

## **Voortgangsrapport 26 Hogesnelheidslijn Zuid**

Datum        25 maart 2010  
Status       Definitief

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding 3</b>
1.1	Zesentwintigste Voortgangsrapport 3
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 3
<b>2</b>	<b>Projectvoortgang op hoofdlijnen 4</b>
<b>3</b>	<b>Infrastructuur 7</b>
3.1	Infrastructuur items 7
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	Vervoerconcessie 10
5.2	Start commercieel vervoer Amsterdam – Rotterdam 10
5.3	Start commercieel vervoer Amsterdam – Brussel – Parijs 10
5.4	Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS 11
5.5	Materieel en materieelplanning 12
5.6	Schadevergoeding uitstel Aanvangsdatum 12
5.7	Geluid van HSL-treinen 13
5.8	Trillingen 14
<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

### **Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken 21**

### **Afkortingenlijst 22**

# 1 Inleiding

## **1.1 Zesentwintigste 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 zesentwintigste Voortgangsrapport (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 juli 2009 tot en met 31 december 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 1 juli 2009 en op 11 november 2009 Algemeen Overleg gevoerd met de Tweede Kamer.

## 2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

### **Infrastructuur**

#### *Electro Magnetische Compatibiliteit (EMC)*

Het onderzoek door ProRail naar de EMC-risico's 'aanraakspanning' en 'directe versterking treindetectie' is in de verslagperiode afgerond. Om het EMC-probleem structureel te kunnen oplossen is besloten tot de bouw van een viertal extra AT-stations voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De oplevering hiervan is gepland in de eerste helft van 2011. Een randvoorwaarde daarbij is dat aanpassingen worden aangebracht aan het VIRM-1 materieel van de NS. De Staat is hierover het gesprek gestart met NS Reizigers.

De bouw van de AT-stations en de aanpassingen in het VIRM-1 materieel hebben een doorlooptijd van anderhalf tot twee jaar. Besloten is tot een aantal aanvullende tussentijdse maatregelen om het ingroeimodel voor het vervoer van HSA in de komende twee jaar te kunnen faciliteren.

Naast de hierboven beschreven EMC risico's leidde in de verslagperiode een aanvullend EMC-risico tot het per 30 september 2009 stilleggen van het vervoer op de HSL-Zuid ten noorden van Breda. Na het treffen van tijdelijke maatregelen is vanaf 6 oktober voor het noordelijke deel en vanaf 16 oktober voor het zuidelijke deel de baan weer vrijgegeven en kon het vervoer worden hervat.

Een aantal internationale deskundigen voert een review uit op de aanpak van de EMC-problematiek. In oktober 2009 heeft een eerste bijeenkomst plaatsgevonden.

### **Veiligheid**

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

In de verslagperiode is in gezamenlijk overleg met HSA en ProRail besloten af te zien van een aanvullend veiligheidssysteem voor tunnels. Een belangrijke overweging hierbij is geweest dat de huidige systemen en procedures reeds veilig bevonden zijn en voldoen aan de van kracht zijnde regelgeving.

### **Vervoer**

#### *Vervoersconcessie*

Op 1 juli 2009 is de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet aan HSA verleend. Conform de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA van 5 december 2001 voor het vervoer over de HSL-Zuid, is deze overeenkomst omgezet in een publiekrechtelijke concessie. De condities van de vervoersconcessie zijn nagenoeg gelijk aan de contractuele bepalingen die in december 2001 tot stand zijn gekomen.

#### *Start commercieel vervoer Amsterdam – Rotterdam*

HSA is op 7 september 2009 gestart met het aanbieden van reizigersvervoer over de HSL-Zuid. Vanaf die datum rijdt HSA met tijdelijk HST-Prio materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal. In beide richtingen voert HSA een uurdienst op werkdagen uit. De maximale rijdsnelheid bedraagt 160 km/uur en de reistijd is door de hogere snelheid afgenomen van 1 uur en 10 minuten naar circa 41 minuten.

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

Na een positief besluit van de Thalysgroep is met ingang van de nieuwe dienstregeling 2010 op 13 december 2009 gestart met het aanbieden van Thalysdiensten op het traject Amsterdam – Brussel – Parijs (zeven treinen per richting per dag). Tussen Rotterdam en Antwerpen wordt 300 km/uur gereden op ERTMS level 2. In verband met het gelijktijdig gebruik van het tracé Schiphol – Rotterdam (Thalys en HST-Prio) wordt hier vooralsnog gereden onder ERTMS level 1 met een maximale snelheid van 160 km/uur. De reistijd Amsterdam – Parijs is door gebruikmaking van de hogesnelheidsinfrastructuur afgenomen van 4 uur en 9 minuten naar 3 uur en 18 minuten. De reistijd Rotterdam – Antwerpen is teruggebracht van 65 minuten naar 31 minuten.

