



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Assurance-rapport bij Voortgangsrapportage 24 HSL-Zuid

Uitgebracht ten behoeve van de Tweede Kamer

Peildatum 1 januari 2009

Datum 17 april 2009
Rapportnr. 8243

Inhoud

1.	Assurance-rapport	3
2.	Budgettaire situatie	6
3.	Bevindingen	8
3.1	Kwaliteit en volledigheid van in de voortgangsrapportage opgenomen informatie	8
3.2	Specifieke onderwerpen	9
	Bijlage	15

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 2008, de kwaliteit 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 2009, 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 om conclusies te formuleren over de hierboven genoemde punten.

Gezien de projectfase en de ontwikkelingen binnen het project, hebben wij ons wat betreft het projectbeheer gericht op het verder uitdiepen van een aantal specifieke onderwerpen:

- de organisatie van het project;
- de stand van zaken infrastructuur;
- de stand van zaken materieel/vervoer;
- de stand van zaken overkoepelende issues.

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

Criteria

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 6 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 en verplichtingen in de tabellen 4 en 5 van hoofdstuk 6 van de voortgangsrapportage, in overeenstemming zijn met de jaarrekening van het Infrastructuurfonds over 2008.

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

Ter zake van de in tabel 6 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie omtrent het kasritme in hoofdstuk 6 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.

Wij hebben ons onderzoek verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder Standaard 3000 "Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle en beoordeling van historische financiële informatie". Dienovereenkomstig dienen wij ons onderzoek zodanig te plannen en uit te voeren dat een deugdelijke grondslag is verkregen voor onze conclusies met betrekking tot de door ons onderzochte punten.

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen assurance-informatie voldoende en geschikt is als basis voor onze conclusies.

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 6 van de voortgangsrapportage.

De uitgaven in tabel 4 van hoofdstuk 6 van de voortgangsrapportage zijn in overeenstemming met de jaarrekening van het Infrastructuurfonds over 2008. De aangegane verplichtingen in tabel 5 van hoofdstuk 6 van de voortgangsrapportage zijn niet in overeenstemming met de jaarrekening van het Infrastructuurfonds over 2008. Dit wordt veroorzaakt door een administratieve correctie in de

voortgangsrapportage om de cumulatieve stand van de verplichtingen in overeenstemming te brengen met de werkelijke stand van de verplichtingen per 31 december 2008. Deze correctie dient nog verwerkt te worden in de financiële administratie.

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

De in tabel 6 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie omtrent het kasritme in hoofdstuk 6 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.

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 2009 kan als volgt worden samengevat (x € 1 mln):

(exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider ad € 2.992 mln)

Oorspronkelijk toegekend budget	3.413
Mutaties als gevolg van scopewijzingen e.d.	1.889
Mutaties als gevolg van loon- en prijsontwikkelingen	1.068
Toevoeging BTW	825

a) Projectbudget (prijspeil 2008)	7.195
b) Aangegane verplichtingen	7.135

c) Verplichtingenruimte (a-b)	60
d) Gerealiseerde uitgaven	7.088

e) Nog te betalen op aangegane verplichtingen (b-d)	<u>47</u>

Uit dit overzicht blijkt dat het totale projectbudget per peildatum 1 januari 2009 € 7.195 mln (exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider) bedroeg en dat daarvan per 1 januari 2009 € 7.135 mln was verplicht.

Voorts was er per 1 januari 2009 € 7.088 mln betaald op de aangegane verplichtingen.

Het in totaal benodigde bedrag uit de risicoreservering bedroeg per 1 januari 2009 volgens de bestaande inzichten € 506 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 € 24 mln (€ 506 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 2009 € 7.219 mln.

3. Bevindingen

3.1 KWALITEIT EN VOLLEDIGHEID VAN IN DE VOORTGANGSRAPPORTAGE OPGENOMEN INFORMATIE

3.1.1 *Opzet voortgangsrapportage*

De opzet van voortgangsrapportage 24 is gewijzigd ten opzichte van de voorgaande voortgangsrapportages. Dit is in paragraaf 1.3 van de voortgangsrapportage toegelicht.

De basis voor de voortgangsrapportage is de informatie opgenomen in de kwartaalrapportages inzake het project. Wij hebben vastgesteld dat de informatie in de voortgangsrapportage in lijn is met de informatie uit de kwartaalrapportages.

3.1.2 *Scope*

In de voortgangsrapportage zijn in tabel 3 van hoofdstuk 6, alle mutaties in het projectbudget HSL-Zuid opgenomen.

In 2008 hebben geen scopewijzigingen plaatsgevonden.

3.1.3 *Financiën*

In tabel 2 van de voortgangsrapportage is het projectbudget weergegeven. De verplichting met betrekking tot de aan de Infraprovider te betalen beschikbaarheidsvergoeding is eind 2008 ten onrechte niet geïndexeerd. Verder heeft er een cijferomdraaiing plaatsgevonden in het totaal van de uitvoeringskosten in tabel 2. Het vermeldde bedrag van € 4.553 mln moet € 4.535 mln zijn, dit heeft verder geen gevolgen voor het totaalbudget.

In de paragrafen 6.2 en 6.3 van de voortgangsrapportage wordt ingegaan op het projectbudget en de daarbij behorende verplichtingen en kasrealisaties. Wij hebben vastgesteld dat deze informatie, met uitzondering van de in 2008 aangegane verplichtingen, in overeenstemming is met de jaarrekening van het Infrastructuurfonds over 2008.

Met betrekking tot de in de voortgangsrapportage opgenomen aangegane verplichtingen is een correctie doorgevoerd om de cumulatieve stand van de verplichtingen in overeenstemming te brengen met de werkelijke stand van de verplichtingen per 31 december 2008.

In tabel 7 van de voortgangsrapportage zijn de ontvangsten inzake de HSL-Zuid verantwoord. Hierbij ontbreekt een toelichting op de aard van deze ontvangsten in 2008.

De projectkosten zullen naar de huidige inzichten van de projectorganisatie, exclusief de vanaf 2006 te betalen 25-jarige beschikbaarheidsvergoeding, € 7.219 mln bedragen. Dit betreft het huidige projectbudget ad € 7.195 mln plus de 50% verwachtingswaarde van de claim op de risicoreservering ad € 24 mln.

3.2 SPECIFIEKE ONDERWERPEN

Gezien de projectfase en de ontwikkelingen binnen het project, hebben wij ons wat betreft het projectbeheer gericht op het verder uitdiepen van een aantal specifieke onderwerpen:

- de organisatie van het project;
- de stand van zaken infrastructuur;
- de stand van zaken materieel/vervoer;
- de stand van zaken overkoepelende issues.

De betreffende werkzaamheden zijn op ons verzoek en in samenwerking uitgevoerd door het externe adviesbureau Horvat & Partners. Per onderwerp zijn interviews gehouden met de meest betrokken functionarissen. De bevindingen zijn grotendeels gebaseerd op deze interviews.

