

## **Voortgangsrapport 25 Hogesnelheidslijn Zuid**

Datum            September 2009  
Status

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding 3</b>
1.1	Vijfentwintigste Voortgangsrapport 3
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 3
<b>2</b>	<b>Projectvoortgang op hoofdlijnen 4</b>
2.1	Voortgang in de verslagperiode 4
<b>3</b>	<b>Infrastructuur 6</b>
3.1	Infrastructuur items 6
3.2	Overdracht naar de ProRail lijnorganisatie 8
<b>4</b>	<b>Veiligheid 9</b>
4.1	Specifieke veiligheidsissues 9
<b>5</b>	<b>Vervoer 10</b>
5.1	Start commercieel vervoer Amsterdam – Rotterdam 10
5.2	Start commercieel vervoer Amsterdam – Brussel – Parijs 10
5.3	Vervoersconcessie 10
5.4	Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS 11
5.5	Schadevergoeding uitstel Aanvangsdatum 12
5.6	Materieel en materieelplanning 13
<b>6</b>	<b>Financiën 15</b>
6.1	Algemeen 15
6.2	Mutaties op het projectbudget 15
6.3	Uitgaven en aangegane verplichtingen 18
6.4	Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn 19
6.5	Overhevelingen uit de risicoreservering 20
6.6	Prognose claim op de risicoreservering 20
<b>Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken 22</b>	
<b>Afkortingenlijst 23</b>	

## 1 Inleiding

### 1.1 **Vijfentwintigste 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 vijfentwintigste Voortgangsrapport (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 januari 2009 tot en met 30 juni 2009.

### 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 4 februari 2009 en op 17 februari 2009 Algemeen Overleg gevoerd met de Tweede Kamer.

## 2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

### 2.1 Voortgang in de verslagperiode

#### **Infrastructuur**

DBI (Deutsche Bahn International) heeft onderzoek gedaan naar eventuele alternatieven voor ERTMS. DBI constateert dat er in dit stadium geen redenen meer zijn om naar een alternatief systeem uit te wijken. De daaraan verbonden kosten en risico's zouden niet opwegen tegen de mogelijke voordelen. ERTMS is in Nederland na veel inspanning en testen gerijpt en robuust geworden.

In de verslagperiode is verder onderzoek gedaan naar adequate maatregelen om mogelijke EMC-verstoringen (verhoogde aanraakspanning en verstoorde werking van het treinbeveiligingssysteem van het nevenliggende conventionele spoor) te voorkomen. Het onderzoek is uitgebreid met een aantal alternatieve oplossingsrichtingen. Beoogd wordt om tot een goede afweging te komen tussen de alternatieven waarbij rekening wordt gehouden met aanvaardbare risico's en kosten. Afronding van het onderzoek is voorzien in het derde kwartaal van 2009.

#### **Veiligheid**

Met HSA en ProRail vindt – op basis van een analyse van kosten en baten – overleg plaats om niet tot realisatie over te gaan van het eerder door HSA gewenste aanvullende Evacuation Support System. De huidige systemen en procedures zijn reeds veilig bevonden en voldoen aan de van kracht zijnde regelgeving.

#### **Vervoer**

Het integraal proefbedrijf voor de dienst Amsterdam – Rotterdam met het Traxx materieel op level 1 is afgerond. In de verslagperiode hebben de zogenaamde reizigerstesten plaatsgevonden en is een duurproef gedurende vijf dagen gehouden waarbij geheel volgens de dienstregeling is gereden. Het volledige programma was medio juni afgerond.

Aan het einde van de verslagperiode is de verwachting dat op zeer korte termijn een go/no-go besluit zal worden genomen over de start van het commercieel vervoer op het noordelijke tracé in september 2009.

Voor het verlenen van de vervoerconcessie aan HSA op 1 juli 2009 zijn in de verslagperiode alle voorbereidingen afgerond. De concessie verplicht HSA tot het uitvoeren van de vervoerdiensten zoals in de concessieovereenkomst overeengekomen. De condities van de vervoersconcessie zijn nagenoeg gelijk aan de contractuele bepalingen die in december 2001 tot stand zijn gekomen.

De afwijkingen zijn het gevolg van het opnemen in de vervoerconcessie van de afspraken uit het Memorandum van Overeenstemming van 18 december 2008, gesloten tussen de Staat en HSA. Het betreft het uitstel dat HSA heeft gekregen van het betalen van de gebruiksvergoeding gedurende een periode van drie tot maximaal vier jaar vanwege de financiële situatie waarin HSA was gekomen door de problemen met ERTMS.

Op 16 juni 2009 is de Ministeriele Regeling HSL-heffing ondertekend. Door middel van deze regeling wordt het concessiebedrag voor HSA Beheer N.V. (HSA) voor het verrichten van openbaar vervoer op het hogesnelheidsnet vastgesteld.

