



Voortgangsrapport 23 Hogesnelheidslijn-Zuid

.....

Colofon

Uitgegeven door: ministerie van Verkeer en Waterstaat

Informatie: www.hslzuid.nl

Datum: september 2008

Inhoudsopgave

.....

1. INLEIDING.....	4
1.1 DRIEËNTWINTIGSTE VOORTGANGSRAPPORT	4
1.2 INFORMATIE AAN DE TWEDE KAMER	4
2. PROJECTVOORTGANG OP HOOFDLIJNEN	5
2.1 VOORTGANG IN DE VERSLAGPERIODE	5
3. INFRASTRUCTUUR.....	7
3.1 ONDERBOUW.....	7
3.2 BOVENBOUW.....	7
3.3 ERTMS	8
3.4 TESTPROGRAMMA	9
3.5 VRIJGAVE INFRASTRUCTUUR	9
4. VERVOER	11
4.1 START VAN HET COMMERCIEEL VERVOER	11
4.2 MATERIEEL	12
4.3 INTEGRAAL PROEFBEDRIJF	13
5. VEILIGHEID.....	15
5.1 INTEGRALE SAFETY CASE	15
5.2 SPECIFIEKE VEILIGHEIDSISSUES	16
6. INTEGRALE PLANNING	18
6.1 PLANNING HSL-ZUID.....	18
6.2 INFRASTRUCTUUR	19
6.3 TIJDELIJK VERVOER 160 KM/UUR	19
6.4 GRENSOVERSCHRIJDEND HOGESNELHEIDSVVERVOER	19
6.5 TRAXX MATERIEEL OP LEVEL 2 EN ANSALDOBREDA MATERIEEL	20
7. RISICORESERVERING.....	21
7.1 OVERHEVELINGEN UIT DE RISICORESERVERING	21
7.2 PROGNOSE CLAIM OP DE RISICORESERVERING.....	21
7.3 ONTWIKKELING IN DE PROGNOSE MEERKOSTEN	22
8. DE FINANCIËN VAN HET PROJECT	23
8.1 ALGEMEEN.....	23
8.2 MUTATIES OP HET PROJECTBUDGET	23
8.3 UITGAVEN EN AANGEGANE VERPLICHTINGEN	26
8.4 REALISATIEPROGRAMMA HOGESNELHEIDSLIJN	27
BIJLAGE 1: OVERZICHT KAMERSTUKKEN	28
AFKORTINGENLIJST	29

1. Inleiding

1.1 Drieëntwintigste 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 drieëntwintigste Voortgangsrapport (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 januari 2008 tot en met 30 juni 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 eenmaal (op 14 mei 2008) Algemeen Overleg gevoerd met de Tweede Kamer.

2. Projectvoortgang op hoofdlijnen

2.1 Voortgang in de verslagperiode

Zowel ten aanzien van ERTMS, het testprogramma, de veiligheid als de restpunten van de bouw zijn goede vorderingen gemaakt. Ten aanzien van het moment waarop het materieel kan worden ingezet voor commercieel vervoer zijn ten opzichte van de vorige verslagperiode geen positieve ontwikkelingen te melden.

Voor het tijdelijk vervoer Amsterdam-Rotterdam met 160 km/uur onder ERTMS level 1 is de infrastructuur gereed en vrijgegeven. De Integrale Safety Case (ISC) is door de ISA positief beoordeeld. De hoeveelheid stof in de Tunnel Groene Hart neemt af en verwacht wordt dat dit geen belemmering vormt om tegen het eind van 2008 te starten met tijdelijk vervoer tussen Amsterdam, Schiphol en Rotterdam. Om daadwerkelijk met de treindienst te kunnen starten, is het nog nodig dat een Verklaring van Geen Bezwaar voor de Traxx onder level 1 voor de noordelijke sectie wordt afgegeven, het Integraal Proefbedrijf succesvol wordt uitgevoerd en IVW geen bezwaar heeft tegen het vervoer met reizigers. Wanneer geen rekening wordt gehouden met het optreden van eventuele niet te mitigeren risico's, kan medio december gestart worden met tijdelijk vervoer. Een in juni 2008 uitgevoerde risicoanalyse geeft aan dat er een kans bestaat dat de start kan uitlopen tot eind januari 2009.

Ten aanzien van het hogesnelheidsvervoer Amsterdam-Brussel-Parijs zijn de vereiste veiligheidsverklaring (ISA) en interoperabiliteitsverklaring¹ (NoBo) en voor de infrastructuur met enig oponthoud op respectievelijk 17 juni en 8 juli ontvangen. De daarin genoemde beperkingen hoeven het test- en proefbedrijf van HSA niet in de weg te staan.

Om het commercieel vervoer met de Thalys van Amsterdam naar België te kunnen starten, moet vanuit de infrastructuur gezien nog een aantal zaken geregeld worden. De belangrijkste hiervan betreffen: het stofprobleem Tunnel Groene Hart, de Verklaring van Geen Bezwaar voor de grensovergang met België door IVW / DVIS en de Toestemming voor Gebruik van de transitie tussen het gemengde net en de HSL-Zuid. Daarnaast is een succesvolle implementatie van het hete-as-detectiesysteem (hotbox) ten behoeve van de Thalys noodzakelijk. Volgens de planning zijn deze onderdelen begin oktober 2008 afgerond. Op dat moment is de bewijsvoering van de veiligheid met behulp van de ISC gecompleteerd. Vervolgens kan de

¹ Interim Certificate of Conformity

infrastructuur worden vrijgegeven voor 300 km/uur vervoer met passagiers onder ERTMS Corridor Level 2.

