



Auditdienst Rijk  
*Ministerie van Financiën*

# Accountantsrapport bij voortgangsrapportage 40 Hogesnelheidslijn Zuid

---

## Colofon

Titel	Accountantsrapport bij Voortgangsrapportage 40 Hogesnelheidslijn Zuid
Uitgegeven door	Auditdienst Rijk Ministerie van Financiën
Status	Definitief
Datum	26 oktober 2017
Kenmerk	2017-0000207892

*Inlichtingen*  
**Auditdienst Rijk**  
070-342 7700

# Inhoud

<b>Accountantsrapport bij voortgangsrapportage 40 Hogesnelheidslijn Zuid</b>	<b>1</b>
Voorwoord	3
1 Hoofdpijnen onderzoeksresultaten	5
2 Inleiding	7
2.1 Opdracht	7
2.2 Beschrijving van het object van onderzoek	7
2.3 Karakteristiek van het programma	8
3 Controleverklaring van de onafhankelijke accountant bij de financiële verantwoording over de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017	9
4 Assurance-rapport inzake de volledigheid en de kwaliteit en totstandkoming van de in voortgangsrapportage 40 opgenomen informatie en de beheersing en het beheer van het programma	11
4.1 Inleiding	11
4.2 Criteria	11
4.3 Samenvatting van de verrichte werkzaamheden	12
4.3.1 De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie	12
4.3.2 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie	12
4.3.3 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie	12
4.3.4 De beheersing en het beheer van het programma	13
4.4 Conclusies	13
4.4.1 De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie	13
4.4.2 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie	13
4.4.3 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie	14
4.4.4 De beheersing en het beheer van het programma	14
Bijlage: Voortgangsrapportage 40 Hogesnelheidslijn Zuid	15



## Voorwoord

In de Regeling grote projecten wordt in het kader van de voortgangsrapportage een oordeel gevraagd over een aantal nader in de Regeling benoemde aspecten. In relatie tot de geldende beroepsregels voor accountants leidt dit tot een assurance-opdracht.

In geval van het project Hogesnelheidslijn Zuid is sprake van een bijzondere situatie. Het project is een aantal jaren geleden opgeleverd. De activiteiten die nu nog plaatsvinden betreffen de afwikkeling van een aantal restpunten. De belangrijkste daarvan zijn geluidsbeperkende maatregelen, maatregelen verbetering vervoersprestaties, zettingen en de kwaliteit van het betonwerk.

De in voortgangsrapportage 40 opgenomen realisaties van verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017 hebben een zeer gering financieel belang in relatie tot het totale projectbudget. Daar onze materialiteit is gebaseerd op de financiële transacties in de periode van 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017 is de materialiteit<sup>1</sup> erg laag in relatie tot het projectbudget (ca 7,35 miljard euro).

Er is geen sprake meer van een projectorganisatie. De beleidsmatige aspecten van het project worden behandeld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M). De technische activiteiten zijn uitbesteed aan ProRail-CMT (hierna ProRail)<sup>2</sup> en Infrasppeed. De schadeclaims worden behandeld door het schadevergoedingschap HSL.

De oordelen die voortvloeien uit onze assurance opdracht moeten vanuit dit perspectief worden gelezen.

Op grond van de beroepsregels hebben wij de opdracht gesplitst en rapporteren wij als volgt:

- een controleverklaring bij de verantwoording van aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten over de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017;
- een assurance-rapportage met conclusies (en onderliggende bevindingen) over de volledigheid en het totstandkomingsproces van de toekomstgerichte financiële informatie en niet-financiële informatie in voortgangsrapportage 40 en de beheersing en het beheer van het project Hogesnelheidslijn Zuid (HSL) in de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017.

Hoofdstuk 1 bevat de hoofdlijnen van de onderzoeksresultaten.

Hoofdstuk 2 betreft de inleiding met de vermelding van de onderzoeksopdracht en de beschrijving van het object van onderzoek.