De totstandkoming van een samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS blijft problematisch. De NMBS wil zekerheid verkrijgen over de financiële compensatie aan de NMBS door de Belgische Staat voor de bediening Den Haag – Breda – Brussel. Het laatste gesprek hierover tussen de Ministers van België en Nederland heeft op 1 april 2009 plaatsgevonden. De Belgische minister Vanackere heeft in dit gesprek aangegeven de gezamenlijke conclusies uit het overleg van 2005 te zullen naleven. Een vervolgesprek tussen beide ministers is in de komende verslagperiode voorzien. In een brief van 30 juni 2009 van de minister aan de Belgische minister is nog eens benadrukt dat een snelle oplossing nodig is. Het niet tijdig tot stand komen van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS is een reëel risico voor de start van een deel van de internationale diensten over de HSL-Zuid. De samenwerkingsovereenkomst is geen voorwaarde om de Thalys over de HSL te laten rijden, omdat dit valt onder een andere samenwerkingsvorm (Thalysgroup, waarin SNCF, NMBS en HSA zijn vertegenwoordigd).

Onderzoek wordt verricht om ten tijde van de start van het internationale vervoer over de HSL-Zuid een extra verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen mogelijk te maken, naast de stoptrein die nu al tussen Roosendaal en Antwerpen rijdt. Een volwaardige internationale Intercityaansluiting op Roosendaal is de best mogelijke optie voor de reiziger. Het doortrekken van de Intercity Charleroi – Brussel – Antwerpen – Essen naar Roosendaal komt hiervoor in aanmerking.

Het Baan Trein Integatie (BTI) programma van de Thalys is nagenoeg afgerond. De BTI-testen hebben niet tot blokkerende bevindingen geleid. In juni zijn er duurproeven uitgevoerd. Verwacht wordt dat het besluit om te gaan rijden met de Thalys op de corridor Amsterdam-Parijs op korte termijn binnen de Thalysgroup wordt genomen.

Indien op korte termijn wordt gestart met de Thalys zullen op het noordelijke baanvak Amsterdam – Rotterdam de Traxx en de Thalys voorlopig met 160 km/u gaan rijden onder ERTMS Level 1 omdat een baanvak slechts in één level van ERTMS geschakeld kan staan. Beoogd wordt dat ten zuiden van Rotterdam de Thalys met 300 km/u zal gaan rijden onder ERTMS Level 2. De snelste reistijd Rotterdam – Antwerpen wordt daarmee teruggebracht van 65 minuten naar 31 minuten.

In de verslagperiode zijn twee treinen van AnsaldoBreda in Nederland aangekomen. Begin juli worden met de treinen onder andere remproeven gedaan op het traject Venlo-Eindhoven. De testen zijn er met name op gericht om de treinsystemen te beproeven. Van ERTMS-testen is nog geen sprake. AnsaldoBreda zal gebruik maken van dezelfde On Board Unit (OBU) als de Thalys. De inbouw en de testen zullen pas beginnen nadat in oktober het verwachte Europese inzetcertificaat voor de Thalys wordt afgegeven.

## 3 Infrastructuur

### 3.1 Infrastructuur items

#### **ERTMS onderzoek naar alternatieven**

In de verslagperiode is door DBI een onderzoek verricht naar eventuele alternatieven voor het huidige ERTMS-systeem. Dit voor het geval dat er grote invoeringsproblemen zouden zijn die ingebruikname van ERTMS op korte termijn in de weg zouden staan.

Het rapport geeft aan dat er in dit stadium geen redenen meer zijn om naar een alternatief systeem uit te wijken. De daaraan verbonden kosten en risico's zouden niet opwegen tegen de mogelijke voordelen. ERTMS is in Nederland na veel inspanning en testen gerijpt en robuust geworden.

#### **ERTMS procesgang bij softwareaanpassingen**

Begin 2009 is gebleken dat in enkele uitzonderlijke situaties het beveiligingssysteem op de HSL-Zuid niet goed functioneerde. Om dit te corrigeren is de spoorbaan eind februari voorzien van een software versie-update. Daarbij is een aantal belangrijke procedurele stappen overgeslagen. De software update bleek nog niet vrijgegeven door ProRail Treinbeveiliging en ook was door Prorail niet vastgesteld of de nieuwe baansoftware veilig functioneerde met het toegelaten Traxx materieel. Nadat alsnog verificatie had plaatsgevonden is de baan weer vrijgegeven. Geconstateerd is dat er geen daadwerkelijk risico is geweest, maar dat de processen om dat vast te stellen nog niet doorlopen waren. Om het hoge veiligheidsniveau voor de HSL-Zuid te kunnen handhaven is het noodzakelijk om de voorgeschreven procedures nauwgezet te volgen.

Aansluitend op het weer vrijgeven van de baan is een onderzoek gestart naar de achterliggende oorzaken van de geconstateerde omissies. Dit onderzoek wordt in nauw overleg tussen de leverancier van de software, Prorail en IVW uitgevoerd. Doel is om vast te kunnen stellen of aanvullende maatregelen nodig zijn in aanvulling op de reeds uitgevoerde correcties. Dit onderzoek wordt in het derde kwartaal afgerond.

Met de geplande software-updates (zogenaamde maintenance releases) eind 2009 en begin 2010 worden enkele nog uitstaande restpunten opgelost. De releaseplanning is afgestemd op de start van het commercieel vervoer met Thalys in december 2009.

