeten. TNO stelt vast dat het stiller maken van het Prio-materieel (waarmee tijdelijk op de HSL-zuid wordt gereden) heeft geleid tot een 11 à 13 dB lager geluidsexpositie niveau.

TNO heeft om een uitspraak te kunnen doen over de huidige geluidssituatie, aanvullende immissieberekeningen uitgevoerd. Voor zowel de locatie bij Hoogmade als aan de westzijde van de HSL-Zuid ter hoogte van Lansingerland blijft de geluidbelasting binnen de in het Tracébesluit genoemde voorkeursgrenswaarde dan wel de eerder verleende hogere waarde.

Voor de oostzijde van de HSL-Zuid ter hoogte van Lansingerland zijn aanvullende berekeningen gemaakt om een verwachting uit te kunnen spreken over de geluidbelasting in 2011. Daarnaast is voor het betreffende appartement waar de metingen zijn verricht, nader onderzoek gedaan naar de in het verleden gedane akoestische berekeningen, zodat duidelijk is geworden of het terecht is dat de gemeente is uitgegaan van de voorkeurswaarde.

In eerste instantie leken de meest recente metingen aan de oostzijde niet tot nieuwe inzichten te leiden. Uit nadere beschouwing blijkt echter dat het meetpunt bij het appartementengebouw aan de oostzijde niet goed vergelijkbaar is met de meetpunten bij woningen aan de westzijde. Daarom zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd. Uit deze berekeningen blijkt dat voor deze locatie niet aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan in 2011 en daarom worden vervolgstappen met de gemeente Lansingerland besproken.

3 Infrastructuur

3.1 Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

Proces Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

Om het EMC-probleem structureel op te lossen worden vier extra AT-stations gebouwd voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De oplevering hiervan is gepland in het begin van het vierde kwartaal van 2011.

Na oplevering van de vier extra AT-stations kan het merendeel van de EMC gebruiksbependingen worden opgeheven en is onbeperkt vervoer mogelijk met treinen tot 500 Ampère per trein. Voor treinen boven 500 Ampère ("dubbele Thalysen") kan de beperking pas volledig worden opgeheven nadat de versnelde ombouw van de VIRM1 is voltooid. De voltooiing van deze versnelde ombouw is gepland voor 1 september 2013. Ombouw van de VIRM1 is nodig gebleken om deze trein minder gevoelig te maken voor EMC beïnvloeding.

Om de periode te overbruggen tot aan oplevering van de AT-stations, is in de vorige verslagperiodes een aantal aanvullende tussentijdse maatregelen genomen. Door deze maatregelen tegen EMC-verstoringen is het in deze verslagperiode mogelijk geworden, om de dienstregeling per 4 april 2011 uit te breiden met een halfuurdienst tussen Amsterdam – Rotterdam – Breda via de HSL-Zuid.

EMC-metingen

Naar aanleiding van de ervaringen met het VIRM-1 materieel wordt nader onderzoek gedaan naar de EMC-gevoeligheid van ander treinmaterieel dat regelmatig op de parallelloop langs het tracé van de HSL-Zuid rijdt. Een aantal problemen met EMC gevoeligheid is geconstateerd. Of hiervoor nog maatregelen nodig zijn wordt nader onderzocht. Het onderzoek wordt naar verwachting in het vierde kwartaal afgerond.

De in de vorige verslagperiodes gemelde tijdelijke maatregelen ter mitigatie van het "mengtermen" risico¹ blijven van kracht tot het moment dat uit statistisch onderzoek gebleken is dat het risico aanvaardbaar is, dan wel dat de tijdelijke maatregelen door structurele maatregelen zijn vervangen.

3.2 Specifieke infrastructuur issues

ERTMS

Nadat naast de Thalys ook de TRAXX op de HSL is gaan rijden, hebben er zich in het tweede kwartaal van 2011 meer verbindingproblemen tussen de infrastructuur en de trein voorgedaan dan in het eerste kwartaal van 2011. Deze problemen leiden tot een lagere punctualiteit en soms tot uitval van treinen. De verbindingproblemen worden zowel door baan- als treinsystemen en de interactie daartussen veroorzaakt. Er is een multidisciplinaire Taskforce Communicatie ingesteld om de problemen te

¹ Een mengterm ontstaat door een gelijktijdige EMC-beïnvloeding van het conventionele spoor en het treinmaterieel aanwezig op dat spoor in combinatie met een specifieke bedrijfstoestand van het onderstation voor energievoorziening van het conventionele spoor.

analyseren en te komen met voorstellen tot verbetering. Er wordt door de diverse betrokken partijen intensief en succesvol samengewerkt. Naast het analyseren en oplossen van de technische problemen wordt door middel van procesverbetering de afhandeling van storingen geoptimaliseerd. Dit resulteert in een afname van het aantal verbindingstoringen en een reductie van de opgelopen vertraging. Van nog niet alle storingen is de oorzaak bekend en incidenteel manifesteert zich nog een nieuwe storing.