In hoofdstuk 3 is de controleverklaring bij de verantwoording van aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten opgenomen.

In hoofdstuk 4 is de assurance-rapportage met conclusies opgenomen over:

<sup>1</sup> Materialiteit is de grens waarboven wij afwijkingen rapporteren en meewegen in de strekking van ons oordelen.

<sup>2</sup> ProRail-CMT (contractmanagementteam) is sinds 2007 gevolmachtigd contractbeheerder van het contract met Infrasppeed (toetst namens de Staat of Infrasppeed aan de eisen van het contract voldoet).

- de volledigheid van de financiële en niet-financiële informatie in voortgangsrapportage 40 in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten;
- de kwaliteit en het proces van totstandkoming van de toekomstgerichte financiële informatie;
- de kwaliteit en het proces van totstandkoming van de niet-financiële informatie;
- de beheersing en het beheer van het project.

# 1 Hoofdpijnen onderzoeksresultaten

## *Context*

Voordat we ingaan op onze oordelen geven wij eerst inzicht in de specifieke situatie waarin het project Hogesnelheidslijn zich bevindt. Afgezien van een aantal restpunten is het project afgerond en rijden er treinen op de Hogesnelheidslijn Zuid. Een en ander is beschreven in hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3 van voortgangsrapportage 40.

De beleidsmatige kant van de afwikkeling van deze restpunten ligt bij I&M en vindt plaats binnen de directie Openbaar Vervoer en Spoor (OVS). De daadwerkelijke afhandeling van de restpunten is uitbesteed aan ProRail en, voor zover contractueel geregeld in het bestaande contract met Infrasppeed<sup>3</sup>, (dit betreft alle punten behalve afwikkeling schades) en aan het Schadevergoedingsschap HSL.

Van de in hoofdstuk 2 van voortgangsrapportage 40 beschreven restpunten bevindt betonkwaliteit zich nog in de fase waarin de ernst en omvang van de betonschade op de HSL-Zuid worden vastgesteld. De omvang van de werkzaamheden die moeten worden verricht om deze restpunten op te lossen is nog niet bekend.

De behandeling van schadeclaims is belegd bij het schadevergoedingsschap HSL-Zuid.

Zonder afbreuk te doen aan onze onderzoeksresultaten merken wij op dat de over de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017 verantwoorde aangegane verplichtingen (ca. 3,5 miljoen euro), verrichtte uitgaven (ca. 900.000 euro) en geïnde ontvangsten (4.000 euro) een zeer gering aandeel vormen in het totale aanlegbudget (ca. 7,35 miljard euro) van de Hogesnelheidslijn Zuid. De materialiteit voor onze controle van de financiële verantwoording is gebaseerd op de omvang van de financiële transacties van 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017 en is dus erg laag in relatie tot het aanlegbudget van het project.

Tegen deze achtergrond moet dit rapport inclusief onze oordelen worden gelezen.

## **De hoofdpijnen van de in het onderhavige accountantsrapport opgenomen onderzoeksresultaten zijn:**

- Er is een goedkeurende controleverklaring afgegeven bij de in de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017 verantwoorde aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten.
- In het projectbudget zijn 2 belangrijke restpunten opgenomen: betonkwaliteit en zettingen. Het restpunt betonkwaliteit bevindt zich in de fase waarin de ernst en omvang van de betonschade op de HSL-Zuid worden vastgesteld. Momenteel worden betonnen objecten op de HSL visueel geïnspecteerd. Voor dit restpunt heeft in het verslagjaar geen periodieke kwantitatieve risicoanalyse plaatsgevonden. Met betrekking tot dit punt is de beheersing van de betonkwaliteit niet effectief. Als gevolg hiervan kan het project nog geen beeld geven (bandbreedtes) van de tijd en de kosten die de oplossing van dit restpunt met zich meebrengt. Dit leidt er toe dat de in artikel 12 van de Regeling grote projecten voorgeschreven toekomstgerichte financiële en niet-

<sup>3</sup> Infrasppeed voert als gevolg van de functie als infraprovider ook veel beheer en onderhoud taken uit.

financiële informatie voor wat betreft de betonkwaliteit niet volledig opgenomen is in de voortgangsrapportage. Het gaat hierbij om het ontbreken van een kwantitatieve risicoanalyse met betrekking tot betonkwaliteit, die overeenkomstig daarvoor geldende uitgangspunten en veronderstellingen ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand is gekomen. Dit leidt tot beperkingen in ons oordeel.