#### **Elektromagnetische compatibiliteit (EMC)**

Aan de energieonttrekking op de HSL-Zuid zijn vooralsnog beperkingen gesteld. Dit ter voorkoming van EMC-verstoringen die bij de volledig voorziene energieonttrekking zouden kunnen optreden op het aan de HSL-Zuid nevenliggende conventionele spoor bij het passeren van een HSL-trein. Uit onderzoek is gebleken dat er van een verhoogde aanraakspanning sprake kan zijn en dat de werking van het treinbeveiligingssysteem van het conventionele spoor kan worden verstoord. Deze problemen kunnen zich voordoen bij intensief treinverkeer (zoals dubbelstel treinen) en bij een ontregelde dienstregeling. Bij een ontregelde dienstregeling kan

het voorkomen dat er zich op de HSL meerdere treinen vlak achter elkaar bevinden, die – bij gelijktijdig optrekken – te veel elektrische stroom afnemen. Berekend is dat dan grenswaarden kunnen worden overschreden waardoor de hiervoor genoemde effecten optreden.

In de verslagperiode is het onderzoek naar adequate maatregelen die de versturende effecten voorkomen uitgebreid met een aantal alternatieve oplossingsrichtingen. Beoogd wordt om tot een goede afweging te komen tussen de alternatieven met aanvaardbare risico's en kosten. Afronding van het onderzoek – dat in VGR 24 nog werd verwacht in het eerste kwartaal van 2009 – is nu voorzien voor het derde kwartaal van 2009.

Mogelijk moeten – in aanvulling op de in de afgelopen jaren reeds genomen maatregelen – extra voorzieningen worden aangebracht in materieel van NS Reizigers, langs het bestaande spoor en in de voedingsinstallaties van de HSL-Zuid. Alle inspanning is erop gericht om de voorziene groei van het vervoerssysteem op de HSL-Zuid mogelijk te maken en op korte termijn duidelijk te krijgen welke maatregelen op welk moment nodig zijn.

### **Testprogramma**

In de verslagperiode heeft ProRail het testprogramma voor de toelating van de Thalys op de HSL-Zuid gefaciliteerd. Verder heeft een duurproef Rotterdam – Antwerpen plaatsgevonden. Hieruit zijn geen blokkerende punten naar voren gekomen die commerciële operatie in de weg staan. Met de verkregen testresultaten zal in de volgende verslagperiode de bewijsvoering worden afgerond die nodig is om tot een toelating te komen.

### **Afwikkeling bouwfase contract met Infrasppeed**

Tijdens de test- en proefperiode van de HSL zijn nog enkele onderwerpen naar voren gekomen die aanpassingen vergen door Infrasppeed. Over het algemeen betreft dit aanpassingen die niet van wezenlijk belang zijn voor het vervoer. Met Infrasppeed worden deze wijzigingen op de gebruikelijke wijze afgehandeld.

In VGR 24 is gemeld dat twee substantiële geschilpunten uit de bouwfase zullen worden voorgelegd aan het 'Committee of Experts' (CoE), het orgaan dat op grond van het contract met Infrasppeed bij dergelijke zaken wordt ingeschakeld.

Ten aanzien van het onderwerp 'reimbursable sum' (indexering en renteaafrekening over een stelpost uit het contract met Infrasppeed) heeft Infrasppeed verzocht toch eerst het Executive Committee (EC, 'voorloper' van het CoE) een uitspraak te laten doen. De uitspraak van het EC wordt in het derde kwartaal van 2009 verwacht. Voor het geval dat het EC niet tot een voor de Staat acceptabele uitspraak komt, zijn in overleg met de landsadvocaat de voorbereidingen voor behandeling door het CoE getroffen.

Voor de behandeling van het onderwerp 'non traction power' door het CoE worden in overleg met de landsadvocaat de voorbereidingen getroffen.

### **Claims van de Staat op onderbouwaannemers**

De Staat is van mening op contractuele gronden kosten te kunnen verhalen op HSL onderbouw-aannemers ten aanzien van de herstelwerkzaamheden van een deel van de HSL-geluidsschermen in Noord-Brabant (2007) en de horizontale verplaatsingen bij Rijpwetering (2006). De claim ten aanzien van de geluidsschermen is in behandeling bij de Raad van Deskundigen. In het geval van Rijpwetering is de Staat in de verslagperiode door de Raad van Deskundigen in het ongelijk gesteld. De Staat ziet echter voldoende redenen deze procedure in arbitrage voort te zetten.

### **Stof in de Groene Harttunnel**

In een periode van intensieve monitoring en meting is geconstateerd dat zich nog slechts een zeer geringe hoeveelheid stof in de Groene Harttunnel bevindt. Het resterende stof heeft geen negatieve effecten op het zicht en het treinmaterieel.

De situatie zal verder worden gemonitord. Met de betrokken partijen is afgesproken dat er waarschijnlijk geen aanvullende maatregelen meer nodig zijn, tenzij uit de monitoring blijkt dat zich opnieuw stof in de tunnel voordoet.

### **Restactiviteiten aanleg**

Het afwickelen van de restpunten van de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur en de aanpassingen aan rijkswegen A4 en A16 loopt ook in 2009 nog door. Slechts enkele van deze restpunten hebben een (vooral indirecte) relatie met het gebruik van de HSL-infrastructuur, zoals het afronden van het windwaarschuwingssysteem, het verhelpen van lekkages in tunnelgebouwen en de implementatie van het langstransport.

In de verslagperiode is opnieuw een aantal dossiers afgerond. Enkele dossiers, zoals natuurcompensatie en het verkopen van overtollige gronden, zullen nog geruime tijd doorlopen. Daarnaast bestaat de verplichting het HSL-Schadevergoedingsschap tot en met 2016 in stand te houden.