Om daadwerkelijk met hogesnelheidsvervoer te kunnen starten, is het verder nodig dat het inzetcertificaat van de Thalys wordt afgegeven, het Integraal Proef Bedrijf succesvol wordt uitgevoerd en IVW geen bezwaar heeft tegen het vervoer met reizigers.

De verwachting van vervoerder HSA is dat het grensoverschrijdende hogesnelheidsvervoer met de Thalys medio mei 2009 van start kan gaan. De uitkomsten van een in juni 2008 uitgevoerde risicoanalyse geven een mogelijke overschrijding van deze datum aan met een verwachtingswaarde van twee maanden.

Aan het eind van de verslagperiode heeft de Staat aan HSA meegedeeld dat de contractuele Aanvangsdatum van 1 oktober 2008 tot een nader vast te stellen datum wordt uitgesteld. HSA heeft – voorafgaand aan de Aanvangsdatum – het recht om op de HSL infrastructuur 20 weken 'zonder beperkingen' te testen en het vervoerproces alsmede de systemen te beproeven. Door verlate oplevering van een aantal weken in de afgifte van de ISA- en de NoBo-verklaringen voor de infrastructuur is de termijn van 20 weken later aangevangen. De Aanvangsdatum 1 oktober 2008 bleek daardoor niet meer haalbaar. Een nieuwe Aanvangsdatum is nog niet vastgesteld.

3. Infrastructuur

3.1 Onderbouw

Stof in de Groene Harttunnel

In de verslagperiode is onderzoek gedaan naar de oorsprong, de hoeveelheid en de samenstelling van het stof in de Groene Harttunnel. Met een Thalys trein is een beperkt aantal hogesnelheidstesten uitgevoerd en met een Traxx-trein zijn 165 ritten gemaakt door de tunnel met 160 km/uur. Uit de onderzoeken blijkt dat de hoeveelheid stof vermindert.

Er is geen indicatie dat er aanvullende technische maatregelen nodig zijn. Het onderzoek moet nog worden afgerond en er zijn aanvullende hogesnelheidstesten gepland om te verifiëren dat het stof ook bij hoge snelheid geen problemen meer oplevert.

Ter meerdere zekerheid worden maatregelen uitgewerkt voor het geval later blijkt dat deze alsnog geïmplementeerd dienen te worden.

Onderzoek heeft uitgewezen dat er geen gezondheidsrisico's voor de reizigers zijn.

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 onderbouwaannemers. De dossiers zijn in behandeling bij de voor de onderbouwcontracten ingestelde Raad van Deskundigen. De verwachting is dat deze procedures doorlopen tot medio 2009.

Overige activiteiten onderbouw

In de eerste helft van 2008 is een substantieel aantal restpunten van de HSL-onderbouw afgerond. Ook in de tweede helft van 2008 en begin 2009 lopen de activiteiten rondom de restpunten nog door. De meeste van deze onderwerpen 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.

3.2 Bovenbouw

Afwikkeling bouwfase contract met Infraspeed

Met Infraspeed zijn gesprekken gaande om de laatste contractuele onderwerpen uit de bouwfase financieel af te ronden. Voor de meeste dossiers is de verwachting dat op korte termijn overeenstemming zal

worden bereikt. Voor wat betreft een tweetal dossiers lijkt overeenstemming tussen de Staat en Infrasppeed niet haalbaar, in dat geval zullen deze worden voorgelegd aan het 'Committee of Experts'.

Hotbox detectiesysteem

Vanwege het ontbreken van een hotbox (hete-aslagers) detectiesysteem in de Thalys is besloten deze functionaliteit in de infrastructuur aan te brengen. Met Infrasppeed is in de verslagperiode overeenstemming bereikt over de levering hiervan. Voorzien wordt dat dit systeem per 1 oktober 2008 is geïnstalleerd, getest en geoperationaliseerd, waarna het in gebruik kan worden genomen.

EMC

Om de uiteindelijk voorziene dienstregeling van HSA mogelijk te maken zijn nog maatregelen noodzakelijk ten aanzien van elektromagnetische compatibiliteit (EMC). Gezien het ingroeischema voor de dienstregeling van HSA staat dit de start van het vervoer niet in de weg.

3.3 ERTMS

Oplevering ERTMS 2.3.0 Corridor door Infrasppeed

Op 18 maart 2008 heeft Infrasppeed de ERTMS versie 2.3.0 Corridor opgeleverd met volledige functionaliteit op de grensovergang. Na het uitvoeren van haar testprogramma heeft de Staat vastgesteld dat Infrasppeed aan haar verplichtingen heeft voldaan op enkele restpunten na. Deze restpunten worden in een tweetal (kleinere) software updates in september 2008 en februari 2009 opgelost.

ERTMS Internationaal

Op 23 april 2008 heeft de Europese Commissie beschikking 2008/386/EG afgegeven. Deze beschikking heeft betrekking op de technische specificaties van het subsysteem besturing en seingeving, waarmee de zogenaamde SRS-versie 2.3.0 D van ERTMS is vastgelegd. Artikel 3 van deze beschikking bevat de volgende passage:

"..... Voor dezelfde datum (31 december 2008) delen de lidstaten de Commissie eveneens mee vanaf wanneer treinen die aan de in deze beschikking genoemde specificaties voldoen gebruik zullen kunnen maken van de met ETCS uitgeruste lijnen op hun grondgebied."

Er is dan ook geen wettelijke verplichting om de HSL-Zuid in de komende jaren uit te rusten met deze versie. Het ministerie van Verkeer & Waterstaat zal aan ProRail vragen in samenspraak met de vervoerders aan te geven wanneer dergelijke treinen gebruik zullen kunnen maken van de verschillende baanvakken, waaronder de HSL-Zuid. Op basis daarvan zal de Europese Commissie geïnformeerd worden.