3.2.1 Organisatie van het project

Eind 2008 en begin 2009 zijn enkele wijzigingen doorgevoerd in de organisatie van HSL-Zuid project. Deze wijzigingen betreffen:

- Per 1 januari 2009 is de RWS HSL-Zuid projectorganisatie feitelijk opgeheven. Juridisch bestaat deze organisatie nog wel. Een aantal restpunten, dat nog in beheer was van de RWS projectorganisatie, is overgedragen aan ProRail en andere delen van de RWS organisatie. Over een enkel punt (EMC) moeten de afspraken met ProRail nog verder worden geconcretiseerd.
Wij hebben geconstateerd dat dit punt de aandacht heeft.
- De integrale verantwoordelijkheid voor het opleveren van een werkend vervoersysteem (system integratorschap) is per 1 maart 2009 overgedragen van de DG RWS naar de DG DGMO. Hiervoor werd een plan van aanpak opgesteld. De overdrachtsprotocollen met betrekking tot onderdelen van het project worden onderdeel van dit plan van aanpak. De verantwoordelijkheid voor de nazorg (6 maanden na 1 maart 2009 conform het Protocol van Overdracht) blijft bij RWS.
Wij zijn van mening dat, zolang er nog geen stabiel werkend vervoerssysteem is, een 'system integrator' noodzakelijk blijft om te borgen dat escalatie mogelijk is naar een gremium waar snel genoeg beslissingen kunnen worden genomen.
- Per 1 juli 2009 wil het Programma HSL-Zuid van ProRail haar taken overdragen aan de ProRail lijnorganisatie. De voorbereidingen hiertoe worden momenteel getroffen.
Zolang er nog geen stabiel werkend vervoerssysteem is, zal naar onze mening ook bij het management van de ProRail lijnorganisatie bijzondere aandacht voor de HSL-Zuid noodzakelijk zijn.

Het instellen en het functioneren van de Stuurgroep VenW/ProRail/HSA/IFS heeft geholpen voor een betere communicatie tussen de partijen maar heeft de beschikbaarheid van de treinen niet versneld. De contracten maken dat de partijen sterk financieel gedreven zijn. De belangen van de Staat en de contractpartijen liggen hierbij niet altijd in elkaars verlengde.

Wij concluderen dat door het instellen van de Stuurgroep wel een forum is ontstaan, maar dat de afstemming lastig blijft door de verschillende belangen van de partijen en de technische complexiteit. Wij adviseren om, zolang de HSL-Zuid nog geen stabiel werkend vervoerssysteem is, een Stuurgroep in welke vorm dan ook in stand te houden. Van belang is dat er een effectief forum bestaat waarnaar kan worden geëscaleerd en waar snel genoeg beslissingen kunnen worden genomen.

3.2.2 Stand van zaken infrastructuur

Vrijgave infrastructuur op 9 oktober 2008

Het Nederlandse deel van de HSL-Zuidinfrastructuur, inclusief de grensovergang met België, is per 9 oktober 2008 vrijgegeven voor gebruik met 300 km/uur (ERTMS level 2). 'Infrastructuur gereed' is een formele melding. Hierbij wordt gekeken of alle verklaringen binnen zijn. Op 9 oktober 2008 waren de verklaringen binnen van IVW en DVIS ten aanzien van de grensovergang. Dit waren de laatste twee resterende verklaringen. Hierin staat dat de lijn klaar is, dat er echter wel restpunten zijn, maar dat deze restpunten geen belemmering vormen voor het testen en beproeven.

In de periode vanaf september 2008 hebben zich enkele storingen voorgedaan in het in de infrastructuur aangebrachte ERTMS-beveiligingssysteem. Daarop is gereageerd door maatregelen te nemen in de infrastructuur waardoor het testen kon worden gecontinueerd. Verder is een onderzoek door de leverancier gestart om twijfel omtrent de veilige werking van het systeem weg te nemen.

De Staat stelt zich momenteel richting Infrasppeed op het standpunt dat enkele gebeurtenissen gevolgen hebben voor de beschikbaarheid van de infrastructuur, maar Infrasppeed betwist deze zienswijze van de Staat. Om die reden wordt de performance fee in afwachting van de resultaten van het onderzoek vooralsnog volledig betaald maar wel met de kanttekening dat de Staat een deel van de betaling betwist. Het onderzoek zal moeten uitwijzen welke zienswijze terecht is. Indien blijkt dat de zienswijze van de Staat terecht is, resulteert dit in een verrekening van reeds verrichte betalingen.

EMC

De EMC-problematiek is in de praktijk weerbarstig gebleken. Tot nu toe wordt geborgd dat de maximaal toelaatbare stroomsterkte niet wordt overschreden, met andere woorden er mag nu een gemaximeerd aantal treinen in bepaalde baanvakken. Dit levert nu geen problemen op, maar in de toekomst zou dit beschikbaarheidsproblemen op kunnen leveren bij een volledige dienstregeling (en dus meer treinen).

Derhalve zijn voor de nabije toekomst additionele maatregelen nodig. Het onderzoek hiernaar wordt momenteel uitgevoerd. Op basis daarvan zullen maatregelen worden genomen.

Wij vinden het van belang dat wordt onderkend dat, gezien de complexiteit van het

onderwerp, op voorhand moeilijk te voorspellen is of de maatregelen voldoende zullen zijn. Er zal derhalve ook na de additionele maatregelen een (kleine) kans blijven bestaan dat er nog meer maatregelen nodig zijn.

Evacuation Support System (ESS) (maatregelen in tunnel om evacuatie te faciliteren)

Deze maatregel anticipeert op nieuwe Europese regelgeving en ondersteunt het treinpersoneel bij het nemen van beslissingen ten aanzien van evacuatie. Het onderwerp wordt ook gezien vanuit het nieuwe concept van HSA ten aanzien van evacuatie uit de tunnels.

ESS is een technische oplossing die overeenkomt met toekomstige eisen dat:

- vluchtdeuren standaard ontgrendeld moeten zijn (en een indicatie voor 'treinvrij zijn' van de neven-/vluchtbuis is dan wenselijk);
- magneetsloten in nieuwe tunnels niet meer zijn toegestaan.

De HSL-Zuid tunnels zijn van een eerdere datum dan het van kracht worden van deze regelgeving en hoeven in principe hieraan niet te voldoen.

De vervoerder heeft circa 2 jaar geleden een alternatieve evacuatieprocedure voorgesteld, waarvan inmiddels is aangetoond dat deze alternatieve procedure mogelijk is in combinatie met de aangelegde infrastructuur. Na instemming van de Staat met het voorstel van de vervoerder, is nagegaan of nog ALARP (as low as reasonable practical) maatregelen mogelijk waren. Hieruit kwam de mogelijkheid naar voren om het treinpersoneel te ondersteunen, conform de nieuwe regelgeving, door het uitschakelen van de vluchtdeurvergrendeling, waarbij het aanrijdrisico voor vluchtende passagiers wordt gemitigeerd door middel van een maatregel "rode/groene lamp" boven de vluchtdeuren. Deze lamp zou aangeven of het veilig was om te vluchten naar de andere buis (treinverkeer stilgelegd). Vanuit het ALARP principe zou deze maatregel:

- niet ten koste mogen gaan van andere functies;
- kosteneffectief moeten zijn;
- effectief moeten bijdragen.

Voor een effectieve werking lijkt het momenteel van belang de magneetsloten op de vluchtdeuren te verwijderen. Om ook de overige impact van deze wijziging in kaart te brengen (onder andere kosten en aanpassing safety case Infrasppeed) is bij Infrasppeed de vraag neergelegd of de magneetsloten nog een andere functie hebben. Dit is op dit moment nog onderwerp van onderzoek.

Wij vinden het van belang dat, indien gekozen wordt voor deze oplossing, duidelijk in kaart moet zijn gebracht of de baten opwegen tegen de kosten (inclusief de impact op de beschikbaarheid van de infrastructuur en de afstemming met betrokken partijen).