## **3.2**

### **Overdracht naar de ProRail lijnorganisatie**

Voor het afronden van het spoortechnische deel van de HSL infrastructuur heeft ProRail in 2007 een 'Programma HSL-Zuid' ingericht. In de verslagperiode zijn de voorbereidingen getroffen voor de opheffing van dit programma en de overdracht naar onderdelen van de ProRail lijnorganisatie per 1 juli 2009. Voor het inregelen van de exploitatie van de HSL-Zuid tot het moment dat het vervoerssysteem volledig en stabiel functioneert wordt voorzien dat ProRail nog enkele jaren specifieke activiteiten zal verrichten in aanvulling op de normale activiteiten die ProRail vanuit de rol van beheerder van de HSL-infrastructuur zal vervullen. Daarnaast blijft bij ProRail een centrale regie- en coördinatierol in stand. De kosten van deze aanvullende HSL-activiteiten komen ten laste van het HSL-budget.



## 4 Veiligheid

### 4.1 Specifieke veiligheidsissues

#### **Evacuation Support System (ESS)**

HSA heeft de wens geuit om de tunnels te voorzien van een systeem dat in een vluchtsituatie een indicatie aan reizigers geeft dat de andere (vlucht) tunnelbuis trein vrij is. De Staat heeft onderzocht of aan de wens van HSA kan worden voldaan. De uitkomsten van dit onderzoek maken duidelijk welke kosten en logistieke inspanningen gemoeid zouden zijn met de realisatie van dit systeem. Op basis van deze uitkomsten vindt met HSA en ProRail overleg plaats om realisatie van het ESS achterwege te laten. Een belangrijke overweging hierbij is dat de huidige systemen en procedures reeds veilig bevonden zijn en voldoen aan de van kracht zijnde regelgeving.

#### **Langtransport**

In de verslagperiode zijn de laatste wijzigingen op de procedure 'langtransport' vastgesteld. In de Stuurgroep Transport Veiligheid is besloten dat de procedures ten aanzien van langtransport op 1 september 2009 in de regio's geïmplementeerd moeten zijn.

#### **ATB verbeterde versie**

De HSL-Zuid infrastructuur is reeds eerder aangepast voor ATB verbeterde versie. Resteert nog het aanpassen van het binnenlandse en internationale treinmaterieel, voordat ATB (verbeterde versie) operationeel kan worden. Voor het mitigeren van de vijf HSL 100+ punten is met name de ombouw van het binnenlandse materieel van belang. Voor één punt op de noordelijke sectie (Hoofddorp) is ombouw van het internationale materieel aan de orde. Hiervoor heeft HSA nog geen planning afgegeven.

Tot het moment dat het materieel is omgebouwd, zal in elk geval voor twee overgangen naar het bestaande spoor (op de noordelijke sectie) de snelheid gereduceerd worden van 130 km/u naar 90 km/u. Dit heeft beperkte gevolgen voor de rijtijd. Voor de overige drie punten (zuidelijke sectie) is ontheffing van deze snelheidsbeperking bij IVW aangevraagd. IVW heeft haar besluit opgeschort totdat er meer zekerheid is over de periode waarvoor ontheffing zou moeten worden verleend.

## 5 Vervoer

### 5.1 Start commercieel vervoer Amsterdam – Rotterdam

Het integraal proefbedrijf voor de dienst Amsterdam – Rotterdam is afgerond. In de verslagperiode hebben de zogenaamde reizigerstesten plaatsgevonden en is gedurende vijf dagen een duurproef gehouden waarbij geheel volgens de dienstregeling is gereden. Het volledige programma was medio juni afgerond.

Aan het einde van de verslagperiode wordt voorzien dat op zeer korte termijn een go/no-go besluit zal worden genomen over de start van het commercieel vervoer op het noordelijke tracé in september 2009. In het geval van een positief besluit zullen Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen worden ingezet die op werkdagen één-uursdiensten gaan verzorgen tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam.

### 5.2 Start commercieel vervoer Amsterdam – Brussel – Parijs

Het Baan Trein Integratie (BTI) programma van de Thalys is nagenoeg afgerond. De BTI-testen hebben niet tot blokkerende bevindingen geleid. In juni zijn er duurproeven uitgevoerd. Verwacht wordt dat het besluit om te gaan rijden met de Thalys op de corridor Amsterdam-Parijs op korte termijn binnen de Thalysgroep wordt genomen.

### 5.3 Vervoersconcessie

In de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA van 5 december 2001 voor het vervoer over de HSL-Zuid is vastgelegd dat de concessieovereenkomst wordt omgezet in een publiekrechtelijke concessie zodra daarvoor de noodzakelijke wettelijke grondslag bestaat. Het is een vervoerder niet toegestaan zonder concessie vervoerdiensten aan te bieden. De vervoerdiensten over de HSL-Zuid kunnen dan ook pas starten als aan HSA een vervoerconcessie is verleend. Voor het verlenen van de vervoerconcessie aan HSA op 1 juli 2009 zijn in de verslagperiode alle voorbereidingen afgerond. De concessie verplicht HSA tot het uitvoeren van de vervoerdiensten zoals in de concessieovereenkomst overeengekomen. De condities van de vervoersconcessie zijn nagenoeg gelijk aan de contractuele bepalingen die in december 2001 tot stand zijn gekomen.