De European Railway Agency (ERA) heeft een aanbeveling opgesteld met betrekking tot ERTMS versie 2.3.0 D en de lidstaten gevraagd te

onderzoeken wat de consequenties zouden zijn van de eventuele implementatie van deze versie. Omdat de HSL-Zuid infrastructuur kan worden beschouwd als 'bestaande infrastructuur', heeft de Nederlandse Staat niet de verplichting deze versie nu reeds te implementeren. De Staat zal het project afronden op basis van de met de infrabeheerders en vervoerders in de Parijs-Brussel-Amsterdam corridor overeengekomen 2.3.0 Corridor standaard.

3.4 Testprogramma

In de verslagperiode is het testprogramma van de Staat vrijwel afgerond. De volgende testen zijn uitgevoerd:

- Operationele procedure testen, voor het completeren van de veiligheidsbewijsvoering in het kader van de Integrale Safety Case;
- Real Configuration testen grens: perron-perron en paralleltesten voor aanvullende bewijsvoering van interoperabiliteit voor 300 km/u L2 (voor het verkrijgen van NoBo verklaringen);
- Duurtesten, idem 300 km/u en L2 voor het verkrijgen van informatie over de betrouwbaarheid van de infrastructuur.

De uitgevoerde testen zijn geslaagd. Aan het eind van de verslagperiode resteert nog een beperkt aantal (her)testen, waaronder enkele operationele proceduretesten op de grens (in samenwerking met Infrabel) en het herhalen van een nog niet geslaagde calamiteitentest.

Naast deze testen zijn en worden in de Tunnel Groene Hart hogesnelheidsritten uitgevoerd in verband met de stofproblematiek (zie paragraaf 3.1).

3.5 Vrijgave infrastructuur

Vrijgave infrastructuur voor vervoer 160 km/uur op de noordelijke sectie

De infrastructuur op de noordelijk sectie van de HSL-Zuid is vrijgegeven voor tijdelijk vervoer met 160 km/uur onder ERTMS level 1. In de verslagperiode is de Availability Period Safety Case (APSC) van Infrabeheerders goedgekeurd, is de NoBo-verklaring ontvangen en heeft ProRail Treinbeveiliging de Toestemming voor Gebruik (voor commercieel vervoer) van de overgangen van bestaand spoor naar HSL spoor (transities) afgegeven. Tot slot is de Integrale Safety Case ten behoeve van het tijdelijk vervoer op de noordelijke sectie door RWS HSL-Zuid opgeleverd en door de ISA positief beoordeeld (zie verder onder Veiligheid, paragraaf 5.1).

Vrijgave infrastructuur voor het vervoer met 300 km/uur

Begin 2008 werd voorzien dat de ISA-verklaring voor de infrastructuur rond 1 mei 2008 zou worden ontvangen. Door het later afronden van

de migratie van ERTMS vond dit moment later plaats. De vereiste veiligheidsverklaring (ISA) voor de infrastructuur is op 17 juni ontvangen.

De in de verslagperiode door Infrasppeed ingediende APSC met bijbehorende ISA verklaring bevatte naar mening van de Staat nog enkele restpunten die contractueel met Infrasppeed nog moeten worden afgehandeld. In de praktijk leveren deze restpunten geen substantiële belemmeringen op.

Op 8 juli 2008 heeft de NoBo van de Staat een 'Interim Certificate of Conformity' afgegeven voor de gehele HSL-Zuid inclusief de grensovergang met België. Deze verklaring vormt – samen met de hierboven genoemde ISA-verklaring – het bewijs dat de HSL-Zuid veilig door interoperabele treinen onder ERTMS 2.3.0 Corridor met 300 km/uur gebruikt kan worden voor testen en beproeven.

Voordat de infrastructuur vrijgegeven kan worden voor het vervoer met reizigers over de grens met België zijn nog de volgende zaken nodig. Ten eerste dient ProRail Toestemming voor Gebruik van de transities voor commercieel vervoer te verlenen; deze wordt verwacht op 1 september 2008. Ten tweede dient de ISC gecompleteerd en beoordeeld te worden ten aanzien van de grensovergang en de operationele afspraken tussen Nederland en België. Afronding hiervan wordt verwacht per begin oktober 2008 (zie verder onder Veiligheid, paragraaf 5.1).

4. Vervoer

4.1 Start van het commercieel vervoer

De minister heeft op 21 maart 2008 in een gesprek met HSA aangekondigd de bestaande Aanvangsdatum van 1 oktober 2008 vooralsnog niet te verschuiven. HSA heeft vervolgens de staat van de infrastructuur ter discussie gesteld en stelt zich op het standpunt dat de infrastructuur pas gereed is voor de testperiode van HSA zodra sprake is van een volledige vrijgave voor commercieel vervoer. De Staat is van mening dat de testperiode kan starten zodra de vereiste ISA- en NoBo-verklaringen geleverd zijn.

Aan het eind van de verslagperiode heeft de Staat aan HSA meegedeeld dat de Aanvangsdatum van 1 oktober 2008 tot een nader vast te stellen datum wordt uitgesteld omdat de oplevering van ERTMS 2.3.0 Corridor een aantal weken is vertraagd (zoals aangegeven in paragraaf 3.5). Dit heeft ertoe geleid dat ook de afgifte van de ISA- en NoBo-verklaringen voor de totale infrastructuur² een paar weken later plaatsvond. HSA heeft – voorafgaand aan de Aanvangsdatum – het recht om op de HSL infrastructuur 20 weken 'zonder beperkingen' te testen en het vervoerproces alsmede de systemen te beproeven. Een nieuwe Aanvangsdatum is nog niet vastgesteld.