Afwikkeling bouwfase contract met Infrasppeed

In voorgaande voortgangsrapportages is gemeld dat tussen Infrasppeed en de Staat voortvloeiend uit de bouwfase nog het geschilpunt 'reimbursable sum' resteert. Voor behandeling hiervan wordt – conform het contract – het Committee of Experts ingeschakeld. In de verslagperiode zijn voorbereidingen getroffen. Behandeling van de zaak is gepland voor november 2011

Claims van de Staat op onderbouwaannemers

Over de claim 'geluidschermen Brabant' heeft de Raad van Deskundigen uitspraak gedaan. De Raad van Deskundigen oordeelt dat sprake zou zijn geweest van een onvoorwaardelijke opdracht aan de aannemer en stelt daarmee de Staat in het ongelijk. Tegelijkertijd kent de Raad van Deskundigen wel een schadevergoeding toe aan de Staat. Het feit dat in deze specifieke situatie de opdracht als onvoorwaardelijk is beoordeeld door de Raad van Deskundigen is voor de Staat echter niet acceptabel. Daarom heeft de Staat arbitrage door het Nederlands Arbitrage Instituut opgestart. De mondelinge behandeling wordt in de eerste helft van 2012 ingepland.

Restactiviteiten aanleg

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

3.3 Overdracht naar de ProRail-lijnorganisatie

Voor het inregelen van de exploitatie van de HSL-Zuid wordt voorzien dat ProRail nog enkele jaren specifieke activiteiten zal verrichten. Deze zullen lopen tot aan het moment dat het vervoerssysteem volledig en stabiel functioneert. Deze activiteiten worden in aanvulling op de normale activiteiten die ProRail vanuit de rol van beheerder van de HSL-infrastructuur vervult. De extra activiteiten bestaan uit de voorbereiding en ingebruikname van de internationale verbinding Amsterdam – Brussel over de HSL-Zuid met de V250-treinen en het vervangen van het tijdelijke materieel door de V250-treinstellen. Hierbij levert ProRail een bijdrage aan het uitvoeren van het Integraal Proefbedrijf, aan de toelating van de V250-treinen en aan de ingebruikneming van het nieuwe materieel.

4 Veiligheid

4.1 Resterende veiligheidsissues

ATB verbeterde versie

De HSL-Zuid infrastructuur is aangepast voor ATB verbeterde versie (ATB-vv). Om dit werkzaam te laten zijn, moeten alle treinen in Nederland aangepast zijn. Met betrekking tot het materieel resteert nog het aanpassen van een aantal goederentreinen (BR189, 39 stuks) en een deel van de internationale reizigerstreinen. De Thalystreinen zullen naar verwachting in de loop van 2011 voorzien zijn van ATB-vv.

Tot het moment dat er ook voldoende goederenmaterieel is aangepast zijn er snelheidsbeperkingen bij de zogenaamde '100+punten'. Door de start van de Fyra-treindienst Amsterdam-Breda is er een nieuw 100+punt ontstaan bij de aansluiting bij Zevenbergschen Hoek. Momenteel resteren er snelheidsbeperkingen bij de aansluiting bij Rotterdam Lombardijen (voor reizigers- en goederentreinen) en Zevenbergschen Hoek (voor goederentreinen). Dit heeft beperkte gevolgen voor de rijtijd op het conventionele spoor. Het streven is dat eind 2011 ATB-vv in voldoende goederenmaterieel ingebouwd is zodat IVW toestemming kan geven om deze laatste snelheidsbeperkingen op te heffen. De overige snelheidsbeperkingen bij Hoofddorp (sein 1118, 1120 en 1130) en bij Rotterdam Lombardijen (sein 896) zijn opgeheven.