In de vervoersconcessie zijn tevens de uitkomsten verwerkt van de langere reistijd door België en het verminderde aantal treinen naar Parijs. Op grond van een extern onderzoek zijn de financiële consequenties van deze onderwerpen verwerkt in de jaarlijkse gebruiksvergoeding. Er is sprake van een verlaging van de gebruiksvergoeding met € 17,1 mln (prijsspeil 2009).

Tevens zijn in de vervoerconcessie de afspraken opgenomen uit het Memorandum van Overeenstemming van 18 december 2008, gesloten tussen de Staat en HSA. Het betreft het uitstel dat HSA heeft gekregen van betaling van de gebruiksvergoeding gedurende een periode van drie tot maximaal vier jaar vanwege de financiële situatie waarin HSA was gekomen door de problemen met ERTMS.

De concept-concessie is door de Staat voor advies voorgelegd aan ProRail en aan de consumentenorganisaties, verenigd in het Locov. De minister heeft de concessie in deze periode voorgehangen in de Tweede Kamer (brief van 9 juni 2009, kamerstuk 22026/296).

Omdat zeker is dat HSA op het moment van het in werking treden van de concessie (1 juli 2009) nog niet aan al haar verplichtingen op grond van de concessie kan voldoen vanwege het ontbreken van voldoende treinen, zou HSA gedwongen zijn de concessie te weigeren. Dit kon worden voorkomen door tegelijk met het verlenen van de concessie aan HSA per brief aan te geven hoe wordt omgegaan met de handhaving van de concessie gedurende de periode dat HSA nog niet over al haar treinen kan beschikken. Voor een aantal artikelen van de concessie (de kwaliteit van het dienstenaanbod, de uitvoering HSL-Zuid diensten, het bedieningspatroon in de ingroeperiode en de rijtijden) is aangegeven dat gedurende de periode dat HSA nog niet over voldoende treinen kan beschikken op een verbinding (bijvoorbeeld Amsterdam – Parijs) er niet tot handhaving zal worden overgaan.

In de brief wordt aangegeven dat het voorlopig nog niet handhaven slechts is ingegeven door het feit dat naleving van de betreffende bepalingen tijdelijk feitelijk onmogelijk zal zijn en handhavend optreden geen nut zou afwerpen. De toezegging tot niet handhaven geldt slechts tot het moment dat HSA voor een bepaalde verbinding wel over voldoende treinen kan beschikken. Zodra HSA bijvoorbeeld kan beschikken over de omgebouwde Thalys treinen moet zij Amsterdam – Parijs gaan bedienen en zal er daarop handhavend worden opgetreden. HSA heeft de verplichting om zich naar vermogen in te zetten de treinen zo snel mogelijk te verkrijgen en om de afspraken omtrent de inzet daarvan na te leven.

#### **Ministeriele regeling HSL-heffing**

Op 16 juni 2009 is de Ministeriele regeling HSL-heffing ondertekend. Door middel van de onderhavige regeling wordt het concessiebedrag voor HSA Beheer N.V. (HSA) voor het verrichten van openbaar vervoer op het hogesnelheidsnet als bedoeld in het Besluit HSL-heffing vastgesteld op € 164.530.219,- prijspeil 2009.

Dit bedrag is gebaseerd op de gebruiksvergoeding zoals opgenomen in de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA van 5 december 2001, te weten € 181.686.655,- prijspeil 2009. Op deze gebruiksvergoeding is, zoals overeengekomen in de concessieovereenkomst, in mindering gebracht de compensatie waar HSA recht op heeft vanwege de langere reistijden in België en het mindere aantal treinen naar Parijs. De hoogte van deze compensatie is vastgesteld op € 17.156.436,- prijspeil 2009 (voor de gehele concessieperiode). Als in de toekomst de grondslag voor de vaststelling van de compensatie wijzigt, dan kan de hoogte van de compensatie aan HSA worden aangepast. Aanleidingen hiervoor kunnen zijn: een verandering in de reistijden in België, het niet tot stand komen of door het door de Tweede Kamer afkeuren van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS, dan wel in het geval er meer treinen naar Parijs gaan rijden.

#### **5.4**

#### **Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS**

Voordat internationale treindiensten tussen Nederland en België kunnen plaatsvinden moet er een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten tussen

HSA en NMBS. De totstandkoming van deze overeenkomst blijft problematisch. Na interventie van minister Peijs in 2005 is 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. De interventie heeft tot op heden niet geleid tot de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst.

De NMBS wil zekerheid verkrijgen over de financiële compensatie aan de NMBS door de Belgische Staat voor de bediening Den Haag – Breda – Brussel. Het laatste gesprek hierover tussen de Ministers van België en Nederland heeft op 1 april 2009 plaatsgevonden. De Belgische minister Vanackere heeft in dit gesprek aangegeven de gezamenlijke conclusies uit het overleg van 2005 te zullen naleven. Het niet tijdig tot stand komen van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS is een reëel risico voor de start van een deel van de internationale diensten over de HSL-Zuid. Een vervolgesprek tussen beide ministers is in de komende verslagperiode voorzien. In een brief van 30 juni 2009 van de minister aan de Belgische minister is nog eens benadrukt dat een snelle oplossing nodig is.

Zoals het er nu uit ziet is de samenwerkingsovereenkomst in 2010 nodig, zodra het grensoverschrijdende shuttle-verkeer van start gaat.