3.2.3 Stand van zaken materieel/vervoer

Memorandum van overeenstemming met HSA

In december 2008 is met HSA overeengekomen dat de Aanvangsdatum verschoven wordt naar 1 juli 2009. Bij de ondertekening van het memorandum was nog niet duidelijk wanneer lijn 4 (België) vrijgegeven zou worden. Uiteindelijk bleek dit sneller te zijn dan werd verwacht. Met deze kennis had de Aanvangsdatum eerder dan 1 juli 2009 kunnen vallen.

ERTMS wordt als belangrijke oorzaak gezien van de verlate levering van treinen die HSA niet zou hebben kunnen beïnvloeden. Daarom kon gebruik worden gemaakt van artikel 15 van de concessieovereenkomst waarin bepaald is dat sprake moet zijn van een 'externe omstandigheid'. HSA krijgt nu de eerste 3 jaar uitstel van betaling. Aan het eind van de concessieperiode moeten de betalingen alsnog met rente worden voldaan. Deze keuze van tegemoetkoming maakt dat de Staat geen concessies op het door HSA te betalen bedrag heeft gedaan. Wel is hiermee, indien HSA tussentijds alsnog failliet zou gaan, het totale risico van de Staat toegenomen (Staat heeft dan grotere vordering op HSA dan in de oorspronkelijke situatie).

Wij hebben in ons rapport bij voortgangsrapportage 22 geadviseerd om een mogelijk besluit door de Minister inzake een eventuele tegemoetkoming van HSA in haar financiële problemen, vooraf onafhankelijk te laten toetsen. Wij zijn nagegaan of in het kader van het bereikte onderhandelingsresultaat voldoende invulling is gegeven aan dit advies.

Gebleken is dat delen van het dossier onafhankelijk zijn getoetst door de landsadvocaat en een accountantskantoor. Mede op basis hiervan is een beleidsmatige keuze gemaakt. Een integrale onafhankelijke toets heeft niet plaatsgevonden, mede omdat door HSA niet alle informatie beschikbaar is gesteld. Nu is onder andere niet duidelijk hoe groot het risico is dat de Staat loopt door het uitstellen van de betalingen.

Stand van zaken Integraal Proef Bedrijf (IPB) Amsterdam-Rotterdam

Het IPB wordt uitgevoerd door ProRail en HSA. Het IPB is ingesteld om vast te stellen of de logistieke keten tussen beheerder en vervoerder robuust genoeg is om de punctualiteit te halen/de dienstregeling te kunnen rijden. Het IPB is daarmee het eerste moment dat alles zoals 'normaal' in de praktijk zou moeten functioneren. Bij de start van het IPB level 1 Amsterdam-Rotterdam bleek dat de voorwaarden voor deze fase nog onvoldoende waren ingevuld. In oktober 2008 is derhalve een aantal weken gebruikt om deze voorwaarden alsnog in te vullen. In november 2008 zijn de testcases voor het proefbedrijf weer gaan draaien. Hierbij zijn vele punten voor verbetering naar voren gekomen, die worden opgepakt. Tijdens het testen met niet-gecertificeerd materieel door verschillende organisaties is gebleken dat er aanvullende procedurele maatregelen moeten worden geïmplementeerd om de veiligheid te garanderen.

Op basis van de ontvangen informatie hebben wij de indruk dat het IPB een waardevolle aanvulling is op de al uitgevoerde testen om te komen tot een succesvolle start van het commercieel vervoer. Overigens kan ook bij de start van het commercieel vervoer nog blijken dat er nog kinderziektes aanwezig zijn. Door het uitvoeren van het IPB wordt de kans hierop echter kleiner.

Overeenkomst NMBS

Voordat de eerste internationale trein gaat rijden dient de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS gesloten te zijn. Hoewel dit nog steeds een risico is, wordt de kans dat dit tot problemen zal leiden door de projectorganisatie als beperkt ingeschat.

3.2.4 Stand van zaken overkoepelende issues

Veiligheid en rol IVW

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) geeft vanuit haar toezichtrol advies ten aanzien van de veiligheid van de infrastructuur en het vervoer. Dit kan leiden tot voorwaarden die worden gesteld voordat het vervoer mag starten. Ten aanzien van het vervoer/materieel heeft IVW een toelatenrol.

Naast de in paragraaf 3.2.2 genoemde storingen in het in de infrastructuur aangebrachte ERTMS-beveiligingssysteem, zijn er voor IVW nog andere zorgpunten. Ten aanzien van de veiligheid constateerde IVW begin 2009 dat de veiligheidsborging van de bij het testen betrokken organisaties onvoldoende was. Daarop zijn de organisaties en de maatregelen aangepast.

Daarnaast heeft IVW geconstateerd dat HSA nog een verbeterslag moet maken in haar veiligheidmanagementsysteem. HSA neemt actie en IVW ziet hierop toe.

Gevonden tekortkomingen alsmede de veiligheidsrisico's van een op onderdelen nieuw vervoerssysteem HSL-Zuid nopen IVW om minder op afstand te inspecteren.

Een nieuw technisch systeem (ERTMS) zowel voor infrastructuur als materieel gecombineerd met een nieuwe werkwijze en nieuwe contractvormen waarin sterke financiële prikkels zitten voor de contractpartijen, vraagt om een kritische opstelling van IVW. Deze rol lijkt goed te worden ingevuld.

Integrale Safety Case (ISC)

De ISC is een hulpmiddel bij het borgen van de integrale veiligheid. De wet legt de verantwoordelijkheid voor het borgen van de veiligheid apart bij de vervoerder en bij de infrastructuurbeheerder.

Bij het project HSL-Zuid stond tijdens de bouwfase de ISC ter beschikking voor het in kaart brengen van de interfaces. De ISC is positief beoordeeld door IVW en het Safety Committee HSL-Zuid is inmiddels gedéchargeerd. De ISC is daarna overgedragen van de Rijkswaterstaat projectorganisatie HSL-Zuid naar ProRail. Vooralsnog gebruikt ProRail de ISC om de veilige integrale werking te monitoren. Voor de toekomst is de vraag hoe de veilige integrale werking van het HSL-Zuid systeem zal worden gemonitord. Hiervoor is er een aantal opties variërend van:

- alleen de HSL-Zuid middels de opgezette ISC beheren;
- de huidige werkwijze zoals belegd in wet- en regelgeving (via de veiligheidmanagementsystemen van de betrokken partijen) ook voor HSL-Zuid van kracht laten worden;
- tot het ontwikkelen van één spoorsectorbreed beheerssysteem (zoals de ISC).

ProRail onderzoekt momenteel of het gebruik van een ISC noodzakelijk is voor het uitvoeren van haar taak als beheerder.

Daarnaast zal in het kader van de 'spoorsectorbrede' evaluatie van de 2^e kader nota veiligheid worden bekeken hoe met de ISC van HSL-Zuid dient te worden omgegaan.

Wij adviseren hieraan extra aandacht te geven zolang er nog geen stabiel werkend vervoerssysteem is. Dat zal waarschijnlijk nog enige tijd duren.