Concessie voor het tijdelijk vervoer

Voor het tijdelijk rijden is de verwachte startdatum verschoven naar december 2008. De concessie voor tijdelijk vervoer is gereed. In overleg met HSA is besloten het voorhangen van de concessie aan de Tweede Kamer over het zomerreces heen te tillen. Dit geeft HSA de gelegenheid de tarieven (toeslagen) voor het vervoer tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal nader te bekijken. Met HSA is afgesproken de toeslagen publiek te maken voorafgaand aan het bespreken van de tijdelijke concessie met de Kamer.

Omzetting concessieovereenkomst in concessie

Voordat gestart kan worden met het commercieel vervoer dient de bestaande concessieovereenkomst met HSA te zijn omgezet in een publiekrechtelijk concessie. De conceptconcessie die eind 2007 in overleg met HSA is opgesteld, is op 16 juni 2008 aan de directie van HSA gepresenteerd. In overleg met HSA wordt inmiddels de laatste hand gelegd aan de concessie.

² Conform het contract met HSA dient de Staat – ter voorkoming van extra kosten – minimaal drie maanden van tevoren aan HSA te melden dat de Aanvangsdatum verschuift.

Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS

Op 12 maart 2008 heeft minister Eurlings gesproken met de Belgische federale minister Vervotte. Zij gaf aan dat de afspraken uit 2005 over de bediening van Breda en Den Haag en de langere reistijden in België onverkort gelden. Het door België aanvullend aan te schaffen treinstel voor de bediening van Den Haag en Breda is echter nog niet besteld.

Naar aanleiding van het gesprek in maart is HSA gevraagd met NMBS in kaart te brengen hoe de financiële situatie is met betrekking tot de dienst Den Haag via Breda naar Antwerpen en Brussel. Ook wordt 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. Het onderzoek van de vervoerders is afgerond en er zal op korte termijn weer overleg plaatsvinden tussen de ministers om de uitkomsten te bespreken.

Het tijdig tot stand komen van de samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en de NMBS is een belangrijke voorwaarde voor de start van de internationale diensten over de HSL-Zuid.

Bindend adviesprocedures

In de verslagperiode zijn nog geen geactualiseerde claims van HSA ontvangen inzake de langere reistijden in België en het gewijzigde aantal treinen naar Parijs. Zodra nieuwe claims worden ontvangen zal overleg met HSA starten over de omvang van aanpassing van de concessievergoeding.

4.2 Materieel

Voor het tijdelijk vervoer met 160 km/uur op de noordelijk sectie wordt ernaar gestreefd dat in december 2008 de Bombardier-Traxx locomotief wordt ingezet op ERTMS 2.3.0 Corridor level 1. Hierbij zal een aantal rytuigen van de huidige Beneluxtrein worden ingezet. Verder is het streven medio mei 2009 de Thalys in te zetten voor het grensoverschrijdend hogesnelheidsvervoer met ERTMS 2.3.0 Corridor level 2. Om te kunnen bereiken dat de Traxx en de Thalys tegelijk op het spoor kunnen rijden zonder snelheidsbeperking voor de Thalys, is het vereist dat de Traxx vanaf dat moment ook op level 2 kan rijden. 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 interoperabiliteit van het materieel aantoont door middel van een testprogramma voor homologatie en Trein-Baan Integratie (TBI). Dit testprogramma dient te resulteren in een ISA- en een NoBo-verklaring. IVW verleent de VGB voor het desbetreffende type materieel na advies van ProRail (in de rol van beheerder).

Het homologatie- en TBI-traject is op Europees niveau nog niet (volledig) uitgewerkt. Daarom maken partijen in onderling overleg afspraken over de invulling van de TBI.

Traxx level 1

Het TBI testprogramma is in verslagperiode afgerond. Het advies van ProRail aan IVW kan worden verstrekt zodra de goedkeurende ISA- en NoBo-verklaringen van HSA/Bombardier zijn ontvangen.

Traxx level 2

Overeenstemming is bereikt over de inhoud van het testprogramma voor TBI Traxx L2. Per einde van de verslagperiode was van Bombardier echter nog geen planning ontvangen van de ontwikkeling van de Traxx op level 2. Dit betekent dat de TBI-planning voor dit materieeltype nog niet kan worden vastgesteld. Het moment waarop de Traxx op level 2 beschikbaar komt blijft daarmee onzeker.

Thalys

In maart 2008 is duidelijk geworden dat de testen van de compatibiliteit tussen de infrastructuur en de trein en de daarop volgende vrijgave door de SNCF van de ERTMS treinapparatuur van de Thalys tot een latere definitieve oplevering gaan leiden. Ook de complexiteit en diversiteit in het toelatingsproces in Frankrijk, België, Nederland en Duitsland spelen daarbij een rol.

In de verslagperiode is overeenstemming bereikt over de inhoud van het TBI-programma voor de Thalys. Dit testprogramma is voorbereid en ingepland in de laatste weken van juli 2008. Naar verwachting zullen – na het ombouwen – de Thalystreinen medio mei 2009 geschikt zijn voor commerciële inzet. Door het eventueel optreden van niet verder te mitigeren risico's moet met een mogelijke uitloop tot medio juli 2009 gerekend worden.

AnsaldoBreda

Op grond van de door HSA geleverde planning zullen de treinen vanaf het najaar van 2009 geleidelijk beschikbaar komen en vermoedelijk vanaf de diensregeling 2010 ingezet worden.

In het eerste kwartaal hebben vertegenwoordigers van de Staat op uitnodiging van HSA tweemaal geparticipeerd in het overleg met AnsaldoBreda. Afspraken zijn gemaakt over het door de Staat faciliteren van AnsaldoBreda bij de start van de werkzaamheden in Nederland en om de TBI voor het V250 materieel verder uit te werken.