#### *Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS*

De totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS blijft een moeizaam proces. De samenwerkingsovereenkomst is beoogd om bijvoorbeeld de verdeling van kosten en opbrengsten te regelen. In 2010 treedt de liberaliseringsrichtlijn voor internationaal reizigersvervoer per spoor in werking, waardoor HSA in theorie zonder samenwerkingsovereenkomst zou kunnen rijden tussen Amsterdam en Brussel. Gezien de gezamenlijke processen en belangen verdient het echter de voorkeur om toch onder een samenwerkingsovereenkomst te rijden.

Vervoerder 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 plaatsgevonden op 28 oktober 2009. Van Belgische zijde zijn de reeds in 2005 gemaakte afspraken over het extra benodigde treinstel en de bediening Den Haag – Breda – Brussel erkend. Daarnaast zijn van Belgische zijde enkele bezwaren opgevoerd tegen het aanschaffen van het treinstel en de compensatie van NMBS. Na analyse van deze bezwaren door de Landsadvocaat is het Nederlandse standpunt aan België kenbaar gemaakt. Het is niet gelukt voor het einde van de verslagperiode hierover nog een gesprek in te plannen tussen de ministers van België en Nederland.

#### *Alternatieve verbinding over het bestaande spoor*

Nederland en België zijn in gesprek over het mogelijk maken van een alternatieve verbinding over het conventionele spoor, naast de bestaande stoptrein Roosendaal – Antwerpen. Het doortrekken van de Intercity Charleroi – Brussel – Antwerpen – Essen naar Roosendaal komt hiervoor in aanmerking. Een tweede, snellere stoptrein Roosendaal – Antwerpen is eveneens een optie.

#### *Materieel*

##### *Traxx level 2*

Het aangepaste inzetcertificaat van de Traxx-locomotieven op ERTMS level 2 is voorzien voor juni 2010. In de periode tot en met 31 december 2009 zijn goede vorderingen geboekt met het testprogramma. De overstap naar level 2 levert geen snelheidsverhoging van de HST-Prio treinen op, maar maakt het mogelijk dat de Traxx en de Thalys tegelijkertijd op hetzelfde baanvak op level 2 kunnen rijden en dat de Thalys ook op het noordelijke deel met 300 km/uur kan gaan rijden. Ook is in de verslagperiode samen met de Belgische partijen gewerkt aan toelating van de Traxx op level 2 op het tracé naar Brussel.

#### AnsaldoBreda

Gedurende de verslagperiode heeft de levering van het V250-materieel van AnsaldoBreda vertraging opgelopen. Wel zijn de eerste twee treinen, die in het eerste halfjaar van 2009 in Nederland waren aangekomen, uitgebreid ingezet voor tests.

#### *Geluid*

Gedurende de verslagperiode is veel aandacht besteed aan de geluidsproductie van de HSL-Zuid. ProRail heeft met name vanuit de gemeenten Lansingerland en Kaag en Braassem veel klachten ontvangen.

Uit de door TNO uitgevoerde metingen komt naar voren dat de dienstregeling in 2009 niet leidt tot een overschrijding van de berekende geluidsbelastingen in het Tracébesluit. De verwachting is dat met het treffen van maatregelen de dienstregeling 2010 past binnen de in het Tracébesluit berekende geluidsbelastingen op de gevels van woningen.

## 3 Infrastructuur

### 3.1 Infrastructuur items

#### *ERTMS*

Begin 2009 is gebleken dat in enkele uitzonderlijke situaties het ERTMS beveiligingssysteem op de HSL-Zuid niet goed functioneerde. Het onderzoek naar de achterliggende oorzaken is in het derde kwartaal van 2009 afgerond. De maatregelen die uit dit onderzoek voortvloeiden zijn door de leverancier uitgevoerd en dit is naar alle tevredenheid van de betrokken partijen afgerond.

#### *Electro-Magnetische Compatibiliteit (EMC)*

Het onderzoek door ProRail naar de EMC risico's 'aanraakspanning' en 'directe verstoring treindetectie' is in de verslagperiode afgerond. De uitkomsten zijn geverifieerd door een praktijkmeting. De uitkomsten bevestigen de door ProRail gehanteerde modelleringen; de definitieve rapportage wordt in het eerste kwartaal 2010 opgeleverd.