5 Vervoer

5.1 Vervoerconcessie

Zoals in de Regeling HSL-heffing van 16 juni 2009 is opgenomen bedraagt het jaarlijkse concessiebedrag voor HSA € 164,5 mln (prijspeil 2009). Dit is circa € 166,5 mln op prijspeil 2010. In het Memorandum van Overeenstemming van 18 december 2008, gesloten tussen de Staat, NS en HSA is een uitstel van betaling van de gebruiksvergoeding voor HSA overeengekomen gedurende een periode van drie tot maximaal vier jaar.

Op 9 juni 2009 is de Kamer geïnformeerd over het voornemen om de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet per 1 juli 2009 aan HSA te verlenen. In diezelfde brief is gemeld dat voor een aantal artikelen van de concessie (de kwaliteit van het dienstenaanbod, de uitvoering HSL-Zuid diensten, het bedieningspatroon in de ingroeiperiode en de rijtijden) gedurende de periode dat HSA nog niet over voldoende treinen kan beschikken om een verbinding definitief te rijden, de Staat niet tot handhaving zal overgaan. Deze toezegging tot niet handhaven is nog steeds van kracht. HSA heeft uiteraard de verplichting om zich naar vermogen in te zetten de treinen zo snel mogelijk te verkrijgen en om de afspraken omtrent de inzet daarvan na te leven.

In de tweede helft van 2010 heeft HSA aan de Staat gemeld dat zij haar business case zou gaan updaten. Aanleiding vormde de negatieve financiële resultaten bij HSA. Op 8 december 2010 is gemeld aan de Kamer dat HSA, NS en de Staat hierover in overleg zijn. In de verslagperiode heeft hierover een technische briefing plaatsgevonden op 26 januari 2011 en een Algemeen Overleg op 1 februari 2011. Na deze Kamerdebatten zijn de gesprekken tussen HSA, NS en de Staat geïntensiveerd met als doel om een oplossing te bereiken waarbij de belangen van de reiziger en de belastingbetaler centraal staan.

5.2 Ontwikkeling commercieel vervoer

In de verslagperiode is het commercieel vervoer over de HSL-Zuid verder uitgebreid. In de hele verslagperiode reed de Thalys 10x per dag per richting tussen Amsterdam en Parijs. Daarnaast reed HSA ook 2x per uur per richting de Fyra-verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. Vanaf 4 april 2011 heeft HSA haar dienstverlening uitgebreid en is ze gestart met de Fyra-verbinding Amsterdam - Breda over de HSL-Zuid.

Vanaf die datum rijdt Fyra met tijdelijk HST-Prio materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) tussen Amsterdam Centraal, Schiphol, Rotterdam Centraal en Breda. In beide richtingen voert HSA op alle dagen een half-uursdienst uit. De maximale rijdsnelheid bedraagt 160 km/uur. De reistijd tussen Schiphol en Breda is door de hogere snelheid afgenomen van 1 uur en 36 minuten naar 53 minuten.

Na de aansluiting van Breda op 4 april 2011 heeft HSA bij wijze van introductieaanbod in de rest van de maand april toeslagvrij binnenlands vervoer over HSL aangeboden op het traject Rotterdam -Breda.

In totaal rijden er nu 444 treinen per week, 2 x per uur. Tabel 1 laat de actuele planning zien voor de verdere uitbreiding van het commercieel vervoer via de HSL-Zuid.

Tabel 1: Uitbreiding commercieel vervoer via de HSL-Zuid

Treindiensten	Startmoment	Materieel	Frequentie	Reistijdwinst ²
Amsterdam – Rotterdam	<i>Gerealiseerd</i>	Traxx+Prio	32 x p.d.	21 minuten
Amsterdam – Parijs	<i>Gerealiseerd</i>	Thalys	10 x p.d.	51 minuten
Amsterdam – Breda	4 april 2011	Traxx+Prio	32 x p.d.	33 minuten
Amsterdam – Rotterdam	*)	V250	32 x p.d.	29 minuten
Amsterdam – Breda	*)	V250	32 x p.d.	46 minuten
Amsterdam – Brussel	*)	V250	16 x p.d.	51 minuten
Den Haag - Breda – Antwerpen - Brussel	Onbekend	V250	8 x p.d.	20 minuten

*) Welke uitbreiding van NS Hispeed eerst plaatsvindt, hangt af van de beschikbaarheid van de nieuwe hogesnelheidstreinen V250, de toelatingsprocedures en de opleidingen van het personeel, uiteraard in samenwerking met NMBS.