**Bevindingen ten aanzien van beheersing en beheer van het project:**

De staatssecretaris van I&M is eindverantwoordelijk voor de realisatie van het project HSL Zuid. Zoals uit hoofdstuk 2 van de voortgangsrapportage blijkt is het project op een aantal restpunten na afgerond. De nog lopende zaken betreffen nog te realiseren geluidswerende maatregelen, afhandeling schades, afwikkeling grondzaken, zettingen, betonkwaliteit, de MER-evaluatie en restactiviteiten inzake infrastructuur.

Binnen I&M zijn voor de beheersing van een dergelijk project een Governancemodel Grote Projecten en een Beheersmodel Grote Projecten ontworpen. Gezien de fase waarin het project verkeert, de afwikkeling van een aantal in hoofdstuk 2 van de voortgangsrapportage 40 opgenomen restpunten, is een groot gedeelte van deze modellen niet meer relevant. Er kan worden afgeweken van deze modellen indien deze afwijkingen toereikend zijn gemotiveerd.

Dit is het geval bij dit project. De afwijkingen zijn gemotiveerd. Wij hebben echter vastgesteld dat één belangrijke afwijking niet toereikend kon worden gemotiveerd. Dit betreft het niet kwantificeren van risico's met betrekking tot de betonkwaliteit. De beheersing van het project is wat dit punt betreft naar onze mening niet effectief voor het beheersen van de planning en de budgettering van dit restpunt.

IenM is van mening dat de risico's nog niet zijn te kwantificeren omdat dit restpunt zich nog in de fase bevindt waarin de ernst en omvang van de betonschade nog zal worden vastgesteld. Wel is inmiddels een methodiek ontwikkeld voor het kwantificeren van risico's, die bij zettingen al is toegepast.



## 2 Inleiding

### 2.1 Opdracht

De aanleg van de infrastructuur van de Hogesnelheidslijn Zuid is door de Tweede Kamer der Staten-Generaal op 27 juni 1996 als groot project aangewezen. In het kader van de Regeling grote projecten dient bij de voortgangsrapportages periodiek een accountantsrapport gevoegd te worden met een oordeel over:

- de kwaliteit en de volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie;
- de beheersing en het beheer van het project, waaronder begrepen de toereikendheid van de projectorganisatie, de kwaliteit van de bestuurlijke informatievoorziening, de werking van de administratieve organisatie en de werking van het systeem van interne controle.

Het onderzoek is uitgevoerd door de Auditdienst Rijk (ADR) in opdracht van de staatssecretaris van I&M.

### 2.2 Beschrijving van het object van onderzoek

Wij hebben voortgangsrapportage 40 met als peildatum 30 juni 2017, die als bijlage bij dit rapport is gevoegd, onderzocht. Deze voortgangsrapportage is opgesteld onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris van I&M.

De beheersing en het beheer van het project, zoals dat in de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017 plaatsvond, is eveneens door ons onderzocht.

Het is onze verantwoordelijkheid om:

- een controleverklaring af te geven met betrekking tot de in de Voortgangsrapportage 40 verantwoorde aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten over de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017;
- conclusies te formuleren over:
  - de volledigheid van de in de voortgangsrapportage 40 opgenomen financiële en niet-financiële informatie in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten;
  - de kwaliteit en het proces van totstandkoming (ordelijk, controleerbaar en deugdelijk) van de in de voortgangsrapportage 40 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie;
  - de kwaliteit van het proces van totstandkoming (ordelijk, controleerbaar en deugdelijk) van de in de voortgangsrapportage 40 opgenomen niet-financiële informatie;
  - de beheersing en het beheer van het programma in de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017.