Om het EMC probleem structureel te kunnen oplossen is besloten tot de bouw van een viertal extra AT stations voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De oplevering hiervan is gepland in de eerste helft van 2011. Een randvoorwaarde daarbij is dat aanpassingen worden aangebracht aan het VIRM-1 materieel van de NS. De Staat is hierover het gesprek gestart met NS Reizigers.

De bouw van de AT-stations en de aanpassingen in het VIRM-1 materieel hebben een doorlooptijd van anderhalf tot twee jaar. Daarom is samen met HSA onderzocht of, en zo ja welke aanvullende tussentijdse maatregelen nodig en mogelijk zijn om het ingroeimodel voor het vervoer van HSA in de komende twee jaar te kunnen faciliteren. Besloten is tot enkele aanpassingen in het conventionele spoor en het begrenzen van de stroomafname van de HSL-Zuid. Uitgangspunt hierbij is dat de begrenzing zodanig kan worden ingesteld, dat de veiligheid is geborgd en tegelijk het risico van niet-beschikbaarheid voor de HSL-Zuid minimaal is. De voorbereiding en uitvoering van deze tussentijdse maatregelen zijn gestart. De afronding van de implementatie is zodanig gepland dat het de start van het vervoer Amsterdam – Breda in de tweede helft 2010 mogelijk maakt.

Naast de hierboven beschreven EMC risico's 'aanraakspanning' en 'directe verstoring treindetectie' is in de verslagperiode nog een aanvullend specifiek risico geconstateerd, het zogenaamd 'mengtermen' risico. ProRail beoordeelde dit als een onaanvaardbaar risico en besloot tot het per 30 september 2009 stilleggen van het vervoer op de HSL-Zuid ten noorden van Breda. Na het treffen van tijdelijke maatregelen is vanaf 6 oktober voor het noordelijke deel en vanaf 16 oktober voor het zuidelijke deel de baan weer vrijgegeven en kon het vervoer worden hervat. De tijdelijke maatregelen blijven van kracht tot het moment dat uit statistisch onderzoek gebleken is dat het risico aanvaardbaar is, dan wel dat de tijdelijke maatregelen door structurele maatregelen zijn vervangen. Uitkomsten van dit statistische onderzoek worden vanaf het eerste kwartaal van 2010 verwacht.

Een aantal internationale deskundigen voert een review uit op de aanpak van de EMC-problematiek. In oktober 2009 heeft een eerste bijeenkomst plaatsgevonden.

#### *Afwikkeling bouwfase contract met Infrasppeed*

In voorgaande voortgangsrapportages is reeds gemeld dat tussen Infrasppeed en de Staat twee geschilpunten bestaan die worden behandeld door de organen die op grond van het contract bij dergelijke geschilpunten worden ingeschakeld.

Het geschilpunt over de 'reimbursable sum' is behandeld door het Executive Committee. Geconstateerd is dat nader onderzoek nodig is naar de interpretatie van de contractuele voorwaarden, alvorens dit door het 'Committee of Experts' in behandeling kan worden genomen.

In het geschilpunt inzake de Non Traction Power (wederzijdse claims) heeft op 18 december 2009 de mondelinge behandeling bij het Committee of Experts plaatsgevonden. Infrasppeed heeft extra tijd gekregen om zijn claim tegen de Staat op een aantal punten nader te onderbouwen.

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

Inzake de claim Rijkswatering heroverweegt de Staat haar positie. De benoeming van arbiters is uitgesteld tot februari 2010.

Inzake de claim geluidschermen Brabant staat de mondelinge behandeling bij de Raad van Deskundigen gepland voor 16 februari 2010.

#### *Restactiviteiten aanleg*

Het afwikkelen van de restpunten van de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur en de aanpassingen aan delen van de Rijkswegen A4 en A16 is in de verslagperiode doorgegaan en zal ook in 2010 nog doorgang vinden. Slechts enkele van deze restpunten hebben een (vooral indirecte) relatie met het gebruik van de HSL-Zuid infrastructuur, zoals het monitoren en inregelen van het windwaarschuwingssysteem. Verder betreft het vooral inspecties voorafgaand aan het aflopen van de garantietermijnen van de onderbouwcontracten, afwikkelingen met de projectomgeving en de doorlopende activiteiten van het HSL-Schadevergoedingsschap.

### **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. Op 1 juli 2009 zijn de op dat moment nog niet afgeronde activiteiten (met uitzondering van het EMC-dossier) overgedragen aan de desbetreffende onderdelen van de ProRail lijnorganisatie.