De reizigersaantallen van Fyra laten ook in tweede kwartaal een stijging zien, van 553.000 in Q1 naar 688.000 in Q2. In tabel 2 treft u een overzicht aan van de reizigersaantallen van de Fyra en Thalys. Dit laat zien dat de reiziger de weg van Brabant naar de Randstad over de HSL goed weet te vinden.

Tabel 2: Reizigersaantallen Fyra en Thalys

	Fyra	Thalys
2010 – 1^e kwartaal	92.000	323.000
2010 – 2^e kwartaal	149.000	437.000
2010 – 3^e kwartaal	152.000	464.000
2010 – 4^e kwartaal	215.000	422.000
2011 – 1^e kwartaal	553.000	393.000
2011 – 2^e kwartaal	688.000	512.000

² De reistijdwinst is ten opzichte van de snelste verbinding voordat het HSL-spoor in gebruik werd genomen. De reistijdwinst van Fyra Amsterdam – Brussel ten opzichte van de Intercity Amsterdam – Brussel bedraagt 65 minuten.

5.3 Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS

De samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS beoogt om o.a. de verdeling van kosten en opbrengsten te regelen op de verbindingen Amsterdam – Brussel en Den Haag – Breda – Brussel. Over veel zaken is inmiddels overeenstemming bereikt tussen de vervoerders; op dit moment worden de conceptteksten geactualiseerd en aangevuld met de gemaakte afspraken.

Daarnaast speelt de discussie dat vervoerder NMBS zekerheid wil verkrijgen over de financiële compensatie aan NMBS door de Belgische Staat voor de bediening van Den Haag – Breda – Brussel. Van Belgische zijde is eerder in 2010 gemeld dat de reeds in 2005 gemaakte afspraken over het extra benodigde (20^e) V250-treinstel en de bediening Den Haag – Breda – Brussel worden uitgevoerd. Minister Vervotte heeft NMBS inmiddels tot tweemaal toe opdracht gegeven over te gaan tot het bestellen van het 20^e treinstel. NMBS is echter zelf nog altijd niet tot de bestelling van deze trein overgegaan: dit is een zorgelijke ontwikkeling, zeker nu de productielijn bij de fabrikant deels is afgebouwd.

Gezien deze situatie heeft de Nederlandse Staat gevraagd aan HSA het proces te starten om een verbinding Breda - Antwerpen over de HSL-Zuid/HSL-4 aan te bieden op het moment dat de Beneluxtrein wordt vervangen door de Fyra, zo lang bediening van Den Haag - Breda - Brussel niet mogelijk is. HSA is hiertoe bereid omdat zij ook het belang onderschrijft van een goede verbinding tussen Zuid-Nederland en België, maar heeft aangegeven dat medewerking van NMBS en de Belgische Staat noodzakelijk is. NMBS wenst hier alleen aan mee te werken wanneer ook de Belgische Staat de keuze voor uitvoering van dit 'ingroeiscenario' bevestigt en zij hiervan geen financieel nadeel ondervindt.

5.4 Materieel en materieelplanning

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

Huidig materieel (Traxx)

Direct na de vorige verslagperiode is het aangepaste inzetcertificaat van de Traxx-locomotieven op ERTMS level 2 afgegeven (31 januari 2011). De overstap naar level 2 levert geen snelheidsverhoging van de HST-Prio treinen op, maar maakt het mogelijk dat de Traxx en de Thalys tegelijkertijd op hetzelfde baanvak op level 2 kunnen rijden.

Dit heeft verschillende voordelen. Ten eerste kan de Thalys hierdoor op het noordelijke deel op een hogere inhaalsnelheid gaan rijden. Dit geeft Thalys een hogere punctualiteit want het kan, indien nodig, zes minuten inlopen tussen Schiphol en Rotterdam. Ten tweede kunnen de treinen dichter op elkaar rijden waardoor minder onderlinge beïnvloeding van de dienstregeling ontstaat. Gegeven de vastliggende grenstijden bij de Nederlands-Belgische grens zal deze hogere snelheid voorlopig eerst ten goede komen aan de betrouwbaarheid van de dienstverlening in Nederland. Pas nadat de problemen met de communicatie tussen de baan en de trein zijn opgelost is daadwerkelijk op het noordelijke deel

overgeschakeld naar level 2. Dit is 16 september 2011 geëffectueerd. Ten zuiden van Rotterdam stond de baan al in level 2.