In voortgangsrapportage 40 wordt ingegaan op de projectvoortgang op hoofdlijnen: restpunten aanlegproject (hoofdstuk 2), nieuwe infrastructurele maatregelen (hoofdstuk 3), vervoer (hoofdstuk 4) en de financiën (hoofdstuk 5). De teksten in paragraaf 3.2 en hoofdstuk 4 inzake vervoer vallen buiten de scope van ons onderzoek omdat dit de exploitatiefase van de Hogesnelheidslijn Zuid betreft.

### 2.3 Karakteristiek van het programma

De staatssecretaris van I&M is eindverantwoordelijk voor de realisatie van de Hogesnelheidslijn Zuid. Afgezien van een aantal restpunten is het project afgerond en rijden er treinen op de Hogesnelheidslijn Zuid. Een en ander is beschreven in hoofdstuk 4 van voortgangsrapportage 40.

De beleidsmatige kant van de afwikkeling van deze restpunten ligt bij I&M en vindt plaats binnen de directie Openbaar Vervoer en Spoor (OVS). De daadwerkelijke afhandeling van de restpunten is uitbesteed aan ProRail en, voor zover contractueel geregeld in het bestaande contract met Infrasppeed, aan Infrasppeed<sup>4</sup>, (alle punten behalve afwikkeling schades) en aan het Schadevergoedingsschap HSL.

De restpunten met betrekking tot betonkwaliteit bevinden zich nog in de fase waarin de ernst en omvang van de betonschade op de HSL-Zuid worden vastgesteld. De omvang van de werkzaamheden die hiermee samenhangen om deze punten op te lossen zijn dan ook nog niet bekend.

De behandeling van schadeclaims is belegd bij het schadevergoedingsschap HSL-Zuid.

De in periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017 aangegane verplichtingen (per saldo (ca. 3,5 miljoen euro) en verrichtte uitgaven (ca. 0,9 miljoen euro) geïnde ontvangsten (ca. 4.000 euro) vormen een zeer gering aandeel van het totale aanlegbudget (ca. 7,35 miljard euro) van de Hogesnelheidslijn Zuid.

Tegen deze achtergrond moet dit rapport inclusief onze oordelen worden gelezen.

<sup>4</sup> Infrasppeed voert als gevolg van functie als infraprovider ook veel beheer en onderhoud taken uit.

### 3 Controleverklaring van de onafhankelijke accountant bij de financiële verantwoording over de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017

Afgegeven ten behoeve van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

#### **Verklaring betreffende de in voortgangsrapportage 40 opgenomen financiële verantwoording**

##### *Ons oordeel*

Wij hebben de mutaties van de financiële verantwoording over de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017 van het project Hogesnelheidslijn Zuid gecontroleerd. Deze financiële verantwoording bestaat uit de tabellen 2, 3 en 4 in paragraaf 5.1 van voortgangsrapportage 40 (opgenomen als bijlage bij dit rapport).

Naar ons oordeel:

- geeft de financiële verantwoording een getrouw beeld van de aangegane verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in overeenstemming met de verslaggevingvoorschriften die zijn opgenomen in de Comptabiliteitswet 2001, de daaruit voortvloeiende regelgeving en de Regeling grote projecten.
- voldoen de in deze financiële verantwoording opgenomen verplichtingen, uitgaven en ontvangsten aan de eis van comptabele rechtmatigheid.