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 vervult. Daarnaast blijft bij ProRail een centrale regie- en coördinatierol in stand.



## 4 Veiligheid

### 4.1 Specifieke veiligheidsissues

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

In de verslagperiode is in gezamenlijk overleg met HSA en ProRail besloten af te zien van een aanvullend veiligheidssysteem voor tunnels. Een belangrijke overweging hierbij is geweest dat de huidige systemen en procedures reeds veilig bevonden zijn en voldoen aan de van kracht zijnde regelgeving.

#### *Langtransport*

In de verslagperiode is de procedure 'langtransport' geïmplementeerd en deze is nu volledig operationeel. Geconstateerd is dat op dit moment de procedure voldoende veilig is, maar dat nog wel enkele aanpassingen moeten worden aangebracht.

#### *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 zijn 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.

### 5.1 Vervoerconcessie

Op 1 juli 2009 is de vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet aan HSA verleend. Conform de concessieovereenkomst tussen de Staat en HSA van 5 december 2001 voor het vervoer over de HSL-Zuid is deze overeenkomst omgezet in een publiekrechtelijke concessie. 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 van de langere reistijd door België en het verminderde aantal treinen naar Parijs verwerkt. De financiële consequenties van deze onderwerpen zijn verwerkt in de jaarlijkse concessievergoeding. Hierdoor is de jaarlijkse concessievergoeding verlaagd met € 17,1 mln (prijsspeil 2009). Zoals in de Regeling HSL-heffing van 16 juni 2009 is opgenomen bedraagt het jaarlijkse concessiebedrag voor HSA € 164,5 mln (prijsspeil 2009). In de vervoerconcessie zijn voorts de afspraken opgenomen uit het Memorandum van Overeenstemming van 18 december 2008, gesloten tussen de Staat en HSA (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).

Reeds eerder is aangekondigd dat tegelijk met het verlenen van de concessie aan HSA per brief gemeld wordt hoe wordt omgegaan met de handhaving van de concessie gedurende de periode dat HSA nog niet over al haar treinen beschikt. Voor een aantal artikelen van de concessie (de kwaliteit van het dienstenaanbod, de uitvoering HSL-Zuid diensten, het bedieningspatroon in de ingroeiperiode en de rijtijden) is gemeld dat gedurende de periode dat HSA nog niet over voldoende treinen kan beschikken om een verbinding te blijven rijden, de Staat niet tot handhaving zal overgaan. Deze toezegging tot niet handhaven geldt tot het moment dat HSA voor een bepaalde verbinding wel over voldoende treinen kan beschikken. 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.

### 5.2 Start commercieel vervoer Amsterdam – Rotterdam

HSA is op 7 september 2009 gestart met het aanbieden van reizigersvervoer over de HSL-Zuid. Vanaf die datum rijdt HSA met tijdelijk HST-Prio materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal. In beide richtingen voert HSA een uurdienst op werkdagen uit. De maximale rijnsnelheid bedraagt 160 km/uur, de reistijd is door de hogere snelheid afgenomen van 1 uur en 10 minuten naar circa 41 minuten.

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

Na een positief besluit van de Thalysgroep is met ingang van de nieuwe dienstregeling 2010 op 13 december 2009 gestart met het aanbieden van Thalysdiensten op het traject Amsterdam – Brussel – Parijs (7 treinen per richting per dag). Tussen Rotterdam en Antwerpen wordt 300 km/uur gereden op ERTMS level 2. In verband met het gelijktijdig gebruik van het tracé Schiphol – Rotterdam

(Thalys en HST-Prio) wordt hier vooralsnog gereden onder ERTMS level 1 met een maximale snelheid van 160 km/uur. De reistijd Amsterdam – Parijs is door gebruikmaking van de hogesnelheidsinfrastructuur afgenomen van 4 uur en 9 minuten naar 3 uur en 18 minuten. De reistijd Rotterdam – Antwerpen is teruggebracht van 65 minuten naar 31 minuten. Voor de Thalys is het, evenals in de oude situatie, verplicht om vooraf een zitplaats te reserveren.

In de opstartfase heeft het Thalysverkeer nog te maken gehad met ERTMS-problemen, met name bij de grensovergang (vanuit België naar Nederland) en bij Barendrecht. Ook hebben de treindiensten tussen Amsterdam en Rotterdam en tussen Amsterdam en Parijs te maken gehad met het winterweer in december 2009. De beschikbaarheid van de HSL-Zuid is hierdoor korte tijd onder druk komen te staan. Desalniettemin heeft het merendeel van de geplande treinen kunnen rijden en is het grootste deel van de reizigers in goede orde, zij het soms met vertraging, op hun bestemming aangekomen.

