

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 renteafrekening 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 ingroefase 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 (prijsspeil 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.

Prijnsindexpercentages												
1995 1996	1996 1997	1997 1998	1998 1999	1999 2000	2000 2001	2001 2002	2002 2003	2003 2004	2004 2005	2005 2006	2006 2007	2007 2008
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° overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2° overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m vogelproblematiek	18	23	2004	15
3° overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4° overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5° overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6° overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7° overboeking vanuit de risicoreserve	7	9	2007	21
Saldo mee- en tegenvallers	755			
Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.178			

Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.178			
Vrijval begroting PPS Infraprovider	-/- 408	-/- 476	2001	9
Saldo ontvangsten	107	130	'99/'00 '01/'02 '03/'04 '05/'06 '07/'08	7/9 10/12 14/16 18/20 22/24
Extra EU-subsidies	13	16	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Saldo technische mutaties	-/- 290			
Subtotaal mutaties	1.889			
Totaal op prijspeil 1995	5.302			

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 2008 is ten behoeve van het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.088 mln betaald (99% van het projectbudget exclusief beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Spoorwegen	art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.266,5	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 beschikbaarheidsvergoeding Infrasppeed).

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal ¹⁾	Waarvan		
				art. 17.3.1 HSL	art. 17.3.2 Spoorwegen	art. 17.3.3 Hoofdwegen
Vorbereidingskosten	49,9		49,9	49,9		
Uitvoeringskosten	6.409,1	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	Kamerstuk- nummer
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 aanbieding 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