4.3 Integraal Proefbedrijf

Voorwaarde voor het kunnen starten van commercieel vervoer is de aantoonbare bedrijfsgeredheid van HSA en ProRail. Deze bedrijfsgeredheid zal voorafgaand worden beproefd in het Integrale Proefbedrijf (IPB). Op basis van de uitkomsten wordt het go-nogo besluit genomen.

Voor het IPB tijdelijk vervoer op het traject Amsterdam-Rotterdam zijn de operationele voorbereidingen voor de start op 8 september

grotendeels afgerond. De resterende voorbereiding kan binnen de vigerende planning worden afgerond.

De voorbereidingen voor het IPB voor het hogesnelheidsvervoer op de gehele HSL-Zuid zijn gestart.

Voorafgaand aan de start van het examineren van machinisten zal IVW een voorlopig advies aan de minister afgeven, zodra aan alle veiligheidseisen is voldaan. Om een definitief advies te kunnen afgeven moet het vervoerssysteem tijdens het IPB aan een aantal veiligheidsindicatoren voldoen. Nauwe samenwerking en frequent overleg tussen IPB en IVW maken snelle herstel- en verbeteracties mogelijk.

5. Veiligheid

5.1 Integrale Safety Case

Proces Integrale Safety Case

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. Het voldoen aan de veiligheidscriteria komt tot uitdrukking door ISA- en NoBo-verklaringen voor de infrastructuur, vrijgaven voor gebruik voor de aansluitingen met bestaand spoor, inzetcertificaten voor het treinmaterieel, het veiligheidsattest voor de vervoerder en het veiligheidsmanagementsysteem van ProRail (onder andere Verkeersleiding, Schakel- en Meld Centrum).

De verschillende delen dienen ook in gezamenlijkheid goed te werken en moeten naadloos op elkaar aansluiten. Dit wordt vastgelegd in de Integrale Safety Case (ISC) waarin wordt aangetoond dat het 'vervoersysteem HSL-Zuid' veilig is. De verbindingen tussen de deelsystemen krijgen vorm door Operationele Procedures en Trein-Baan Integratietesten. Ook de veiligheid van de grensovergang wordt hierin (in overleg met DVIS, de Belgische veiligheidsinspectie) betrokken.

IVW beoordeelt de ISC en adviseert op basis daarvan aan de minister van V&W, waarop de minister kan besluiten de commerciële exploitatie al dan niet te starten.

De ISC kent twee uitgaven voor commercieel vervoer: tijdelijk vervoer op de noordelijke sectie (160 km/uur) op ERTMS 2.3.0 Corridor level 1 en definitief vervoer over de hele HSL op level 2 (300 km/uur).

Integrale Safety Case voor tijdelijk vervoer

De ISC voor het tijdelijk commercieel vervoer op het traject Amsterdam-Rotterdam met ERTMS 2.3.0 Corridor level 1 is in juni 2008 met een positief beoordelingsrapport van de ISA aan IVW opgeleverd. Het Safety Committee had hierover in mei al positief aan de minister geadviseerd.

IVW heeft aangegeven aanvullende bewijsvoering van ProRail te willen ontvangen omtrent de veiligheidsmanagementprocessen gedurende de ontwikkel- en ingroeifase van de HSL-Zuid.

Integrale Safety Case voor hogesnelheidsvervoer

Voor het commercieel vervoer over de gehele HSL-Zuid (inclusief de grens) met 300 km/uur zal een tweede versie van de ISC worden ingediend bij IVW. Ten opzichte van de eerste versie wordt een aantal deelproducten toegevoegd. Deze betreffen met name de

grensovergang en de operationele afspraken tussen Nederland en België, waarvoor IVW en DVIS aanvullende veiligheidsbewijsvoering wensen. De laatste oplevering van deze producten is gepland voor eind september 2008. Dit betekent dat rond 1 oktober 2008 de definitieve ISC, voorzien van een verklaring van de ISA van de Staat, aan IVW kan worden opgeleverd en dat de integrale veiligheid van de infrastructuur inclusief de grensovergang aangetoond is.

Het Safety Committee zal begin oktober op basis van de dan vigerende ISC wederom een advies aan de minister uitbrengen

5.2 Specifieke veiligheidsissues

Langtransport

Voor het vervoeren van slachtoffers uit een tunnel na een eventueel incident (langtransport) is een oplossing gevonden door de inzet van speciale vrachtwagens van Nedtrain die zowel op de weg als op het spoor kunnen rijden. De planning is dat deze dienst begin december 2008 operationeel zal zijn.

Gebruiksvergunningen

De gebruiksvergunningen voor de HSL-tunnels zijn in maart 2008 verleend, met uitzondering van die voor de Kap Barendrecht. Kort na de verslagperiode van deze VGR23 (per 8 juli 2008) is deze laatste gebruiksvergunning alsnog door B&W van Barendrecht afgegeven.

Evacuation Support System (ESS)

Voor de optimale ondersteuning van de tunnel-evacuatieprocedure van HSA en om te anticiperen op wijzigingen in de wet- en regelgeving is besloten een onderdeel van de tunnelinstallaties te wijzigen. Hierbij worden de tunnels voorzien van een ESS. Dit systeem geeft een indicatie aan vluchtende reizigers dat de andere (vlucht) tunnelbuis treinvrij is. Met de Openbare Hulpdiensten vindt overleg plaats over het voorlopig toepassen van de bestaande procedures en de concretisering en planning van de definitieve oplossing.