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

De totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS vormt een moeizaam proces. De samenwerkingsovereenkomst is beoogd om bijvoorbeeld de verdeling van kosten en opbrengsten te regelen. In 2010 treedt de liberaliseringsrichtlijn voor internationaal reizigersvervoer per spoor in werking, waardoor HSA in theorie zonder samenwerkingsovereenkomst zou kunnen rijden tussen Amsterdam en Brussel. Gezien de gezamenlijke processen en belangen verdient het echter de voorkeur om toch onder een samenwerkingsovereenkomst te rijden.

Na interventie van minister Peijs 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. Dit is vastgelegd in de Gezamenlijke Conclusies van 6 maart 2005. De interventie heeft tot op heden niet geleid tot de totstandkoming van de samenwerkingsovereenkomst.

Vervoerder 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 plaatsgevonden op 28 oktober 2009. Hierbij was ook de president-directeur van NMBS aanwezig. Van Belgische zijde zijn de afspraken over het extra benodigde treinstel erkend. Daarnaast zijn van Belgische zijde twee bezwaren tegen het aanschaffen van het treinstel en de medewerking aan de bediening Den Haag – Breda - Brussel door de NMBS kenbaar gemaakt:

- De optie op het bestellen van een extra treinstel bij fabrikant AnsaldoBreda zou zijn verlopen;
- NMBS zou niet door de Belgische overheid kunnen worden gecompenseerd voor de verbinding Den Haag – Breda – Brussel via het openbare dienstencontract waaronder NMBS op de HSL rijdt, omdat deze verbinding Europees-rechtelijk zou moeten worden aanbesteed (Verordening EG nr. 1370/2007).

Deze bezwaren zijn door de Landsadvocaat geanalyseerd. Op basis van deze analyse is aan de Belgische overheid gemeld dat:

- NMBS niet kan worden ontslagen van haar verplichting een treinstel te leveren: dit treinstel kan via aankoop, lease of huur beschikbaar worden gesteld;
- Verordening 1370/2007 niet tot aanbesteding van de verbinding Den Haag – Breda – Brussel verplicht; aan de verordening zijn geen argumenten te ontleen waarom NMBS niet zou kunnen meewerken aan deze verbinding.

Na deze mededeling van Nederlandse kant is diverse malen geprobeerd een gesprek te organiseren tussen de ministers van België en Nederland. Dit is niet gelukt voor het einde van de verslagperiode.

Verder zijn Nederland en België in gesprek over het mogelijk maken van een alternatieve verbinding over het conventionele spoor, naast de bestaande stoptrein Roosendaal – Antwerpen. Het doortrekken van de Intercity Charleroi – Brussel – Antwerpen – Essen naar Roosendaal komt hiervoor in aanmerking. Een tweede, snellere stoptrein Roosendaal – Antwerpen is eveneens een optie.

### **5.5 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.

#### *Traxx level 2*

Het aangepaste inzetcertificaat van de Traxx-locomotieven op ERTMS level 2 is voorzien in de volgende verslagperiode (mei-juni 2010). In de periode tot en met 31 december 2009 zijn goede vorderingen geboekt met het testprogramma. De overs tap naar level 2 levert geen snelheidsverhoging van de HST-Prio treinen op, maar maakt het mogelijk dat de Traxx en de Thalys tegelijkertijd op hetzelfde baanvak in level 2 kunnen rijden. Daardoor kan de Thalys ook op het noordelijke deel met 300 km/uur gaan rijden.

Verder is in de verslagperiode samen met de Belgische partijen gewerkt aan toelating van de Traxx op level 2 op het tracé naar Brussel.

#### *AnsaldoBreda*

Gedurende de verslagperiode heeft de levering van het V250-materieel van AnsaldoBreda vertraging opgelopen. Wel zijn de eerste twee treinen, die in het eerste halfjaar van 2009 in Nederland waren aangekomen, uitgebreid ingezet voor tests.

### **5.6 Schadevergoeding uitstel Aanvangsdatum**

Met HSA is afgesproken dat de Staat de schade zal vergoeden die HSA heeft geleden door het verschuiven van de Aanvangsdatum van 1 april 2007 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 van december 2008 tussen de Staat en HSA) is tevens afgesproken dat HSA aanvullend schadevergoeding zou krijgen.