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

Den Haag, 17 april 2009

DEPARTEMENTALE AUDITDIENST
MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT

P. Scholte RA

drs. J.J.M. Claessens RA

Bijlage

Voortgangsrapportage 24 HSL-Zuid

Voortgangsrapport 24

Hogesnelheidslijn Zuid

Datum maart 2009
Status Eindversie

Inhoud

1	Inleiding 3
1.1	Vierentwintigste Voortgangsrapport 3
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 3
1.3	Gewijzigde indeling VGR 3
2	Projectvoortgang op hoofdlijnen 4
2.1	Voortgang in de verslagperiode 4
3	Infrastructuur 6
3.1	Vrijgave infrastructuur 6
3.2	Infrastructuur items 6
4	Veiligheid 8
4.1	Integrale Safety Case 8
4.2	Specifieke veiligheidsissues 9
5	Vervoer 11
5.1	Aanvangsdatum 11
5.2	Vervoersconcessie 11
5.3	Financiële aspecten HSA 12
5.4	Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS 12
5.5	Materieel en materieelplanning 13
6	Financiën 16
6.1	Algemeen 16
6.2	Mutaties op het projectbudget 16
6.3	Uitgaven en aangegane verplichtingen 19
6.4	Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn 20
6.5	Overhevelingen uit de risicoreservering 21
6.6	Prognose claim op de risicoreservering 21
Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken 22	
Afkortingenlijst 23	

1 Inleiding

1.1 Vierentwintigste 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 vierentwintigste Voortgangsrapport (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 juli 2008 tot en met 31 december 2008.

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 20 november 2008 een Algemeen Overleg gevoerd met de Tweede Kamer. Op 17 december 2008 heeft een vertrouwelijk overleg tussen de Vaste Kamercommissie en de minister van V&W plaatsgevonden, waarbij gedurende een deel van het overleg een vertegenwoordiging van High Speed Alliance (HSA) aanwezig was.

1.3 Gewijzigde indeling VGR

De planningsaspecten van de HSL-Zuid zijn niet meer in een separaat hoofdstuk opgenomen, maar worden toegelicht in paragraaf 5.5, waarin de ontwikkelingen betreffende het materieel worden behandeld.

De informatie over de risicoreservering is niet meer in een separaat hoofdstuk opgenomen, maar is toegevoegd aan het hoofdstuk Financiën.

2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

2.1 Voortgang in de verslagperiode

Infrastructuur

Het Nederlandse deel van de HSL-infrastructuur, inclusief de grensovergang met België, is per 9 oktober 2008 vrijgegeven voor gebruik met 300 km/uur. Verder is op 1 september de Toestemming voor Gebruik ontvangen voor de overgangen tussen het tracé van de HSL-Zuid en het bestaande gemengde net.

Het vrijgeven van de grensovergang betekende nog niet dat er treinen over de grens mochten rijden, aangezien het tracé Grens – Antwerpen (Lijn 4) nog niet was vrijgegeven. Lijn 4 is op 23 december 2008 beschikbaar gekomen.

De Staat rondt nog een aantal restpunten aan de infrastructuur af.

Veiligheid

De ISA van de Staat heeft op 14 november 2008 een positief assessment rapport op de Integrale Safety Case (ISC) afgegeven. Hiermee is de integrale veiligheid van de infrastructuur, inclusief de grensovergang aangetoond en is voldaan aan de eisen uit het Integraal Veiligheids Plan. IVW heeft de ISC met het bijbehorend assessment rapport geaccepteerd. Het Safety Committee heeft vervolgens vastgesteld dat de ISC voltooid is. Op basis daarvan heeft de minister het Safety Committee décharge verleend.

Vervoer

In de verslagperiode moest worden geconcludeerd dat het handhaven van de contractuele Aanvangsdatum op 1 oktober 2008, gezien de staat van de infrastructuur, niet langer mogelijk was. Als gevolg van problemen met de introductie van ERTMS en de daaruit resulterende vertraging in de levering van treinmaterieel is tussen de Staat en HSA intensief overleg gevoerd. Door de ontstane situatie dreigde vervoerder HSA in financiële problemen te komen, waardoor de continuïteit van het vervoer over de HSL-Zuid in gevaar kwam. Tussen HSA en de Staat is op 18 december 2008 overeenstemming bereikt over een aanpassing van de Aanvangsdatum naar 1 juli 2009. Een en ander is vastgelegd in een 'memorandum van overeenstemming'. Hiermee komt de Staat tevens tegemoet aan de financiële problemen van HSA op korte termijn.

De in december 2008 aan de Tweede Kamer gestuurde concessie voor het tijdelijk rijden zal niet worden geëffectueerd. De start van het 160 km/uur vervoer tussen Amsterdam en Rotterdam wordt verwacht na de nieuw vastgestelde Aanvangsdatum van 1 juli 2009. Dit betekent dat HSA dat vervoer zal uitvoeren onder het regime van de definitieve concessie. HSA heeft laten weten vooralsnog niet van plan te zijn om andere dan de aan de Kamer toegezonden tarieven voor het geplande tijdelijke vervoer te hanteren.

Het niet tijdig tot stand komen van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS is een reëel risico voor de start van de internationale diensten over de HSL-Zuid. Met de Belgische minister Vanackere zal zo spoedig mogelijk overleg

plaatsvinden om tot herbevestiging en uitvoering van de afspraken uit 2005 te komen.

Inzake de twee HSA claims betreffende de langere reistijden in België en het lagere aantal treinen naar Parijs heeft de Staat overeenstemming bereikt met HSA. Uit een extern onderzoek is gebleken dat een verlaging van de jaarlijkse gebruiksvergoeding die HSA moet afdragen aan de Staat van € 14,0 miljoen (prijspeil 2000) een redelijke compensatie vormt voor de schade die HSA oploopt.

In september is het proefbedrijf van het 160 km/uur vervoer Amsterdam–Rotterdam met het Traxx materieel op level 1 van start gegaan. Aanvankelijk verliep dit met veel problemen. Na het treffen van maatregelen zijn in december de activiteiten hervat en sindsdien is het proefbedrijf voorspoedig verlopen. Na het testen zullen nog een periode van proefrijden volgens dienstregeling, een duurproef en de commerciële en operationele voorbereidingen van HSA volgen. De start van het commercieel vervoer is niet voorzien voor de zomer 2009.

Ten aanzien van het Traxx materieel op level 2 geeft HSA/Bombardier aan dat in mei 2009 de softwareversie voor Level 2 zal worden afgerond. Als het daarop volgende testprogramma succesvol wordt doorlopen, kan dit leiden tot een aangepast inzetcertificaat in oktober 2009.

Tijdens het testprogramma van het Thalys materieel in juli 2008 zijn omissies geconstateerd in de treinsoftware welke blokkerend zijn voor de start van het commercieel vervoer. Aan deze omissies is in de verslagperiode door de SNCF gewerkt resulterend in een nieuwe softwareversie eind december. In het eerste kwartaal 2009 is een testprogramma ingepland om de Thalys zowel in Nederland als in België vrij te geven. Het testprogramma is vastgelegd in een Plan van Aanpak dat met alle betrokken partijen is afgestemd en is erop gericht dat medio mei 2009 het aangepaste inzetcertificaat wordt verkregen waarmee de Thalys zowel in Nederland als in België kan worden vrijgegeven. Commerciële inzet van de Thalys wordt niet voorzien vóór december 2009.

De levering door AnsaldoBreda van de door HSA in te zetten V250 treinen is gekoppeld aan voorwaarden met betrekking tot de beschikbaarheid van een gecertificeerd ERTMS systeem (2.3.0 Corridor) en het gereed hebben van zowel de Nederlandse als de Belgische infrastructuur. Negen maanden nadat de infrastructuur is vrijgegeven, is AnsaldoBreda conform contract verplicht het eerste treinstel te leveren. De eerste twee testtreinen worden in het tweede kwartaal van 2009 verwacht.