AnsaldoBreda

AnsaldoBreda voert uitgebreide tests uit die benodigd zijn voor de toelating van V250-materieel in Nederland en België. Om het vrijgaveproces van het V250-materieel te bespoedigen wordt door Nederland en België intensief samengewerkt in High Level Meetings waarbij alle betrokken partijen aanwezig zijn.

5.5 Geluid van HSL-treinen

Gedurende de verslagperiode is opnieuw veel aandacht besteed aan de geluidsproductie van de HSL-Zuid. De Staat heeft een aantal vervolgstappen genomen om overschrijding van de geluidsnormen te voorkomen en dit te monitoren.

Er wordt op dit moment gewerkt aan een nieuwe bijgewerkte versie van het Reken- en Meetvoorschrift. In dit Reken- en Meetvoorschrift wordt de categorie (categorie 9) voor hogesnelheidsmaterieel aangepast. Na deze aanpassing zullen zowel de Thalys, de ICE als de V250 in deze categorie worden ingedeeld. Tevens wordt een nieuwe bovenbouwcorrectie voor Rheda-spoor en een railruwheidscorrectie toegevoegd aan het Reken- en Meetvoorschrift.

Metingen Lansingerland

In het najaar van 2010 zijn door TNO bij twee woningen in Lansingerland geluidmetingen op de gevels en achter de geluidsschermen uitgevoerd. Dit voorjaar zijn door TNO geluidmetingen op de gevel en achter de schermen (referentiepunt) uitgevoerd bij één woning aan de oostzijde van het tracé. Deze locaties zijn in overleg met de gemeente Lansingerland en de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL bepaald en zijn gelijk aan de locatie waar DCMR in het voorjaar van 2010 heeft gemeten.

Doel van de metingen was om te kunnen vaststellen wat het effect van het stiller maken van het tijdelijke Priomaterieel was op de geluidimmissie op de gevels en om te kunnen beoordelen of in 2011 binnen de waarden uit het Tracébesluit wordt gebleven.

TNO stelde vast dat het stiller maken van het Priomaterieel (waarmee tijdelijk op de HSL-zuid wordt gereden) heeft geleid tot een 11 à 13 dB lager geluidsexpositie niveau. In de tweede helft van 2010 had TNO bij metingen aan de westzijde al een reductie van 9 à 11 dB geconstateerd. De getroffen maatregel 'aanpassing van het remsysteem en gladdere wielen' heeft gezorgd voor een significant lagere geluidsbelasting, waardoor de geluidsoverlast sterk is verminderd.

Geluidruimte

Om een uitspraak te kunnen doen over de huidige geluidssituatie heeft TNO aanvullende immissieberekeningen uitgevoerd voor de locaties bij Hoogmade en aan de westzijde van het tracé te Lansingerland. Hieruit bleek dat de geluidbelasting bij de dienstregeling voor het kalenderjaar 2011 binnen de in het Tracébesluit genoemde voorkeursgrenswaarde dan wel de eerder verleende hogere waarden blijft.

Aan de oostzijde van het tracé zijn in Lansingerland metingen verricht bij een recent gebouwde appartementencomplex (W.G. Witteveenstraat) dat ten tijde van het Tracébesluit nog niet bestond en nog niet was ontworpen. Er zijn aanvullende berekeningen gemaakt om een verwachting uit te kunnen spreken over de geluidbelasting in 2011 bij het appartement in de W.G. Witteveenstraat. TNO heeft deze zomer de metingen aan de oostzijde gebruikt om, uitgaande van de te verwachte aantallen treinen, een verwachting voor 2011 op te stellen. Daarnaast is voor dit appartement nader onderzoek verricht naar de akoestische berekeningen die ten tijde van het opstellen van de bestemmingsplannen zijn uitgevoerd, zodat duidelijk is geworden dat het terecht is dat de gemeente is uitgegaan van de voorkeurswaarde, zoals vastgelegd in het Tracébesluit.

Deze berekeningen van de geluidruimte zijn deels gebaseerd op gemeten geluidniveaus van het Priomaterieel en de Thalys met 160 km/uur bij de woningen in Lansingerland. Daarnaast is gebruik gemaakt van de metingen in Galder en Zevenbergschen Hoek voor de geluidniveaus van de V250 en de Thalys bij respectievelijk 250 en 300 km/uur. Uit deze berekeningen blijkt dat voor deze locatie niet aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan in 2011 en daarom worden vervolgstappen met de gemeente Lansingerland besproken.