De samenwerkingsovereenkomst is niet nodig om de Thalys over de HSL te laten rijden. De Thalys valt onder een andere samenwerkingsvorm, namelijk de Thalysgroup, waarin naast HSA en NMBS ook de SNCF deelneemt.

Verder wordt onderzoek verricht om ten tijde van de start van het internationale vervoer over de HSL-Zuid een extra verbinding tussen Roosendaal en Antwerpen mogelijk te maken, naast de stoptrein die nu al tussen Roosendaal en Antwerpen rijdt. Een volwaardige internationale Intercity-aansluiting op Roosendaal is de best mogelijke optie voor de reiziger. Het doortrekken van de Intercity Charleroi-Brussel-Antwerpen-Essen naar Roosendaal komt hiervoor in aanmerking. Momenteel wordt door ProRail, NMBS en IVW gewerkt aan het oplossen van een aantal technische problemen, zodat er binnen een afzienbare termijn een besluit genomen kan worden over het wel of niet doorrijden van de Intercity Charleroi-Essen naar station Roosendaal.

## **5.5 Schadevergoeding uitstel Aanvangsdatum**

Met HSA is afgesproken dat de Staat de schade zal vergoeden die HSA heeft geleden voor het verschuiven van de Aanvangsdatum naar 1 oktober 2008. Afspraak hierbij was dat er in het voorjaar van 2009 nacalculatie zou plaats vinden. Bij het nader verschuiven van de Aanvangsdatum naar 1 juli 2009 (een onderdeel van het Memorandum van Overeenstemming tussen de Staat en HSA) is tevens afgesproken dat HSA aanvullend schadevergoeding zou krijgen. Hierop is aan het begin van de verslagperiode een voorschot aan HSA verstrekt. Op verzoek van de Staat heeft een onafhankelijke accountant de nacalculatie en de nieuwe schadevergoeding onderzocht. De afronding van dit onderzoek en de daarop volgende gesprekken tussen de Staat en HSA zullen in de komende verslagperiode plaatsvinden.

## 5.6 Materieel en materieelplanning

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

### Thalys

Het Baan–Trein Integatie (BTI) programma van de Thalys is nagenoeg afgerond. De BTI-testen hebben niet tot blokkerende bevindingen geleid. In week 24 zijn er duurproeven (over de gehele HSL tot Antwerpen, inclusief grens- en ATB-transities) uitgevoerd.

### Traxx level 2

Overeenstemming is bereikt over de inhoud van het BTI programma voor de Traxx locomotieven op level 2. Het testprogramma is nog in ontwikkeling. Als het testprogramma succesvol wordt doorlopen, leidt dit naar verwachting tot een aangepast inzetcertificaat in het eerste kwartaal van 2010. De overstap naar level 2 levert geen snelheidsverhoging van de treinen op, maar maakt het wel mogelijk dat de Traxx en de Thalys tegelijkertijd op hetzelfde baanvak op level 2 kunnen rijden.

### AnsaldoBreda

In de verslagperiode zijn twee treinen van AnsaldoBreda in Nederland aangekomen. Begin juli worden met de treinen onder andere remproeven gedaan op het traject Venlo-Eindhoven. De testen zijn er met name op gericht om de treinsystemen te beproeven. Van ERTMS-testen is nog geen sprake. AnsaldoBreda zal gebruik maken van dezelfde OBU als de Thalys. De inbouw en de testen zullen pas beginnen nadat in oktober het verwachte Europese inzetcertificaat voor de Thalys wordt afgegeven. AnsaldoBreda heeft voor het ERTMS testprogramma nog geen harde planning afgegeven.

### Brandveiligheid materieel

Op verzoek van de gemeenten die betrokken zijn bij de HSL-tunnels is onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de brandveiligheid (die al hoog ligt) nog verder te verhogen. De conclusie is dat dit waarschijnlijk wel mogelijk is door de Thalys treinen aan te passen, maar dat de eigenaren van deze treinen, verenigd in de Thalysgroup daar niet toe willen overgaan. De hele vloot zou dan moeten worden omgebouwd. De betrokken gemeenten hebben besloten dit punt voorlopig te laten rusten. Mocht er zich op enig moment toch een gelegenheid voordoen om tot ombouw over te gaan, bijvoorbeeld bij een midlife-upgrade van de treinen, dan zal hierover met de Thalysgroup overleg plaatsvinden.

### Beoogde situatie eind 2009.

Indien op korte termijn positief wordt besloten over de start van het vervoer met zowel de Traxx als de Thalys zullen deze op het noordelijke baanvak Amsterdam – Rotterdam voorlopig met 160 km/u gaan rijden onder ERTMS Level 1. Dit omdat de Thalys samen met de Traxx op één baanvak rijdt en dat voorlopig alleen onder Level 1 zal doen. Ten zuiden van Rotterdam zal de Thalys met 300 km/u gaan rijden onder ERTMS Level 2. De snelste reistijd Rotterdam – Antwerpen wordt daarmee teruggebracht van 65 minuten naar 31 minuten.