Op verzoek van de Staat heeft een onafhankelijke accountant de nacalculatie en de nieuwe schadevergoeding onderzocht. Inmiddels zijn de genoemde onderzoeken afgerond. Naar verwachting worden de gesprekken tussen de Staat en HSA over beide schadevergoedingen in de eerste helft van 2010 afgerond.

## 5.7 Geluid van HSL-treinen

### *Algemeen:*

Gedurende de verslagperiode is veel aandacht besteed aan de geluidsproductie van de HSL-Zuid. ProRail heeft met name vanuit de gemeenten Lansingerland en Kaag en Braassem veel klachten ontvangen. Twee stichtingen hebben zich gepresenteerd als belangenbehartigers van bewoners rond de HSL-Zuid die geluidsoverlast ervaren van de passerende treinen. Dit betreft in de gemeente Lansingerland de 'Stichting Stop Geluidsoverlast HSL' en in de gemeente Kaag en Braassem de 'Stichting Geen Gehoor'. Op 16 november 2009 heeft een informatieavond plaatsgevonden in de gemeente Lansingerland en op 9 december 2009 in de gemeente Kaag en Braassem. Aan beide informatieavonden hebben het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ProRail en HSA bijgedragen.

### *Wettelijk kader en uitgangspunten voor geluid*

Het vigerende wettelijk kader voor de HSL-Zuid is het Tracébesluit van 15 april 1998<sup>1</sup>. In dit Tracébesluit zijn de normen ten aanzien van het geluid van de HSL-Zuid vastgelegd en de wijze waarop de geluidsbelasting dient te worden berekend. Bij deze berekeningen zijn factoren als infrastructuur, materieel, snelheid en frequentie van belang. Voor deze factoren zijn in het Tracébesluit in 1998 aannames gedaan. Uit de berekeningen die toen zijn uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van Verkeer en Waterstaat, is destijds een maatregelenpakket (schermen, raildempers en/of woningisolatie) vastgesteld en uitgevoerd.

In het Tracébesluit is vastgelegd dat verificatie van de werkelijk optredende ten opzichte van de berekende geluidsbelastingen, alsmede van de effectiviteit van de getroffen geluidwerende maatregelen, dient plaats te vinden aan de hand van metingen in de praktijk. Dit is onderdeel van de MER-evaluatie die – conform het Tracébesluit – moet plaatsvinden na één en na tien jaar vanaf ingebruikname van de HSL-Zuid.

### *Onderzoeken*

Reeds tijdens de testfase van het vervoer hebben de inwoners van Lansingerland zorgen geuit over de geluidsoverlast die wordt ervaren als gevolg van de HSL. Daarom is op 26 augustus 2009 besloten om – vooruitlopend op de MER-evaluatie – reeds vanaf de aanvang van de dienstregeling over de HSL tussen Amsterdam en Rotterdam geluidmetingen te laten verrichten.

<sup>1</sup> Zodra de wetwijziging van de Wet Geluidhinder is doorgevoerd (voorzien 1 januari 2011) zullen voor het gehele spoornet geluidsproductieplafonds worden ingesteld. De waarden uit het Tracébesluit die nu gelden voor de HSL-Zuid worden dan vervangen door het desbetreffende geluidsproductieplafond.

Uit de door TNO uitgevoerde metingen komt naar voren dat de dienstregeling in 2009 niet leidt tot een overschrijding van de berekende geluidsbelastingen in het Tracébesluit. De verwachting is dat met het treffen van maatregelen de dienstregeling 2010 past binnen de in het Tracébesluit berekende geluidsbelastingen op de gevels van woningen.

#### *Maatregelen*

De Staat heeft een aantal vervolgstappen genomen om de dreigende overschrijding van de normen te voorkomen. Dit betreft het inzichtelijk maken van de geluidsproductie van het toekomstig hogesnelheidsmaterieel (Thalys en AnsaldoBreda), beperking van de geluidsproductie van het tijdelijk materieel (slijpen van het loopvlak van de wielen en aanpassingen aan de remblokken) en het akoestisch slijpen van de rails. Daarnaast wordt vervolgonderzoek uitgevoerd naar de effectiviteit van de geluidsreducerende maatregelen.

De verwachting is dat de eers te omgebouwde rijtuigen die vanaf begin juni 2010 zullen worden ingezet merkbaar stiller zijn en dat de geluidshinder dan dus zal afnemen.

In een brief aan de Tweede Kamer van 13 november 2010 (kenmerk 22026/306) is uitgebreid ingegaan op de conclusies van de metingen door TNO en de maatregelen ter voorkoming van toekomstige overschrijdingen van de geluidsnormen.