Er is op 1 september 2011 met vertegenwoordigers van de gemeente Lansingerland overleg geweest. In dat overleg zijn afspraken gemaakt over de vervolgaanpak. Eén van de belangrijkste conclusies van het gesprek was dat de akoestische effecten van eventuele aanvullende geluidmaatregelen voor zowel de tijdelijke als de eindsituatie op dit moment onbekend zijn en dat aanvullend onderzoek nodig is. Daarnaast is geconstateerd dat deze maatregelen in ieder geval ook voor de eindsituatie effectief moeten zijn.

Deze definitieve situatie kan in beeld worden gebracht wanneer zowel de Thalys als de V250 met hoge snelheid rijden, daar zijn deze schermen immers voor ontworpen. Aanvullende metingen zijn nodig op het moment dat op het gehele tracé van de HSL-Zuid regelmatig en gedurende een aantal dagen met hoge snelheid gereden kan worden. Deze metingen zullen op verschillende locaties zo snel mogelijk plaatsvinden, maar dit is afhankelijk van de instroom van de V250. Op basis van deze metingen kan vervolgens bepaald worden of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Bij het maken van deze beslissing zal vanzelfsprekend de doelmatigheid in ogenschouw genomen worden.

Op 15 maart 2011 en 21 juni 2011 heeft de Gemeente Breda weer voorlichtingsbijeenkomsten georganiseerd op verzoek van de wijkraden Haagse Beemden, Buitengebied Zuid-West en de dorpsraden Prinsenbeek en Princenhage. Aan deze voorlichtingsbijeenkomst hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en HSA hun bijdrage verleend. Tijdens dit overleg wordt naast de klachten over geluid ook informatie gedeeld met betrekking tot de geluidmetingen op de HSL-zuid.

6 Financiën

6.1 Algemeen

Dit hoofdstuk behandelt de ontwikkeling van de projectkosten en uitgaven in de verslagperiode. De aanpassingen aan het spoorwegnet bij Breda en aan de rijkswegen A4 en A16 zijn separaat opgenomen. Hierdoor wordt de aansluiting met de PKB deel 3, de begroting en de jaarrekening behouden.

PKB deel 3 (1996) geeft aan dat met de aanleg van de HSL-Zuid een investeringsbedrag is gemoeid van € 3,413 miljard (exclusief BTW, prijspeil 1995), exclusief de bijdrage aan België. Voor een compleet beeld is de bijdrage aan België in het kostenoverzicht opgenomen.

6.2 Mutaties op het projectbudget

In de verslagperiode hebben geen mutaties op het projectbudget plaatsgevonden.

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

Tabel 3: prijsindexpercentages

Het projectbudget per 30 juni 2011 is weergegeven in de volgende tabel.

	PKB dl 3 (pp'95)	Wijzigingen pp'95		Totaal (pp'95)	Prijs- index ('96-'10)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'10)	
		Vorige perioden	Deze periode					
Uitvoeringskosten	3.089	741		3.830	896	-144	4.582	
Grondverwerving	324	-72		252	26		278	
Subtotaal	3.413	669		4.082	922	-144	4.860	
België		364		364	16		380	
Vorbereidingskosten		50		50			50	
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	1.083		4.496	938	-144	5.290	
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	1.922		5.335	1.082	0	6.417	
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2							839	
Totaal projectbudget inclusief BTW								7.256
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³								2.996
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW ⁴								10.252

Tabel 4: projectbudget HSL-Zuid (bedragen in € mln)

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

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van het projectbudget tot en met deze 29^e voortgangsrapportage.