##### *De basis voor ons oordeel*

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de financiële verantwoording'. Wij zijn onafhankelijk van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA). Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

#### **Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de financiële verantwoording**

##### *Verantwoordelijkheden van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor de financiële verantwoording*

De staatssecretaris is verantwoordelijk voor het opmaken van de financiële verantwoording die de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten getrouw dient weer te geven in overeenstemming met de verslaggevingvoorschriften die zijn opgenomen in de Comptabiliteitswet 2001 en de daaruit voortvloeiende regelgeving, waaronder de Regeling grote projecten. De staatssecretaris is tevens verantwoordelijk voor de comptabele rechtmatigheid van de in de financiële verantwoording opgenomen verplichtingen, uitgaven en ontvangsten. In dit kader is de staatssecretaris verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die de

staatssecretaris noodzakelijk acht om het opmaken van de financiële verantwoording en de naleving van de eis van comptabele rechtmatigheid mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

*Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de financiële verantwoording*

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel. Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken. Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de beslissingen die gebruikers op basis van deze financiële verantwoording nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de financiële verantwoording afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;
- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden;
- het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de financiële verantwoording en de daarbij opgenomen toelichtingen;
- het evalueren of de financiële verantwoording een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen; en
- het evalueren of de in de financiële verantwoording opgenomen verplichtingen, uitgaven en ontvangsten rechtmatig zijn.

Wij communiceren met de leiding van het ministerie van Infrastructuur en Milieu onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Den Haag, 26 oktober 2017  
Auditdienst Rijk

G. Baak MSc RA

## 4 Assurance-rapport inzake de volledigheid en de kwaliteit en totstandkoming van de in voortgangsrapportage 40 opgenomen informatie en de beheersing en het beheer van het programma

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn conclusies geformuleerd over de volledigheid van de financiële en niet-financiële informatie in de bijgevoegde voortgangsrapportage in relatie tot de eisen gesteld in artikel 12 van de Regeling grote projecten, de kwaliteit en het proces van totstandkoming van de niet-financiële informatie en van de toekomstgerichte financiële informatie en over de beheersing en het beheer van het programma.

De staatssecretaris van I&M is verantwoordelijk voor het opstellen van de voortgangsrapportage en voor de beheersing en het beheer van het programma.

Wij hebben ons onderzoek verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder Standaard 3000 D 'Assurance-opdrachten anders dan opdrachten tot controle of beoordeling van historische financiële informatie (directe-opdrachten)' en Standaard 3400 'Onderzoek van toekomstgerichte financiële informatie'. Dienovereenkomstig hebben wij ons onderzoek zodanig gepland en uitgevoerd dat een redelijke mate van zekerheid is verkregen voor onze conclusies met betrekking tot de door ons onderzochte punten. Een assurance-opdracht omvat onder meer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van relevante gegevens.

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

### 4.2 Criteria

De volledigheid van de in de voortgangsrapportage 40 opgenomen financiële en niet-financiële informatie is beoordeeld aan de hand van de gestelde eisen in artikel 12 van de Regeling grote projecten.

Met betrekking tot de totstandkoming van de toekomstgerichte financiële informatie en niet-financiële informatie geldt dat de desbetreffende informatie op een ordelijke, controleerbare en deugdelijke wijze tot stand dient te komen.

De in dat kader vast te stellen aspecten zijn of:

- de veronderstellingen een redelijke basis vormen voor de toekomstgerichte financiële informatie;
- de toekomstgerichte financiële informatie op een aanvaardbare wijze gebaseerd is op de als uitgangspunt gekozen veronderstellingen en de presentatie ervan in overeenstemming is met de van toepassing zijnde grondslagen;

- de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden goed in het totstandkomingsproces zijn belegd;
- het totstandkomingsproces achteraf reconstrueerbaar is;
- de informatie die als uitkomst van het totstandkomingsproces is opgeleverd op volledige en juiste wijze in de voortgangsrapportage is opgenomen.

Verder geldt dat de toekomstgerichte financiële informatie en niet-financiële informatie niet strijdig mag zijn met elkaar en met de in voortgangsrapportage 40 opgenomen historische financiële informatie. Waar nodig dient de niet-financiële informatie te zijn voorzien van een duidelijke bronvermelding.