Onderzoek verbetering brandveiligheid Thalys

De eerste fase van het onderzoek naar het additioneel verbeteren van de brandveiligheid van de Thalys is afgerond. Uit dit onderzoek blijkt dat het aanbrengen van een blusinstallatie in het Thalys materieel geen optie is. Het onderzoek naar de mogelijkheden voor het aanpassen van de ventilatielamellen in de Thalys is in zijn laatste fase. Het definitieve rapport wordt in juli 2008 verwacht. Hier lijken wel mogelijkheden te zijn. Door de begeleidingscommissie is besloten dat het ministerie een brief opstelt, waarin aan HSA gevraagd wordt 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 het kader van een landelijk programma ter invoering van ATB VV vinden werkzaamheden aan de baan en aanpassingen in al het Nederlandse treinmaterieel plaats. Op vijf overgangen naar het

bestaande spoor (twee in het noorden en drie in het zuiden) dient de infrastructuur van de HSL-Zuid te worden aangepast, hetgeen inmiddels is gerealiseerd.

Daarnaast dient het materieel van alle vervoerders (inclusief HSA) te worden voorzien van ATB VV. Pas als al het materieel is aangepast, is ATB VV operationeel. Tot dat moment 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.

6. Integrale planning

6.1 Planning HSL-Zuid

In de aanbiedingsbrief aan de Tweede Kamer bij VGR22 van 1 april 2008 is de verwachting aangegeven dat:

- de HSL-Zuid stapsgewijs in gebruik zal worden genomen;
- de baaninfrastructuur vanaf 1 april 2008 gereed zou zijn voor het testen;
- HSA zich geconfronteerd ziet met verlate aflevering van materieel dat volledig geschikt is voor het ERTMS-systeem;
- een kloof dreigt te ontstaan tussen de beoogde Aanvangsdatum Vervoer per 1 oktober 2008 en het moment waarop naar verwachting daadwerkelijk alle treinen over het tracé kunnen gaan rijden.

De Staat en HSA voeren overleg over de door de Staat op grond van de staat van de infrastructuur vast te stellen 'contractuele' Aanvangsdatum, dus de datum waarop HSA zal aanvangen met het betalen van de gebruiksvergoeding.

Naast het contractuele aspect wordt bepaald wanneer het vervoer daadwerkelijk kan starten. Hierbij zijn de feitelijke beschikbaarheid van de infrastructuur, het treinmaterieel en gecertificeerd personeel en de zekerheid ten aanzien van techniek en veiligheid bepalend. Het onderscheid blijft gehandhaafd tussen:

- een tijdelijke vervoersdienst op de noordelijke sectie met het Bombardier-Traxx materieel onder ERTMS 2.3.0 C level 1 met 160 km/uur;
- grensoverschrijdend hogesnelheidsvervoer met het Thalys materieel onder ERTMS 2.3.0 C level 2;
- grensoverschrijdend hogesnelheidsvervoer met het V250 materieel van AnsaldoBreda onder ERTMS 2.3.0 C level 2.

Per einde van de verslagperiode van deze VGR wordt voorzien dat het tijdelijk vervoer tegen het einde van 2008 kan starten en dat er medio mei 2009 voldoende materieel (Thalys) beschikbaar is voor het grensoverschrijdende hogesnelheidsvervoer. Er bestaan nog risico's dat deze data worden overschreden.

6.2 Infrastructuur

Zoals in hoofdstuk 2 vermeld zijn de ISA- en NoBo-verklaringen ten aanzien van de infrastructuur (inclusief de grens) ontvangen. Inmiddels is het werk aan de infrastructuur zo goed als afgerond. Van de resterende werkzaamheden benodigd om de infrastructuur vrij te kunnen geven voor grensoverschrijdend hogesnelheidsvervoer met reizigers (zoals in hoofdstuk 3 beschreven) wordt voorzien dat deze rond 1 oktober 2008 zijn afgerond³.

6.3 Tijdelijk vervoer 160 km/uur

In de brief aan de Tweede Kamer van 1 april 2008 was de verwachting opgenomen dat het vervoer met 160 km/uur op de noordelijke sectie per eind september 2008 van start zou kunnen gaan. Het blijkt echter langer te duren voordat voor het betreffende Traxx materieel een positieve ISA- en NoBo-verklaring zonder restricties kan worden afgegeven.

Rekening houdend met de opleiding en het examineren van de machinisten, het operationeel krijgen van het langstransport, het uitvoeren van het proefbedrijf en de voorbereiding van de exploitatie door HSA is het streven in december 2008 te starten met het tijdelijk vervoer op de noordelijke sectie.

Deze datum is bepaald zonder rekening te houden met het optreden van eventuele risico's. Uit de risicoanalyse van de planning van juni 2008 komt een mogelijke overschrijding van deze datum met een verwachtingswaarde van anderhalve maand naar voren. De belangrijkste planningsrisico's hebben betrekking op de Trein-Baan Integratie en de homologatie, de uitvoering van voorwaarden uit de gebruiksvergunningen, de Verklaring van Geen Bezwaar op het Traxx materieel en een eventueel no-go besluit na het proefbedrijf (bijvoorbeeld vanwege onvoldoende bedrijfszekerheid van het Traxx materieel of onvoldoende robuustheid van de logistiek).

6.4 Grensoverschrijdend hogesnelheidsvervoer

In de brief aan de Tweede Kamer van 1 april 2008 was de verwachting opgenomen dat het Thalys materieel op zijn vroegst in het voorjaar 2009 inzetbaar zal zijn op de HSL-Zuid en dat een verdere uitloop niet uitgesloten kan worden. Uit de planning, zonder dat rekening is gehouden met het optreden van risico's, blijkt medio mei 2009 de datum waarop de commerciële diensten Amsterdam – Brussel – Parijs met de Thalys kunnen starten.