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

Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.206			
Vrijval begroting PPS Infraprovider	-/- 408	-/- 476	2001	9
Saldo ontvangsten	116	142	'99/'00	7/9
			'01/'02	10/12
			'03/'04	14/16
			'05/'06	18/20
			'07/'08	22/24
			'09	26/28
Extra EU-subsidies	13	16	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Budgetoverdracht naar SSO	-2	-2	2009	26
Bijdrage Herstel & Inrichting Sophiapolder	-1	-1	2009	27
Saldo technische mutaties	-/- 284			
Subtotaal mutaties	1.922			
Totaal op prijspeil 1995	5.335			

Tabel 5: mutatieoverzicht projectbudget (bedragen in € miljoen) exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider

6.3 Uitgaven en aangegane verplichtingen

Uitgaven

Tabel 6 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 30 juni 2011 is ten behoeve van het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.203 mln betaald (99% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Spoorwegen	Art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.439,9	26,2	6.466,1	5.339,3	115,5	1.011,3
Grondverwerving	306,4	0,3	306,7	306,7		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.176,0	26,5	7.202,5	6.075,7	115,5	1.011,3

Tabel 6: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2011

Verplichtingen

In tabel 7 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 30 juni 2011 is voor het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.214 mln verplicht (99% van het projectbudget exclusief de beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal ¹⁾	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Spoorwegen	art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.441,9	33,7	6.475,6	5.348,8	115,5	1.011,3
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.179,8	18,8	7.213,5	6.086,7	115,5	1.011,3

1) Dit bedrag is inclusief € 847,4 miljoen aan BTW verplichtingen. Het bedrag aan te betalen BTW wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, jaarlijks gecompenseerd door een ophoging van het projectbudget.

Tabel 7: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2011

6.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Bedragen in mln €	Totaal	T/m 2007	2008	2009	2010	2011	later
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.129	5.826	136	33	55	79	-
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.630	2.400	112	26	13	79	
- FES regulier	1.710	1.710					
- Privaat	940	940					
- EU-ontvangsten	193	193					
- Ontvangsten derden	137	101	24	7	5		
- Risicoreservering	519	482			37		
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)	115	115	-	-	-	-	-
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.012	-	-	-	-	-
Totaal IF 17.03	7.256	6.953	136	33	55	79	-
Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF 13.04) (excl. BTW) ¹	2.962	168	117	118	118	118	2.323
Onderhoud wijzigingen Infraprovider (IF 13.04) ¹	34	2	1	1	1	1	28
Totaal geplande realisatie	10.252	7.123	254	152	174	198	2.351

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

Tabel 8: realisatieprogramma HSL-Zuid

Ontvangsten

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	147,2	0,6	147,8
EU-subsidie	194,1		194,1
Totaal	341,3	0,6	341,9

Tabel 9: ontvangsten HSL-Zuid t/m 30 juni 2011

In het eerste halfjaar van 2011 is € 0,6 mln aan ontvangsten van derden geboekt ten gunste van de HSL-Zuid. Dit betreft ontvangsten voortvloeiend uit verkopen van grond en ontvangen vergoedingen van derden.

6.5 Overhevelingen uit de risicoreservering

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

Tot en met de huidige rapportageperiode is € 519 mln budget beschikbaar gesteld uit de risicoreservering.

6.6 Prognose claim op de risicoreservering

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 35 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 27 mln en minus € 17 mln.

Bedragen in €	VGR 29	VGR 28	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	554 mln	555 mln	-/- 1 mln
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 519 mln	-/- 519 mln	-
Potentiële claim op risicoreservering 50% waarde	35 mln	36 mln	-/- 1 mln
Potentiële claim op risicoreservering 90% waarde	62 mln	63 mln	-/- 1 mln

Tabel 10: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

In het eerste halfjaar van 2011 is de resterende potentiële claim op de risicoreservering met € 1 mln afgenomen van € 36 mln naar € 35 mln.

Bijlage: 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
6 januari 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu over de financiële stand van zaken m.b.t. de HSL-Zuid	22026, nr. 324
25 januari 2011	Brief/mededeling van de minister van Infrastructuur en Milieu inzake de vertrouwelijke brief van de minister inzake het vervoer op de HSL en positie van HSA	22026, nr. 326
31 januari 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu over de nieuwe business case van HSA o.a. inzake de aanbesteding van vervoer op de HSL-Zuid	22026, nr. 327
1 april 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu inzake de aanbieding van Voortgangsrapport 28 HSL-Zuid	22026, nr. 332
31 mei 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu inzake het vertrouwelijk ter inzage leggen, alleen voor leden, van een drietal rapporten inzake de HSL/HSA	22026, nr. 333
16 juni 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu inzake de vertrouwelijkheid ten aanzien van de HSA-problematiek	22026, nr. 334
17 juni 2011	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu inzake de beantwoording van vragen inzake Voortgangsrapport 28 HSL-Zuid	22026, nr. 335

Afkortingenlijst

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