Met betrekking tot de toekomstgerichte financiële informatie merken wij op dat de realisatie daarvan altijd zal afwijken van de prognoses.

De beheersing en het beheer van het project Hogesnelheidslijn Zuid hebben wij beoordeeld aan de hand van het Governancemodel Grote Projecten (d.d. 28 maart 2014) en het Beheersmodel Grote projecten (d.d. augustus 2016) met inachtneming van de gemotiveerde afwijkingen van deze modellen.

### **4.3 Samenvatting van de verrichte werkzaamheden**

#### *4.3.1 De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie*

Ter zake van de volledigheid van de in de voortgangsrapportage 40 opgenomen financiële en niet-financiële informatie, zijn wij nagegaan of de volgens artikel 12 van de Regeling grote projecten op te nemen informatie is opgenomen in voortgangsrapportage 40.

#### *4.3.2 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie*

Ter zake van de in de voortgangsrapportage 40 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie zijn wij nagegaan of de veronderstellingen een redelijke basis vormen voor de toekomstgerichte financiële informatie, de toekomstgerichte financiële informatie op een aanvaardbare wijze gebaseerd is op de als uitgangspunt gekozen veronderstellingen en de presentatie ervan in overeenstemming is met de van toepassing zijnde grondslagen en deze toekomstgerichte financiële informatie ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand is gekomen.

Voorts zijn wij nagegaan of de opgenomen toekomstgerichte financiële informatie niet strijdig is met de historische financiële informatie en met de niet-financiële informatie in de voortgangsrapportage.

#### *4.3.3 Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie*

Ter zake van de in voortgangsrapportage 40 opgenomen niet-financiële informatie zijn wij nagegaan of deze informatie ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand is gekomen.

Voorts zijn wij nagegaan of de opgenomen niet-financiële informatie niet strijdig is met de in voortgangsrapportage 40 opgenomen financiële informatie.

#### 4.3.4 *De beheersing en het beheer van het programma*

Wij hebben de opzet, het bestaan en de werking de geïmplementeerde onderdelen van specifieke onderdelen van het Governancemodel Grote Projecten en het Beheersmodel Grote Projecten onderzocht door middel van het houden van interviews en de beoordeling van de relevante documentatie ter zake.

Wij hebben hierbij met name aandacht besteed aan de inrichting van het project waaronder de taken en de verantwoordelijkheidsverdeling, het risicomanagement, de planning en de voortgangsbewaking, de interne informatievoorziening, het referentiebeheer, het proces rondom de contactmomenten, het budgetbeheer en het beheer van de post onvoorzien.

#### 4.4 **Conclusies**

Op grond van ons onderzoek komen wij tot de volgende conclusies:

##### 4.4.1 *De volledigheid van de in de voortgangsrapportage opgenomen financiële en niet-financiële informatie*

In voortgangsrapportage 40 ontbreekt kwantitatieve informatie over dreigende kostenoverschrijdingen met betrekking tot betonkwaliteit, met inbegrip van voorstellen voor vermijding dan wel beperking van overschrijdingen en de eventuele budgettaire inpassing ervan. Daarnaast is niet aangegeven in hoeverre het projectbudget wat betreft het restpunt betonkwaliteit nog toereikend wordt geacht om het project af te ronden, gegeven de op dat moment geldende inzichten.

De voortgangsrapportage 40 voldoet met uitzondering van de voorgaande ontbrekende informatie, in alle van materieel belang zijnde opzichten, aan artikel 12 van de Regeling grote projecten.