Uit de risicoanalyse op de planning van juni 2008 komt een mogelijke overschrijding van deze datum met een verwachtingswaarde van twee

³ Met uitzondering van EMC maatregelen, zie paragraaf 3.2

maanden naar voren. De belangrijkste planningsrisico's hebben betrekking op het homologatieproces van de Thalys in meerdere landen, het implementeren van 'work arounds'⁴, de duur van het proefbedrijf en de verlate vrijgave van het Thalys materieel in relatie tot de Trein-Baan Integratie.

6.5 Traxx materieel op level 2 en AnsaldoBreda materieel

Traxx L2

Per einde van de verslagperiode was van Bombardier nog geen planning ontvangen voor het beschikbaar komen van gecertificeerd Traxx materieel met een On Board Unit (OBU) op ERTMS 2.3.0 Corridor level 2. Het risico bestaat dat als dit Traxx materieel slechts beschikbaar is op level 1 op het moment dat de Thalys start met het hogesnelheidsvervoer, de Thalys op het noordelijke tracé ook op level 1 moet gaan rijden. Dit betekent dat de snelheid op dit deel van het tracé vooralsnog beperkt blijft tot 160 km/uur.

AnsaldoBreda Materieel

Op grond van de door HSA geleverde planning zullen de treinen vanaf het najaar van 2009 geleidelijk beschikbaar komen en vermoedelijk vanaf de diensregeling 2010 worden ingezet. Ook ten aanzien van het Ansaldo-materieel bestaan er risico's voor het homologeren/toelaten van dit nieuwe type materieel.

⁴ Work around: door partijen geaccepteerde al dan niet tijdelijke oplossing voor een blokkerend probleem.

7. Risicoreservering

7.1 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. Tabel 1 geeft de stand van de overhevelingen en bestedingen per 30 juni 2008 aan.

Tranches Bedragen in €	Overgeheveld	Besteed t/m 30-06-2008	Resteert	Status
1 ^e tranche (juni 2003)	174 mln	174 mln	0 mln	Afgewikkeld
2 ^e tranche (juli 2004)	90 mln	90 mln	0 mln	Afgewikkeld
Vogelproblematiek (juli 2004 en juni 2006)	23 mln - 17 mln	6 mln	0 mln	Afgewikkeld
3 ^e tranche (april 2005)	97 mln	97 mln	0 mln	Afgewikkeld
4 ^e tranche (oktober 2006)	40 mln	40 mln	0 mln	Afgewikkeld
5 ^e tranche (oktober 2006)	35 mln	35 mln	0 mln	Afgewikkeld
6 ^e tranche (februari 2007)	31 mln	15 mln	16 mln	Nog te besteden
7 ^e tranche (mei 2007)	9 mln		9 mln	Nog te besteden
Totaal	482 mln	457 mln	25 mln	

Tabel 1: overzicht overheveling risicoreservering naar projectbudget

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

Van de totaal overgehevelde € 482 mln is tot en 30 juni 2008 € 457 mln besteed. Daarmee resteert nog € 25 mln verplichtingenruimte uit de risicoreservering.

7.2 Prognose claim op de risicoreservering

De resterende claim (50%-waarde) op de risicoreservering bedraagt aan het eind van de verslagperiode € 15 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 18 mln en minus € 17 mln.

Bedragen in €	VGR 23	VGR 22	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	497 mln	489 mln	+ 8 mln
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 482 mln	-/- 482 mln	0 mln
Claim op risicoreservering 50% waarde	15 mln	7 mln	+ 8 mln
Claim op risicoreservering 90% waarde	33 mln	63 mln	-/- 30 mln

Tabel 2: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

In de verslagperiode is de resterende claim op de risicoreservering gestegen van € 7 mln naar € 15 mln. De belangrijkste mutaties worden toegelicht in de volgende paragraaf.

In de risicoreservering wordt geen rekening gehouden met vervoersrisico's⁵.

7.3 Ontwikkeling in de prognose meerkosten

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

Bedragen in €	VGR 23	VGR 22	Mutatie
Planningsrisico's	112 mln	121 mln	-/- 9 mln
Raakvlakrisico's	165 mln	159 mln	+ 6 mln
Tegenvallers contracten	93 mln	86 mln	+ 7 mln
Beheerskosten	107 mln	103 mln	+ 4 mln
Risico's na realisatiefase	20 mln	20 mln	0 mln
Totaal	497 mln	489 mln	+ 8 mln

Tabel 3: prognose risicoreservering inclusief reeds verrichte overhevelingen

In de verslagperiode is de prognose van de meerkosten per saldo met € 8 mln gestegen. Enerzijds is hier sprake van een daling van het planningsrisico. Dit betreft eerder voorziene, maar niet getroffen maatregelen, omdat deze nauwelijks effect zouden hebben op het terugdringen van vertragingen. Anderzijds stijgen, door de optredende vertragingen, de beheerskosten. Verder worden onder andere extra kosten voorzien voor afronding van de onderbouw in relatie tot de omgeving en blijken de kosten van indexering hoger dan eerder berekend.

⁵ De vervoersrisico's worden wel meegenomen in de risicoanalyses ten aanzien van de planning.

8. De financiën van het project

8.1 Algemeen

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

8.2 Mutaties op het projectbudget

In de verslagperiode zijn de volgende mutaties op het projectbudget van toepassing.

Indexering

In verband met de jaarlijkse prijscompensatie is het budget van de HSL-Zuid verhoogd met € 85.000.