Om zonodig te kunnen beschikken over terugvalopties heeft de Staat ertoe besloten alternatieven te onderzoeken voor zowel het materieel als het beveiligingssysteem. Eind 2008 is de voorbereiding gestart van een onderzoek door externe deskundigen naar alternatieven voor het beveiligingssysteem en alternatief in te zetten materieel op de HSL-Zuid. Dit onderzoek zal naar verwachting in mei 2009 tot conclusies leiden. Ook een onderzoek naar een eventuele inzet van de Siemens BR-189E locomotief op de HSL-Zuid wordt hierin meegenomen.

3 Infrastructuur

3.1 Vrijgave infrastructuur

Het Nederlandse deel van de HSL-infrastructuur, inclusief de grensovergang met België is per 9 oktober 2008 voor gebruik met 300 km/uur vrijgegeven. Daaraan voorafgaand was op 8 juli door de NoBo van de Staat een 'Interim Certificate of Conformity' afgegeven dat het groene licht gaf voor testen en beproeven met interoperabele treinen onder ERTMS 2.3.0 Corridor met 300 km/uur. Verder is op 1 september 2008 de Toestemming voor Gebruik ontvangen voor de overgangen tussen het tracé van de HSL-Zuid en het bestaande gemengde net.

Het vrijgeven van de grensovergang betekende nog niet dat er treinen over de grens mochten rijden, aangezien het tracé Grens – Antwerpen (Lijn 4) nog niet was vrijgegeven. Lijn 4 is op 23 december 2008 beschikbaar gekomen.

3.2 Infrastructuur items

Stof in de Groene Harttunnel

Om te bevestigen dat ook bij hoge snelheden geen stofproblemen optreden zouden in het vierde kwartaal door de Tunnel Groene Hart hogesnelheidsritten georganiseerd worden. In deze periode is echter geen materieel beschikbaar geweest om deze ritten te maken. In januari en februari 2009 zijn opnieuw testen gepland met Thalys materieel. Hiermee kunnen voldoende ritten met hoge snelheid door de Tunnel Groene Hart gemaakt worden om conclusies te trekken. Mochten er, tegen de verwachting in, alsnog maatregelen noodzakelijk zijn, dan zou de brandwerende bekleding geïmpregneerd kunnen worden. De proeven hiervoor zijn reeds in het derde kwartaal 2008 uitgevoerd.

Overige activiteiten onderbouw

In de tweede helft van 2008 is een substantieel aantal restpunten van de HSL-onderbouw afgerond. De nog resterende punten lopen door in 2009. De meeste punten hebben weinig of geen relatie met het gebruik van de HSL-infrastructuur. Voorbeelden van deze activiteiten zijn: verkopen van overtollige gronden, garantiezaken onderbouw, overdragen kruisende infrastructuur. Naast het afronden van restpunten wordt een aantal langer doorlopende activiteiten, zoals natuurcompensatie en kadastrale afwikkelingen, overgedragen aan andere partijen (RWS diensten, Staatsbosbeheer, gemeenten, waterschappen en provincies).

ERTMS

De belangrijkste restpunten in de Infrasppeed levering ten aanzien van de upgrade ERTMS zijn in de verslagperiode opgelost. De overige (niet belemmerende) restpunten worden opgelost in geplande software-updates in 2009. Deze restpunten zijn niet blokkerend voor commercieel vervoer.

Elektromagnetische compatibiliteit (EMC)

Vooralsnog zijn aan de energieonttrekking op de HSL-Zuid 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. Rekening houdend met het ingroei-schema voor de dienstregeling van HSA staan deze beperkingen de huidige start van het vervoer niet in de weg. Om de uiteindelijk voorziene dienstregeling van HSA mogelijk te maken zijn nog maatregelen noodzakelijk. In de verslagperiode is onderzoek uitgevoerd en zijn maatregelen onderzocht ter mitigatie van een aantal problemen in het conventionele spoor. De onderzoeksresultaten worden verwacht in het eerste kwartaal 2009. Op basis daarvan zal worden besloten over oplossingen en de aanpak.

Hotbox detectiesysteem

In de verslagperiode is het hotbox (hete-aslagers) detectiesysteem in de infrastructuur aangebracht en in gebruik genomen.

Testprogramma

In de verslagperiode is het oorspronkelijke testprogramma van de Staat ten aanzien van de infrastructuur volledig afgerond. In 2009 volgen (naast de materieeltesten en de trein-baan integratietesten) nog aanvullende testen ten aanzien van de EMC maatregelen.

Afwikkeling bouwfase contract met Infrasppeed

Met Infrasppeed is voortgang geboekt in het financieel afronden van de contractuele onderwerpen uit de bouwfase. Over een aantal belangrijke punten is overeenstemming bereikt. Aan het eind van de verslagperiode resteert nog een aantal minder omvangrijke af te wikkelen punten en enkele onderwerpen die recent naar boven zijn gekomen zoals een werkzoneschakeling voor onderhoud op het grensvak met België.

Voor twee substantiële geschilpunten uit de bouwfase¹ is het niet haalbaar gebleken overeenstemming tussen de Staat en Infrasppeed te bereiken. Deze onderwerpen worden voorgelegd aan het 'Committee of Experts', het orgaan dat op grond van het contract met Infrasppeed bij dergelijke zaken wordt ingeschakeld.

Claims van de Staat op onderbouwaannemers

Ten aanzien van de herstelwerkzaamheden van een deel van de HSL-geluidschermen in Noord-Brabant (2007) en de horizontale verplaatsingen bij Rijpwetering (2006) meent de Staat op contractuele gronden kosten te kunnen verhalen op de betreffende onderbouw-aannemers. De dossiers zijn in behandeling bij de voor de onderbouwcontracten ingestelde Raad van Deskundigen. De verwachting is dat deze procedures doorlopen tot medio 2009.

¹ Dit betreft de indexerings- en renteaftrekking over een stelpost uit het contract met Infrasppeed en de verrekening van kosten van elektriciteitsvoorziening tijdens de bouwfase.

4 Veiligheid

4.1 Integrale Safety Case

Proces Integrale Safety Case (ISC)

Tijdens de exploitatie van de HSL-Zuid werken ProRail (de beheerder), Infrasppeed (de infraprovider) en HSA (de vervoerder) samen om het vervoer van reizigers over de HSL-Zuid mogelijk te maken. Elk van deze partijen heeft verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het eigen deel in het 'vervoersysteem HSL-Zuid'. Het voldoen aan de veiligheidseisen komt tot uitdrukking in veiligheidsdocumenten (zoals een Safety Case).

Mede op basis van deze documenten is in de Integrale Safety Case aangetoond dat het project de veiligheidsdoelstellingen uit het Integraal Veiligheids Plan heeft gehaald. De veiligheidsdocumenten zijn gebruikt om te komen tot certificering van infrastructuur en materieel, vrijgaven voor gebruik van de aansluitingen met bestaand spoor door Prorail, inzetcertificaten voor het treinmaterieel en het veiligheidsattest voor HSA.

De verschillende delen dienen ook in gezamenlijkheid goed en veilig te werken, zowel fysiek als operationeel. Dit is als specifiek onderwerp vastgelegd in de Integrale Safety Case (ISC). Ook de aansluiting met Lijn 4 in België en de afstemming met hulpdiensten is hierin meegenomen.

IVW beoordeelt de ISC en neemt de conclusies mee in haar veiligheidsbeoordeling ten behoeve van de start van het Integraal Proefbedrijf en de commerciële exploitatie. Daarnaast adviseert het Safety Committee de minister over de veiligheidsaspecten.

De ISC kent twee uitgaven voor commercieel vervoer: vervoer op het noordelijke traject Amsterdam-Rotterdam met ERTMS 2.3.0 Corridor Level 1 (160 km/uur) en vervoer over de gehele HSL op Level 2 (300 km/uur).