### **Onderzoek inzetbaarheid Siemens BR189E**

In de verslagperiode is de eventuele inzet van de Siemens BR-189E locomotief op de HSL-Zuid onderzocht. Hiervoor is een testprogramma uitgevoerd, waarbij met name de werking van het ERTMS-systeem op de baan op Level 1 en Level 2 is getest. De voorlopige conclusie is dat de BR189E voor wat betreft het ERTMS beveiligingssysteem op het Nederlandse deel van de HSL-Zuid op zowel Level 1 als Level 2 goed inzetbaar is. Bij de grenspassage is een incompatibiliteit gebleken tussen baan en trein software als gevolg van extra, voor de HSL-Zuid niet benodigde functionaliteit. Uitschakelen van deze functionaliteit lijkt voldoende om deze incompatibiliteit op te heffen. Definitieve rapportage wordt in volgende verslagperiode opgeleverd. Vervolgstappen in het testprogramma om tot inzet van de BR189E te komen zijn in beraad.

### **Geluid**

Naar aanleiding van de uitgebreide beproevingsritten met het Traxx materieel in de afgelopen maanden is vanuit de directe omgeving van de HSL-Zuid een sterke toename van het aantal geluidsklachten geconstateerd. Uit een eerste onderzoek door ProRail werd geconcludeerd dat het geluid binnen de wettelijke normen blijft. Gezien het grote aantal klachten wordt overwogen nader onderzoek in te stellen en zonodig geluidsmetingen te doen.

## 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 heeft één mutatie op het projectbudget plaatsgevonden:

#### *Indexering*

In verband met prijscompensatie is het budget van de HSL-Zuid verhoogd met € 1,8 mln.

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.

Prijnsindexpercentages													
1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
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
%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%

Tabel 1: prijsindexpercentages

Het projectbudget per 30 juni 2009 is weergegeven in de volgende tabel.

	PKB dl 3 (pp'95)	Wijzigingen pp'95		Totaal (pp'95)	Prijs- index ( '96-'08)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'08)	
		Vorige perioden	Deze periode					
Uitvoeringskosten	3.089	708		3.797	884	-144	4.537	
Grondverwerving	324	-72		252	26		278	
Subtotaal	3.413	636		4.049	910	-144	4.815	
België		364		364	16		380	
Vorbereidingskosten		50		50			50	
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	1.050		4.463	926	-144	5.245	
Totaal 17.3.2 Railwegen		91		91	15	9	115	
Totaal 17.3.3 Hoofdwegen <sup>2</sup>		748		748	129	135	1.012	
Totaal excl. BTW. <sup>1</sup>	3.413	1.889		5.302	1.070	0	6.372	
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2								825
Totaal projectbudget inclusief BTW								7.197
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding <sup>3</sup>								2.992
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW <sup>4</sup>								10.189

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

1. De projectkosten worden in deze tabel exclusief BTW weergegeven. Jaarlijks wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, de betaalde BTW op railprojecten gecompenseerd (zie regel BTW).
2. Het projectbudget is inclusief € 1.012 mln, bestemd voor aanpassingen aan rijksweg A16 (Noord-Brabant) en rijksweg A4 tussen Leiderdorp en het Ringvaartaquaduct. De bedragen van artikelonderdeel 17.3.3 Hoofdwegen zijn, in afwijking tot de railprojecten, inclusief BTW.
3. Inclusief € 30 mln voor de onderhoudscomponent gedurende 25 jaar voortvloeiend uit contractwijzigingen op het Infraspeed contract. In verband met nog af te wikkelen wijzigingen op het contract dient hieraan nog € 4 mln te worden toegevoegd. Dit zal in het tweede halfjaar van 2009 plaatsvinden.
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 25<sup>e</sup> voortgangsrapportage.

Mutatie	Bedrag pp'95	Gecommuniceerd in Tweede Kamer		Bron: VGR nr.
		Bedrag	Prijspeil	
<b>PKB deel 3</b>	<b>3.413</b>	<b>3.413</b>	<b>1995</b>	<b>1</b>
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 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	18	23	2004	15
3 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 <sup>e</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 <sup>e</sup> 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	107	130	'99/'00 '01/'02 '03/'04 '05/'06 '07/'08	7/9 10/12 14/16 18/20 22/24
Extra EU-subsidies	13	16	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Saldo technische mutaties	-/- 290			
<b>Subtotaal mutaties</b>	<b>1.889</b>			
<b>Totaal op prijspeil 1995</b>	<b>5.302</b>			

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

### 6.3 Uitgaven en aangegane verplichtingen

#### Uitgaven

Tabel 4 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 30 juni 2009 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.103 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	6353,7	13,9	6367,6	5.240,8	115,5	1.011,3
Grondverwerving	304,8	0,9	305,7	305,7		
België	379,8		379,8	379,8		
<b>Totaal</b>	<b>7.088,2</b>	<b>14,8</b>	<b>7.103,0</b>	<b>5.976,2</b>	<b>115,5</b>	<b>1.011,3</b>

Tabel 4: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2009

#### Verplichtingen

In tabel 5 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 30 juni 2009 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.143 mln verplicht (99% van het projectbudget exclusief de beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal <sup>1)</sup>	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Spoorwegen	art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.397,1	7,8	6.404,9	5.278,1	115,5	1.011,3
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
<b>Totaal</b>	<b>7.135,0</b>	<b>7,8</b>	<b>7.142,8</b>	<b>6.016,0</b>	<b>115,5</b>	<b>1.011,3</b>

1) Dit bedrag is inclusief € 831,2 miljoen aan BTW verplichtingen. Het bedrag aan te betalen BTW wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, jaarlijks gecompenseerd door een ophoging van het projectbudget.