##### 4.4.2 *Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie*

De in voortgangsrapportage 40 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie inzake betonkwaliteit is niet gebaseerd op veronderstellingen die een redelijke basis vormen voor deze toekomstgerichte financiële informatie. De toekomstgerichte financiële informatie is niet op een aanvaardbare wijze gebaseerd op de als uitgangspunt gekozen veronderstellingen en de presentatie ervan is niet in overeenstemming met de van toepassing zijnde grondslagen. De risico's die worden gelopen met betrekking tot het afwikkelen van het restpunt betonkwaliteit zijn niet gekwantificeerd. Hierdoor kan I&M de gevolgen van de risico's met betrekking tot betonkwaliteit in termen van tijd en geld niet (door middel van bandbreedtes) aangeven in de voortgangsrapportage.

De in voortgangsrapportage 40 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie is met uitzondering van de in de voorgaande alinea aangegeven punten ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand gekomen.

Wij hebben vastgesteld dat de in de voortgangsrapportage 40 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie, voor zover wij dat kunnen beoordelen, niet strijdig is met de in voortgangsrapportage 40 opgenomen historische financiële informatie en niet-financiële informatie.

**4.4.3** *Het proces van totstandkoming van de in de voortgangsrapportage opgenomen niet-financiële informatie*

De in de voortgangsrapportage 40 opgenomen niet-financiële informatie is met uitzondering van het bepalen en beschrijven van (bandbreedtes in) risico's inzake betonkwaliteit en de gevolgen daarvan voor de planning in kwantitatieve termen ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand gekomen.

Wij hebben vastgesteld dat de in voortgangsrapportage 40 opgenomen niet-financiële informatie niet strijdig is met de in voortgangsrapportage 40 opgenomen financiële informatie.

**4.4.4** *De beheersing en het beheer van het programma*

De beheersing en het beheer van het project Hogesnelheidslijn Zuid was in de periode 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017 met uitzondering van de kwantificering van risico's met betrekking tot betonkwaliteit in overeenstemming met de voor het project relevante onderdelen van het Governancemodel Grote Projecten en het Beheersmodel Grote Projecten. Het niet periodiek kwantificeren van risico's voor het restpunt betonkwaliteit leidt er toe dat de gevolgen daarvan voor de planning en het budget niet tijdig kunnen worden ingeschat.

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

's-Gravenhage, 26 oktober 2017

Auditdienst Rijk  
Ministerie van Financiën

G. Baak MSc RA



## Bijlage: Voortgangsrapportage 40 Hogesnelheidslijn Zuid

## **Voortgangsrapportage 40 Hogesnelheidslijn Zuid**



Datum 12 oktober 2017

**Uitgegeven door:**

Ministerie van Infrastructuur en Milieu  
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
1.1	Veertigste Voortgangsrapportage	2
<b>2</b>	<b>Restpunten aanlegproject</b>	<b>3</b>
2.1	Kwantitatieve risico-analyse	3
2.2	Zettingen	3
2.3	Betonkwaliteit	4
2.4	Overige restpunten	5
<b>3</b>	<b>Nieuwe infrastructurele maatregelen</b>	<b>6</b>
3.1	Infrastructurele maatregelen ter vermindering geluidshinder	6
3.2	Infrastructurele maatregelen ter verbetering vervoersprestaties	6
<b>4</b>	<b>Vervoer</b>	<b>8</b>
4.1	Reizigersgroei	8
4.2	Ontwikkeling ingroei HSL aanbod	9
<b>5</b>	<b>Financiën</b>	<b>10</b>
5.1	Verslagperiode	10
5.2	Splitsing restpunten en nieuwe infrastructurele maatregelen	11
5.3	Risico-analyse betonschade en zettingen	12
	Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken	14