Integrale Safety Case voor tijdelijk vervoer

De ISC voor het commercieel vervoer op het noordelijk traject onder Level 1 is in juni 2008 met een positief beoordelingsrapport van de ISA aan IVW gezonden. Het Safety Committee had hierover in mei 2008 al positief aan de minister geadviseerd. Deze ISC bevatte nog enkele openstaande punten. Daarnaast gaf IVW aan aanvullende bewijsvoering van ProRail te willen ontvangen over de veiligheidsmanagementprocessen gedurende de ontwikkel- en ingroeifase van de HSL-Zuid.

Op 12 augustus 2008 waren al deze punten opgelost en dit is met een addendum op deze ISC vastgelegd. IVW heeft mede op basis hiervan een positief oordeel ten aanzien van de start van het Integraal Proefbedrijf tijdelijk vervoer gegeven. Na afloop van het Integraal Proefbedrijf zal IVW een oordeel geven over de start van de commerciële exploitatie.

Integrale Safety Case voor het hogesnelheidsvervoer

Voor het commercieel vervoer over de gehele HSL-Zuid (inclusief de grens) op Level 2 met 300 km/uur is een tweede versie van de ISC ingediend bij IVW. Ten opzichte van de eerste versie is een aantal nog ontbrekende onderdelen toegevoegd: de veiligheidsbewijsvoering voor de grensovergang en de operationele afspraken tussen Nederland en België, bewijsvoering hotboxdetectiesysteem, bewijsvoering windwaarschuwingssysteem en de (update) bewijsvoering interfaces. Hiermee is de integrale veiligheid van de infrastructuur, inclusief de grensovergang aangetoond en is voldaan aan de eisen uit het Integraal Veiligheids Plan.

De ISA heeft op 14 november 2008 een positief assessment-rapport op de ISC afgegeven.

Het Safety Committee heeft vastgesteld dat de ISC voltooid is. Op 28 november 2008 heeft het Committee een positief advies aan de minister uitgebracht met het aanvullende advies ook na deze laatste versie van de ISC de integrale veiligheid te bewaken. De minister heeft het Safety Committee décharge verleend.

Eind 2008 stonden ten aanzien van de start van het integraal proefbedrijf hogesnelheidsvervoer nog enkele belemmerende punten open, waaronder de certificering van de treinen. Na sluiting van deze punten zal IVW, mede op basis van de ISC, achtereenvolgens een oordeel geven over de start van het integraal proefbedrijf en over de start van commercieel hogesnelheidsvervoer.

4.2 Specifieke veiligheidsissues

Langtransport

In december heeft een test plaatsgevonden van de inzet van het langtransport voor slachtoffervervoer bij calamiteiten in tunnels. De volledige evaluatie van de test moet nog plaatsvinden. Vooruitlopend daarop is geconstateerd dat de door Nedtrain ontwikkelde lorries goed bruikbaar zijn. De implementatie van de procedure inzet langtransport en het opbouwen van de inzetplaatsen vragen nog enige aandacht.

Evacuation Support System (ESS)

De voorbereiding voor de realisatie van het ESS is gestart. Hierbij worden de tunnels voorzien van een systeem dat een indicatie aan vluchtende reizigers geeft dat de andere (vlucht) tunnelbuis treinvrij is.

Onderzoek verbetering brandveiligheid Thalys

In VGR 23 werd gemeld dat de eerste fase van het onderzoek naar het additioneel verbeteren van de brandveiligheid van de Thalys was afgerond. Uit dit onderzoek bleek dat het aanbrengen van een blusinstallatie in het Thalys materieel geen optie was. Inmiddels is ook het onderzoek naar de mogelijkheden voor het aanpassen van de ventilatielamellen afgerond. Hier lijken misschien mogelijkheden te zijn. Het ministerie heeft HSA gevraagd wat de eigenaren van de Thalys (naast NS-internationaal en Deutsche Bahn voor een beperkte inbreng, vooral SNCF en NMBS) van het idee vinden.

ATB verbeterde versie

In de vorige verslagperiode is de HSL-Zuid infrastructuur aangepast voor ATB verbeterde versie. Resteert nog het aanpassen van het binnenlandse en internationale treinmaterieel voordat ATB VV operationeel kan worden. Voor het mitigeren van de 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 **Aanvangsdatum**

Ten aanzien van de contractuele Aanvangsdatum zijn er in de verslagperiode belangrijke ontwikkelingen geweest. HSA had eerder, op grond van informatie van haar materieelleveranciers, aangegeven dat er geen inzetbare treinen beschikbaar waren voor de geplande start van het vervoer per 1 oktober 2008².

Het Nederlandse deel van de infrastructuur, inclusief de grensovergang, is per 9 oktober 2008 gecertificeerd en voldeed aan de eisen om te kunnen starten met de testperiode van HSA, voorafgaande aan de Aanvangsdatum.

Op grond van het later beschikbaar komen van de infrastructuur is geconstateerd dat het handhaven van de contractuele Aanvangsdatum op 1 oktober 2008 niet langer mogelijk was.

Op 20 november 2008 is overeenstemming bereikt met HSA over een verschuiving van de Aanvangsdatum naar 1 juli 2009. Bij het vaststellen van een nieuwe Aanvangsdatum is ervoor gekozen ook te kijken naar de oplevering van de infrastructuur in België tussen de grens en Antwerpen. Over de datum van die oplevering bestond op dat moment nog onzekerheid; uiteindelijk is de Belgische infrastructuur op 23 december 2008 vrijgegeven. De overeenstemming met HSA over de aangepaste Aanvangsdatum is vastgelegd in een memorandum van overeenstemming³ dat op 18 december 2008 ondertekend is door de betrokken partijen.

Door vervoerder HSA wordt, daarbij gesteund door beheerder ProRail, alles in het werk gesteld om zo snel mogelijk te starten met het commerciële vervoer over de HSL-Zuid.

5.2 **Vervoersconcessie**

In december 2008 is ter informatie een ontwerp concessie naar de Tweede Kamer gezonden om tijdelijk rijden met 160 km/uur tussen Amsterdam en Rotterdam voor de contractuele Aanvangsdatum mogelijk te maken. Ook zijn aan de Kamer de tarieven toegezonden die HSA voor deze treindienst zal hanteren. Naar aanleiding van de vaststelling van de Aanvangsdatum per 1 juli 2009 en de verwachting van HSA dat het vervoer tussen Amsterdam en Rotterdam niet voor de zomer zal starten, zal de concessie voor het tijdelijk rijden niet worden geëffectueerd. De start van het vervoer tussen Amsterdam en Rotterdam ligt nu na de Aanvangsdatum, hetgeen betekent dat HSA dat vervoer zal uitvoeren onder het regime van de definitieve concessie. HSA heeft laten weten vooralsnog niet van plan te zijn om

² Het risico op vertraging van de start van het commerciële vervoer is reeds meerdere keren met de Tweede Kamer gedeeld.

³ De Tweede Kamer heeft per 4 februari 2009 kennis kunnen nemen van dit memorandum van overeenstemming (Kamerstuk 2008-2009 / 22026, nr. 288)

andere dan de aan de Kamer toegezonden tarieven te hanteren (hoewel HSA daar op grond van haar tariefsvrijheid wel het recht toe heeft).