Tabel 5: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2009

#### 6.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Bedragen in mln €	Totaal	T/m 2007	2008	2009	2010	2011	later
<b>HSL-Zuid (IF 17.03.01)</b>	<b>6.070</b>	<b>5.826</b>	<b>136</b>	<b>108</b>			
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.644	2.400	136	108			
- FES regulier	1.710	1.710					
- Privaat	940	940					
- EU-ontvangsten	193	193					
- Ontvangsten derden	101	101					
- Risicoreservering	482	482					
<b>HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)</b>	<b>115</b>	<b>115</b>					
<b>HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)</b>	<b>1.012</b>	<b>1.012</b>					
<b>Totaal IF 17.03</b>	<b>7.197</b>	<b>6.953</b>	<b>136</b>	<b>108</b>			
Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF 13.04) (excl. BTW)	2.962	172	114	115	116	116	2.329
Onderhoud wijzigingen Infraprovider (IF 13.04)	30	1	1	1	1	1	25
<b>Totaal geplande realisatie</b>	<b>10.189</b>	<b>7.126</b>	<b>251</b>	<b>224</b>	<b>117</b>	<b>117</b>	<b>2.354</b>

Tabel 6: realisatieprogramma HSL-Zuid

## Ontvangsten

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	135,2	0,4	135,6
EU-subsidie	194,1		194,1
<b>Totaal</b>	<b>329,3</b>	<b>0,4</b>	<b>329,7</b>

Tabel 7: ontvangsten HSL-Zuid t/m 30 juni 2009

In het eerste halfjaar 2009 is € 0,4 mln aan ontvangsten van derden geboekt ten gunste van de HSL-Zuid. Dit betreft hoofdzakelijk ontvangsten voortvloeiend uit grondverkoop.

### 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 30 juni 2009 is € 482 mln budget beschikbaar gesteld.

In de verslagperiode zijn geen verzoeken aan de Tweede Kamer gedaan voor vrijgave van middelen 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 € 41 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 17 mln en minus € 15 mln.

Bedragen in €	VGR 25	VGR 24	Mutatie
<b>Prognose claim risicoreservering</b>	<b>523 mln</b>	<b>506 mln</b>	<b>+ 17 mln</b>
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 482 mln	-/- 482 mln	0 mln
<b>Potentiële claim op risicoreservering 50% waarde</b>	<b>41 mln</b>	<b>24 mln</b>	<b>+ 17 mln</b>
Potentiële claim op risicoreservering 90% waarde	58 mln	41 mln	+ 17 mln

Tabel 9: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

In de verslagperiode is de resterende potentiële claim op de risicoreservering gestegen van € 24 mln naar € 41 mln<sup>1</sup>. De mutatie van € 17 mln is een saldo van mee- en tegenvallers. De belangrijkste mutaties betreffen: hoger voorziene kosten voor EMC maatregelen, extra kosten door ProRail in het kader van het inregelen van het infrastructuurgerelateerde deel van het vervoerssysteem tot het moment

waarop het volledige systeem stabiel is, hoger verwachte kosten bij overdrachten, lager verwachte kosten voor extra beveiligingsmaatregelen in tunnels en compensatie voor in 2008 ontvangen bedragen (met name door verkopen van overtollige gronden).

## Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

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

<b>Datum</b>	<b>Onderwerp</b>	<b>Kamerstuk-nummer</b>
30 januari 2009	Brief over de positie van HSA, inclusief bijlage: memorandum van overeenstemming tussen de Staat, HSA en NS	22026, nr. 288
13 februari 2009	Brief ter beantwoording van vragen naar aanleiding van het Algemeen Overleg op 4 februari 2009, inclusief bijlage: huidige en toekomstige Europese regelgeving ten aanzien van exclusiviteitsrechten voor het binnenlands vervoer over de HSL-Zuid.	22026, nr. 290
6 april 2009	Voortgangsrapport 24 (VGR 24) Hogesnelheidslijn Zuid + aanbiedingsbrief	22026, nr. 293
5 mei 2009	Assurancerapport bij VGR 24 + aanbiedingsbrief	22026, nr. 294
11 juni 2009	Lijst van vragen en antwoorden over VGR 24 en het assurancerapport bij VGR 24	22026, nr. 295
9 juni 2009	Brief inzake de vervoersconcessie voor het hogesnelheidsnet, inclusief bijlagen: de vervoersconcessie, toelichting op de vervoersconcessie, adviezen van ProRail en het Locov en de reacties van de Staat op deze adviezen	22026, nr. 296
19 juni 2009	Brief over het PWC-rapport inzake de financiële situatie van HSA	22026, nr. 297
30 juni 2009	Lijst van vragen en antwoorden inzake budgettaire aspecten HSL-Zuid	22026, nr. 298

## Afkortingenlijst

ATB:	Automatische Trein Beïnvloeding
BTW:	Belasting Toegevoegde Waarde
BTI:	Baan – trein integratie
CoE:	Committee of Experts
DBI:	Deutsche Bahn International
EC:	Executive Committee
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
ISC:	Integrale Safety Case
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
Locov:	Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS:	Nederlandse Spoorwegen
OBU:	On board Unit
PKB:	Planologische Kern Beslissing
RWS:	Rijkswaterstaat
SNCF:	Société Nationale des Chemins de fer Français
VGR:	Voortgangsrapport