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 4: prijsindexpercentages

Het projectbudget per 30 juni 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	680	8	3.777	878	-152	4.503	
Grondverwerving	324	-72		252	26		278	
Subtotaal	3.413	608	8	4.029	904	-152	4.781	
België		364		364	16		380	
Vorbereidingskosten		50		50			50	
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	1.022	8	4.443	920	-152	5.211	
Totaal 17.3.2 Railwegen		91		91	15	12	118	
Totaal 17.3.3 Hoofdwegen ²		748		748	129	140	1.017	
Totaal excl. BTW. ¹	3.413	1.861	8	5.282	1.064	0	6.346	
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2								808
Totaal projectbudget inclusief BTW								7.154
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³								2.992
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW ⁴								10.146

Tabel 5: projectbudget HSL-Zuid (bedragen in € mln)

1. De projectkosten worden in deze tabel exclusief BTW weergegeven. Jaarlijks wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, de betaalde BTW op railprojecten gecompenseerd (zie regel BTW).
2. Het projectbudget is inclusief € 1.012 mln, bestemd voor aanpassingen aan rijksweg A16 (Noord-Brabant) en rijksweg A4 tussen Leiderdorp en het Ringvaartaqueduct. 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. Tevens is de jaarlijkse indexeringsaanpassing van de beschikbaarheidsvergoeding verwerkt in het bedrag.
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 23^e voortgangsrapport.

Mutatie	Bedrag pp'95	Gecommuniceerd in Tweede Kamer		Bron: VGR nr.
		Bedrag	Prijspeil	
PKB deel 3	3.413	3.413	1995	1
Korting lange variant Tunnel Groene Hart	-/- 91	-/- 91		
Bijdrage aan België	364	380	1997	3
Kosten voor PKB deel 3	50	50	1995	7
Overdracht A16	537	598	2000	7
Verbeterde Vorkvariant Rotterdam West	55	61	2000	8
Overdracht A4-bundel	175	195	2000	8 + 9
Wijziging A4-bundel (wijzigingsprotocol)	10	12	2002	12
Aansluiting Breda	91	101	2000	7
Verdiepte Ligging Hoogmade	19	21	2000	9 +11
Bergschenhoek	10	12	2001	9 +11
Mopmolen	0	0	2001	9
Tenderkosten Infraprovider en Vervoer	34	36	1999	7
Communicatie	-/- 10	-/- 10	1999	6
ICT taakstelling	-/- 0	-/- 0	2001	9
Zettingsvrijeplaat	50	55	1999	7
Lange variant Tunnel Groene Hart	83	91	1999	7
Meer/Hazeldonk	2	2	2003	13
Wijzigingsprotocol A4-bundel	27	34	2004	15
Afrekening protocol A4-bundel	15	19	2006	20
Anti-vandalismeschermen	2	2	2006/ 2007	20/22
Saldo scopewijzigingen	1.423			
Aanbestedingsresultaat civiele onderbouw	251	272	1999	7
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)	17	18	1999	7
Aanbestedingsresultaat Tunnel Groene Hart	-/- 23	-/- 25	1999	7
Lagere realisatiestand uitgaven t/m 2000	-/- 2	-/- 2		9
'Oude' spanning raming en budget	81	91	2000	11
Regieovk. taakorganisaties/versterking organisatie	21	25	2001	11
Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer	25	29	2001	11
1 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m vogelproblematiek	18	23	2004	15
3 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	7	9	2007	21
Saldo mee- en tegenvallers	755			
Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.178			

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

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

8.3 Uitgaven en aangegane verplichtingen

Uitgaven

Tabel 7 geeft een overzicht van de uitgaven. Tot en met 30 juni 2008 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.001 mln betaald (97,9% 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	6.213,1	53,4	6.266,5	5.139,7	115,5	1.011,3
Grondverwerving	309,9	-/- 5,5	304,4	304,4		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	6.952,7	47,9	7.000,6	5.873,8	115,5	1.011,3

Tabel 7: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2008

Verplichtingen

In tabel 8 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 30 juni 2008 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.147 mln verplicht (99,9% 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	6.391,8	17,3	6.409,1	5.282,3	115,5	1.011,3
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.129,7	17,3	7.147,0	6.020,2	115,5	1.011,3

1) Dit bedrag is inclusief € 826,9 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 8: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 30 juni 2008

8.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

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

Tabel 9: realisatieprogramma HSL-Zuid

Ontvangsten

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	110,8	10,8	121,6
EU-subsidie	194,1		194,1
Totaal	304,9	10,8	315,7

Tabel 10: ontvangsten HSL-Zuid t/m 30 juni 2008

In het eerste halfjaar 2008 is € 10,8 mln aan ontvangsten van derden geboekt ten gunste van de HSL-Zuid.

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
7 april 2008	Voortgangsrapport 22, Hogesnelheidslijn-Zuid + Brief minister over het tweeëntwintigste voortgangsrapport (VGR 22) HSL-Zuid	22026, nr. 279
16 april 2008	Assurance-rapport bij VGR 22 Hogesnelheidslijn- Zuid + Brief minister ter aanbieding assurance-rapport over de 22e Voortgangsrapportage over het project Hogesnelheidslijn-Zuid	22026, nr. 280

Afkortingenlijst

APSC:	Availability Period Safety Case
BTW:	Belasting Toegevoegde Waarde
DVIS:	Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen
ERTMS:	European Railway Traffic Management System
ERA:	European Railway Agency
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
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NoBo:	Notified Body
OBU:	On Board Unit
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PPS:	Publiek Private Samenwerking
RWS:	Rijkswaterstaat
SMC :	Schakel- en Meld Centrum
SNCF:	Société Nationale des Chemins de fer Français
TBI:	Trein-Baan Integratie
TVG:	Toestemming voor Gebruik
VGB:	Verklaring van Geen Bezwaar
VGR:	Voortgangsrapport