Omzetting concessieovereenkomst in concessie

Alvorens gestart kan worden met het commercieel vervoer dient de bestaande concessieovereenkomst met HSA te zijn omgezet in een publiekrechtelijke concessie. Een concept concessie is door V&W opgesteld en met HSA besproken. Als over de inhoud van de concessie (die zoveel mogelijk een één-op-één omzetting van de concessieovereenkomst moet zijn) overeenstemming is bereikt zal deze aan de Kamer worden toegezonden. Aanpassing van de concessie om nieuwe afspraken met HSA toe te voegen is niet mogelijk omdat dat in strijd is met de aanbestedingsregels. Wel zullen met HSA afspraken worden gemaakt over het opschorten van de handhaving van bepaalde concessieverplichtingen tot het moment waarop HSA beschikt over haar volledige materieel.

5.3 Financiële aspecten HSA

Financiële problematiek HSA

Sinds maart 2008 is V&W in gesprek met HSA en haar aandeelhouder NS over de financiële problematiek waarmee HSA te maken heeft als gevolg van het pas later kunnen starten van de exploitatie. Op basis van onderzoek door een ambtelijke werkgroep met bijstand van de Landsadvocaat en een extern onderzoek door een accountant, is in een serie gesprekken gezocht naar mogelijkheden om de financiële positie van HSA te verbeteren zonder afbreuk te doen aan het contractuele kader. Binnen de grenzen van het contract en de aanbestedingsregels is overeenstemming bereikt over een aantal maatregelen die voorkomen dat HSA de komende jaren vanwege de Europese problemen met ERTMS in acute financiële problemen komt. De afspraken hierover zijn opgenomen in het 'memorandum van overeenstemming' dat V&W, HSA en NS op 18 december 2008 hebben ondertekend.

Bindend adviesprocedures

In de verslagperiode heeft een onafhankelijk extern onderzoek plaatsgevonden naar de financiële gevolgen van de twee HSA claims inzake de langere reistijden in België en de beperking van het aantal treinen naar Parijs. Naar aanleiding van de uitspraak van de bindend adviseurs uit juni 2007 moest HSA haar oorspronkelijke claim tot verlaging van de concessievergoeding aanpassen. Met HSA is afgesproken dat een nieuwe claim pas formeel zou worden ingediend als overeenstemming was bereikt over de hoogte van de claim. Uit het externe onderzoek is gebleken dat een verlaging van de jaarlijkse gebruiksvergoeding die HSA moet afdragen aan de Staat van € 14,0 miljoen (prijspeil 2000) een redelijke compensatie vormt voor de schade die HSA oploopt. De verlaging van de gebruiksvergoeding vanwege het lagere aantal treinen naar Parijs zal worden verwerkt bij de omzetting van de concessieovereenkomst naar de concessie. De verlaging naar aanleiding van de langere reistijden in België kan plaatsvinden nadat HSA en NMBS hun samenwerkingsovereenkomst hebben gesloten.

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.

Sinds 2005 zijn meerdere interventies gepleegd door de minister van V&W in de richting van de opvolgers van de Belgische minister Vande Lanotte. Zowel staatssecretaris Tuybens als zijn opvolger minister Vervotte gaven aan dat België zich zal houden aan de in 2005 gemaakte afspraken. Met de opvolger van minister Vervotte, minister Vanackere, zal zo spoedig mogelijk overleg plaatsvinden om zowel tot herbevestiging van de afspraken uit 2005 te komen als tot uitvoering van de afspraken.

Het door België aan te schaffen treinstel voor de bediening van Den Haag en Breda is nog niet besteld. HSA heeft met NMBS in kaart gebracht hoe de financiële situatie is ten aanzien van de dienst Den Haag via Breda naar Antwerpen en Brussel. Ook is door de vervoerders in kaart gebracht of de bestaande Belgische spoordienst tussen Antwerpen en Essen kan worden doorgetrokken naar Roosendaal en wat hiervan de financiële consequenties zijn. De resultaten van dit onderzoek zullen tussen de ministers worden besproken. Het niet tijdig totstandkomen van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS is een reëel risico voor de start van de internationale diensten over de HSL-Zuid.

5.5 Materieel en materieelplanning

De data waarop de verschillende soorten van commercieel vervoer 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.

Voor het toelaten van elk type materieel op de HSL-Zuid is een door IVW af te geven Verklaring van Geen Bezwaar (VGB) nodig. Het verkrijgen van een VGB vereist dat de leverancier de veiligheid en operabiliteit van het materieel aantoonst door middel van een testprogramma voor homologatie en een trein-baan integratie. Dit testprogramma dient te resulteren in een ISA- en een NoBo-verklaring. Voor het verlenen van de VGB door IVW voor het desbetreffende type materieel is advies van ProRail in de rol van beheerder vereist.

Traxx level 1

Het trein-baan integratie testprogramma van de Traxx locomotief op level 1 is in verslagperiode afgerond. Aan de hand van de testresultaten en de goedkeurende ISA-verklaring van HSA/Bombardier heeft ProRail Treinbeveiliging (TB) een positief advies gegeven aan IVW. IVW heeft op grond van eigen waarneming en het advies van ProRail TB een inzetcertificaat verleend voor de Traxx op de Noordelijke sectie van de HSL-Zuid op Level 1.

In september 2008 is het proefbedrijf van het vervoer Amsterdam-Rotterdam van start gegaan. In dit proefbedrijf worden de logistieke processen van het vervoersysteem beproefd. In de eerste weken van het IPB bleken de startvoorwaarden voor het IPB nog onvoldoende ingevuld te zijn. Zo bleek onder

meer de bedrijfszekerheid van de Traxx locomotief te laag en werd het IPB verstoord door het ontbreken van routine bij machinisten en treindienstleiders. Na het oplossen van veel van de problemen zijn in december de activiteiten hervat en sindsdien is het proefbedrijf voorspoedig verlopen. Naar verwachting kan de testfase rond eind februari 2009 worden afgerond.

Om te toetsen of met de getroffen maatregelen aan de punctualiteitsnorm zal kunnen worden voldaan zal na begin maart 2009 een periode van planmatig rijden worden ingelast. Als laatste stap voor het besluit tot commercieel vervoer vindt een duurproef plaats. In deze duurproef wordt een volledige dienstregeling gedurende een gehele week beproefd. Na een 'go-besluit' start HSA haar commerciële en operationele voorbereidingen, die circa acht weken in beslag nemen. De start van het commercieel vervoer is niet voorzien vóór de zomer 2009.

Traxx level 2

Overeenstemming is bereikt over de inhoud van het trein-baan integratie testprogramma voor de Traxx op level 2. HSA/Bombardier geeft aan dat in mei 2009 de softwareversie voor Level 2 zal worden afgesloten. Als het daarop volgende testprogramma succesvol wordt doorlopen, kan dit leiden tot een aangepast inzetcertificaat in Nederland per eind oktober 2009.

Thalys

Tijdens het testprogramma van juli 2008 zijn omissies geconstateerd in de treinsoftware die blokkerend zijn voor de start van het commercieel vervoer. Aan deze omissies is in de verslagperiode door de SNCF gewerkt, resulterend in een nieuwe softwareversie eind december. In het eerste kwartaal 2009 is een testprogramma ingepland om de Thalys zowel in Nederland als in België vrij te geven. De voorbereidingen voor dit testprogramma zijn eind 2008 getroffen. Het testprogramma is vastgelegd in een Plan van Aanpak dat met alle betrokken partijen is afgestemd en is erop gericht dat medio mei 2009 het aangepaste inzetcertificaat wordt verkregen waarmee de Thalys zowel in Nederland, als in België kan worden vrijgegeven. Commerciële inzet van de Thalys wordt niet verwacht vóór december 2009.