#### **5.8 Trillingen**

Het Tracébesluit geeft richtlijnen ten aanzien van de maximale afstanden vanaf het spoor, waarbinnen trillingen als gevolg van passerende treinen nog voelbaar mogen zijn. In de verslagperiode zijn enkele tientallen klachten ontvangen dat op een aantal plaatsen langs het tracé trillingen optreden door passerende treinen. Nader onderzoek vindt plaats.

## 6 Financiën

### 6.1 Algemeen

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

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

### 6.2 Mutaties op het projectbudget

In de verslagperiode hebben de volgende mutaties op het projectbudget plaatsgevonden:

#### *Budgetoverdracht naar SSO*

De Shared Service Organisatie van Rijkswaterstaat neemt het toekomstig beheer van het archief van de HSL-Zuid over. Hiervoor is € 2,1 mln budget overgeheveld.

#### *Bijdrage Railplan*

Tussen V&W en de organisatie Project Railplan zijn afspraken gemaakt over een financiële bijdrage van het ministerie aan Railplan. Hiervoor is € 0,4 mln onttrokken aan het projectbudget van de HSL-Zuid.

#### *Technische mutatie*

In 2009 is € 7,4 mln ontvangen van derden. Het budget van de HSL-Zuid zal met dit bedrag worden verhoogd.

#### *BTW 2009*

De BTW die in 2009 is betaald door de projectorganisatie wordt net als in eerdere jaren gecompenseerd door het Ministerie van Financiën. Het betreft een bedrag van € 6,2 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.

Prijsindexpercentages													
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 31 december 2009 is weergegeven in de volgende tabel.

	PKB dl 3 (pp'95)	Wijzigingen pp'95		Totaal (pp'95)	Prijs- index ( '96-'09)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'09)
		Vorige perioden	Deze periode				
Uitvoeringskosten	3.089	708	3	3.800	886	-144	4.542
Grondverwerving	324	-72		252	26		278
Subtotaal	3.413	636	3	4.052	912	-144	4.820
België		364		364	16		380
Vorbereidingskosten		50		50			50
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	1.050	3	4.466	928	-144	5.250
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	3	5.305	1.072	0	6.377
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2							831
Totaal projectbudget inclusief BTW							7.208
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding <sup>3</sup>							2.996
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW <sup>4</sup>							10.204

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 € 34 mln voor de onderhoudscomponent gedurende 25 jaar voortvloeiend uit contractwijzigingen op het Infraspeed contract.
4. De genoemde mutaties in het projectbudget zijn opgenomen vooruitlopend op de verwerking in de Rijksbegroting.



Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van het projectbudget tot en met deze 26<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>o</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 <sup>o</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m vogelproblematiek	18	23	2004	15
3 <sup>o</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4 <sup>o</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 <sup>o</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 <sup>o</sup> overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 <sup>o</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	113	137	'99/'00 '01/'02 '03/'04 '05/'06 '07/'08 '09	7/9 10/12 14/16 18/20 22/24 26
Extra EU-subsidies	13	16	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Budgetoverdracht naar SSO	-2	-2	2009	26
Saldo technische mutaties	-/- 286			
<b>Subtotaal mutaties</b>	<b>1.892</b>			
<b>Totaal op prijspeil 1995</b>	<b>5.305</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 31 december 2009 is ten behoeve van het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.121 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	6367,6	17,3	6384,9	5.258,1	115,5	1.011,3
Grondverwerving	305,7	0,7	306,4	306,4		
België	379,8		379,8	379,8		
<b>Totaal</b>	<b>7.103,0</b>	<b>18,0</b>	<b>7.121,0</b>	<b>5.994,2</b>	<b>115,5</b>	<b>1.011,3</b>

Tabel 4: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2009

#### Verplichtingen

In tabel 5 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 31 december 2009 is voor het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.142 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	6.404,9	-0,7	6.404,2	5.277,4	115,5	1.011,3
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
<b>Totaal</b>	<b>7.142,8</b>	<b>-0,7</b>	<b>7.142,1</b>	<b>6.015,3</b>	<b>115,5</b>	<b>1.011,3</b>

1) Dit bedrag is inclusief € 831,6 miljoen aan BTW verplichtingen. Het bedrag aan te betalen BTW wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, jaarlijks gecompenseerd door een ophoging van het projectbudget.

Tabel 5: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 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>6.081</b>	<b>5.826</b>	<b>136</b>	<b>33</b>	<b>86</b>		
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.624	2.400	112	26	86		
- FES regulier	1.710	1.710					
- Privaat	940	940					
- EU-ontvangsten	193	193					
- Ontvangsten derden	132	101	24	7			
- 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>7.208</b>	<b>6.953</b>	<b>136</b>	<b>33</b>	<b>86</b>		
Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF 13.04) (excl. BTW)	2.962	189	144	133	116	116	2.264
Onderhoud wijzigingen Infraprovider (IF 13.04)	34	1	1	1	1	1	29
<b>Totaal geplande realisatie</b>	<b>10.204</b>	<b>7.143</b>	<b>281</b>	<b>167</b>	<b>203</b>	<b>117</b>	<b>2.293</b>

Tabel 6: realisatieprogramma HSL-Zuid

## Ontvangsten

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	135,6	7,0	142,6
EU-subsidie	194,1		194,1
<b>Totaal</b>	<b>329,7</b>	<b>7,0</b>	<b>336,7</b>

Tabel 7: ontvangsten HSL-Zuid t/m 31 december 2009

In het tweede halfjaar van 2009 is € 7,0 mln aan ontvangsten van derden geboekt ten gunste van de HSL-Zuid. Dit betreft ontvangsten voortvloeiend uit verkopen van grond, Europese subsidie voor ERTMS, en ontvangen vergoedingen van derden.

### 6.5 Overhevelingen uit de risicoreservering

Ter dekking van meerkosten boven het oorspronkelijke projectbudget is de Tweede Kamer in een aantal tranches akkoord gegaan met de overheveling van de risicoreservering naar het projectbudget. Tot en met 31 december 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 € 51 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 33 mln en minus € 26 mln.

Bedragen in €	VGR 26	VGR 25	Mutatie
<b>Prognose claim risicoreservering</b>	<b>533 mln</b>	<b>523 mln</b>	<b>+ 10 mln</b>
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 482 mln	-/- 482 mln	0 mln
<b>Potentiële claim op risicoreservering 50% waarde</b>	<b>51 mln</b>	<b>41 mln</b>	<b>+ 10 mln</b>
Potentiële claim op risicoreservering 90% waarde	84 mln	58 mln	+ 26 mln

Tabel 9: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

In het tweede halfjaar van 2009 is de resterende potentiële claim op de risicoreservering gestegen van € 41 mln naar € 51 mln. De mutatie van € 10 mln is een saldo van mee- en tegenvallers. De belangrijkste stijgingen betreffen: hogere voorziene kosten voor EMC maatregelen, extra geluidswerende voorzieningen en schadevergoedingen. De meevallers bestaan uit meevallende ramingen voor ERTMS, testen en programmakosten, en aanvullende EU-subsidie voor ERTMS.

## 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>
14 juli 2009	Brief van de minister over de start van het commercieel vervoer over de HSL-Zuid	22026, nr. 299
14 juli 2009	Brief van de minister over het onderzoek naar alternatieven voor het huidige ERTMS systeem + report: HSL/Zuid – Phase II / Implementation Concept – Final Report – Study for alternative transport system on HSL/Zuid	22026, nr. 300
30 juli 2009	Brief van de minister over de ingebruikname van de HSL-Zuid in België	22026, nr. 301
14 september 2009	Voortgangsrapport 25 (VGR 25) Hogesnelheidslijn Zuid + aanbiedingsbrief	22026, nr. 303
25 september 2009	Brief van de minister over onderzoek naar aanleiding van geluidsklachten over de HSL-Zuid + bijlage Plan van aanpak Evaluatie geluidsemissie HSL	22026, nr. 304
10 november 2009	Brief van de minister over de kwaliteit van de Beneluxlijn	22026, nr. 305
13 november 2009	Brief van de minister ter aanbieding van het TNO rapport "Evaluatie van de geluidsemissie van de HSL/Zuid ) dienstregeling september 2009" + bijlage TNO-rapport	22026, nr. 306
25 november 2009	Brief van de minister over de kwaliteit van de dienstverlening op de Beneluxlijn Amsterdam – Brussel en het gebruik van de OV-jaarkaart in Fyra-treinen tussen Amsterdam en Rotterdam	22026, nr. 307

## Afkortingenlijst

AT-stations:	Auto Transformatie stations
ATB:	Automatische Trein Beïnvloeding
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
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
MER:	Milieu Effect Rapportage
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS:	Nederlandse Spoorwegen
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PP :	Prijspeil
RWS:	Rijkswaterstaat
SSO:	Shared Service Organisatie
VGR:	Voortgangsrapport