AnsaldoBreda

De levering door AnsaldoBreda van de door HSA in te zetten V250 treinen is gekoppeld aan voorwaarden met betrekking tot de beschikbaarheid van een gecertificeerd ERTMS systeem (2.3.0 Corridor) en het gereed hebben van zowel de Nederlandse als de Belgische infrastructuur. Negen maanden nadat de infrastructuur is vrijgegeven, is AnsaldoBreda conform contract verplicht het eerste treinstel te leveren. De eerste twee testtreinen worden in het tweede kwartaal van 2009 verwacht.

Onderzoek naar alternatieven

Om zonodig te kunnen beschikken over terugvalopties heeft de Staat ertoe besloten alternatieven te onderzoeken voor zowel het materieel als het beveiligingssysteem.

Eind 2008 is de voorbereiding gestart van een onderzoek door externe deskundigen naar alternatieven voor het beveiligingssysteem en daaruit voortvloeiend alternatief in te zetten materieel op de HSL-Zuid. Dit onderzoek zal naar verwachting in mei 2009 tot conclusies leiden.

Ook wordt een eventuele inzet van de Siemens BR-189E locomotief op de HSL-Zuid onderzocht. De voorbereidingen van het testprogramma voor de toelating van deze locomotief zijn gestart. Het testprogramma voorziet in een aantal stappen leidend tot een inzetcertificaat voor binnenlands en vervolgens grensoverschrijdend personenvervoer op de HSL-Zuid en in tweede instantie op Lijn 4.

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 zijn de volgende mutaties op het projectbudget van toepassing.

BTW

In 2008 is door de projectorganisatie € 17 mln BTW betaald. Conform de systematiek in de voorgaande jaren zal dit bedrag worden gecompenseerd door het Ministerie van Financiën, en worden toegevoegd aan de begroting van de HSL-Zuid.

Technische mutatie

In 2008 is € 24,4 mln ontvangen van derden. Het budget van HSL-Zuid zal met dit bedrag worden verhoogd.

Voor de prijsontwikkeling van het projectbudget zijn de percentages gehanteerd zoals opgenomen in onderstaande tabel. Het zijn de door het Ministerie van Financiën vastgestelde percentages, gebaseerd op de IBOI (Index Bruto Overheids Investerings) die door het Centraal Planbureau in het Centraal Economisch Plan worden gepresenteerd.

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

Tabel 1: prijsindexpercentages

Het projectbudget per 31 december 2008 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-'08)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'08)
		Vorige perioden	Deze periode				
Uitvoeringskosten	3.089	688	20	3.797	882	-144	4.553
Grondverwerving	324	-72		252	26		278
Subtotaal	3.413	616	20	4.049	908	-144	4.813
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	1.030	20	4.463	924	-144	5.243
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	1.869	20	5.302	1.068	0	6.370
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2							825
Totaal projectbudget inclusief BTW							7.195
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³							2.992
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW ⁴							10.187

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 Infrasppeed 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 dit 24e 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	107	130	'99/'00	7/9
			'01/'02	10/12
			'03/'04	14/16
			'05/'06	18/20
			'07/'08	22/24
Extra EU-subsidies	13	16	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Saldo technische mutaties	-/- 290			
Subtotaal mutaties	1.889			
Totaal op prijspeil 1995	5.302			

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

6.3 Uitgaven en aangegane verplichtingen

Uitgaven

Tabel 4 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 31 december 2008 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.088 mln betaald (99% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidvergoeding 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	6.266,5	87,2	6353,7	5226,9	115,5	1.011,3
Grondverwerving	304,4	0,4	304,8	304,8		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.000,6	87,6	7.088,2	5.961,4	115,5	1.011,3

Tabel 4: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2008

Verplichtingen

In tabel 5 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 31 december 2008 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.135 mln verplicht (99% van het projectbudget exclusief de beschikbaarheidvergoeding 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	6.409,1	²⁾ -12,0	6.397,1	5.270,3	115,5	1.011,3
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.147,0	-12,0	7.135,0	6.008,2	115,5	1.011,3

1) Dit bedrag is inclusief € 832,2 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.

2) In 2008 is een administratieve correctie doorgevoerd, waarmee de cumulatieve stand in overeenstemming is gebracht met de werkelijke stand van de verplichtingen per 31 december 2008.

Tabel 5: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2008

6.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Bedragen in mln €	Totaal	T/m 2007	2008	2009	2010	2011	later
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.068	5.826	136	106			
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.643	2.400	136	106			
- FES regulier	1.710	1.710					
- Privaat	940	940					
- EU-ontvangsten	193	193					
- Ontvangsten derden	101	101					
- Risicoreservering	482	482					
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)	115	115					
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.012					
Totaal IF 17.03	7.195	6.953	136	106			
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
Totaal geplande realisatie	10.187	7.126	251	222	117	117	2.354

Tabel 6: realisatieprogramma HSL-Zuid

Ontvangsten

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	121,6	13,6	135,2
EU-subsidie	194,1		194,1
Totaal	315,7	13,6	329,3

Tabel 7: ontvangsten HSL-Zuid t/m 31 december 2008

In het tweede halfjaar 2008 is € 13,6 mln aan ontvangsten van derden geboekt ten gunste van de HSL-Zuid; over geheel 2008 is dit € 24,4 mln.

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 31 december 2008 is € 482 mln budget beschikbaar gesteld, waarvan inmiddels € 422 mln is verplicht.

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 € 24 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 17 mln en minus € 16 mln.

Bedragen in €	VGR 24	VGR 23	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	506 mln	497 mln	+ 9 mln
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 482 mln	-/- 482 mln	0 mln
Claim op risicoreservering 50% waarde	24 mln	15 mln	+ 9 mln
Claim op risicoreservering 90% waarde	41 mln	33 mln	+8 mln

Tabel 9: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

In de verslagperiode is de resterende claim op de risicoreservering gestegen van € 15 mln naar € 24 mln. De mutatie van € 9 mln is een saldo van mee- en tegenvallers. Meevallers (circa € 8 mln) werden onder andere geboekt door ontvangsten en door het vrijvallen van budgetten voor de infrastructuur. Hogere kosten (circa € 17 mln) worden verwacht voor onder andere de omvang van restrisico's bij overdracht, meer schade-uitkeringen aan de omgeving en kosten van het beveiligingssysteem.

Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

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

Datum	Onderwerp	Kamerstuknummer
10 juli 2008	Brief minister met antwoord op vraag Tweede Kamerlid De Krom over ontwikkeling beheerskosten HSL-Zuid	22026, nr. 282
22 oktober 2008	Voortgangsrapport 23 Hogesnelheidslijn-Zuid + Brief minister over het drieëntwintigste voortgangsrapport (VGR 23) HSL-Zuid	22026, nr. 283
24 december 2008	Brief minister ter aanbidding van de ontwerpconcessie 2008 HSL-Zuid en de daarover uitgebrachte adviezen van consumentenorganisaties, verenigd in het Locov	22026, nr. 284
29 december 2008	Mededeling over vertrouwelijke inzage van een brief van minister Eurlings d.d. 12 december 2008 over de HSL-Zuid	22026, nr. 285

Afkortingenlijst

BTW:	Belasting Toegevoegde Waarde
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
IPB:	Integraal Proefbedrijf
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
NS:	Nederlandse Spoorwegen
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PPS:	Publiek Private Samenwerking
RWS:	Rijkswaterstaat
SNCF:	Société Nationale des Chemins de fer Français
ProRail TB:	ProRail Treinbeveiliging
VGB:	Verklaring van Geen Bezwaar
VGR:	Voortgangsrapport