# 1 Inleiding

## 1.1 Veertigste Voortgangsrapportage

Het project Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) valt onder de Regeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. Deze regeling voorziet in een halfjaarlijkse voortgangsrapportage (VGR) over de vorderingen van het project, zowel qua uitvoering als financiën. In de aanbiedingsbrief bij de VGR39 (13 oktober 2016) is aan de Kamer in overweging gegeven de grootprojectstatus van het aanlegproject HSL-Zuid te beëindigen en de halfjaarlijkse VGR te laten vervallen. Op 13 februari 2017<sup>1</sup> heeft de Kamer aangegeven dat zij vasthoudt aan de grootprojectstatus, maar de informatie-afspraken wil wijzigen. De Kamer wenst één in plaats van twee keer per jaar te worden geïnformeerd over de belangrijkste restpunten met betrekking tot de HSL-Zuid: betonkwaliteit, zettingen, geluidsreductie, afhandeling van schades en afwikkeling van enkele grondzaken, vervoer over de HSL-Zuid en het optimale gebruik van de HSL-Zuid. De Auditdienst Rijk (ADR) zal hierop een jaarlijkse controle uitoefenen. De formele verslagperiode van deze VGR loopt van 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017. Daarnaast wordt ook gerapporteerd over actuele ontwikkelingen die zich na 30 juni hebben voorgedaan.

### Leeswijzer

De voortgangsinformatie over de door de Kamer genoemde onderwerpen is opgenomen in hoofdstuk 2 t/m 5. In hoofdstuk 2 komen de restpunten aan de orde van het oorspronkelijke aanlegproject waaraan de Kamer de grootprojectstatus heeft verleend: betonkwaliteit, zettingen, afhandeling van schades en afwikkeling van enkele grondzaken. Hoofdstuk 3 beschrijft de nieuwe investeringsopgaven die na de oplevering van de HSL-Zuid (2006) zijn opgekomen en niet direct gerelateerd zijn aan de aanleg HSL-Zuid: infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder en ter verbetering van de prestaties van het vervoersaanbod op de HSL-Zuid. Veranderingen in het vervoersaanbod over de HSL-Zuid en de reizigersgroei komen aan de orde in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 geeft tot slot een overzicht van de budgettaire ontwikkeling voor zowel de restpunten van het aanlegproject als de nieuwe infrastructurele opgaven voor geluid en vervoer.

De door NS en ProRail geleverde prestaties op de HSL-Zuid zijn niet opgenomen in deze VGR omdat de Kamer hierover reeds wordt geïnformeerd in de reguliere rapportages in het kader van de concessies. De tijdens de verslagperiode geleverde prestaties op de HSL-Zuid zijn met de jaarrapportages van NS en ProRail over 2016 en de halfjaarverantwoording van NS en ProRail over de eerste helft van 2017<sup>2</sup> reeds aan de Kamer gezonden. Tevens zijn de actuele gegevens over de prestaties op de HSL op de websites van NS en ProRail te vinden<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Zie brief Vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over wijziging informatie-afspraken, d.d. 13 februari 2017, 2017Z00708/2017D04624

<sup>2</sup> Zie vergaderjaar 2016-2017, Kamerstuk 29 984, nr. 714 en 730.

<sup>3</sup> De meest recente prestaties van NS zijn te vinden op de website van NS (<http://www.ns.nl/over-ns/corporate-governance/transparant-over-prestaties.html>). De meest recente prestaties van ProRail, inclusief uitvalcijfers, zijn te vinden op het openbare online prestatieboard van ProRail (<http://prestaties.prorail.nl>)

## 2 Restpunten aanlegproject

### 2.1 Kwantitatieve risico-analyse

Bij VGR39 heeft de ADR geconcludeerd dat een kwantitatieve risico-analyse ontbreekt voor betonschade en zettingen op de HSL-Zuid. Voor de uitvoering van deze analyse is dit voorjaar een extern bureau ingeschakeld en een methodiek ontwikkeld. De risico-analyse gaat uit van de centrale vraag 'wat is de verwachtingswaarde van de kosten die nodig zijn om de schade te herstellen en indien mogelijk de oorzaken zoveel mogelijk weg te nemen of te reduceren'. Afhankelijk van de aard, ernst en omvang van de schade zijn verschillende maatregelen te formuleren. Deze methodiek is toegepast op de restpunten zettingen en betonschade.

### 2.2 Zettingen

Bij het opleveren van de HSL-Zuid door de onderbouwaannemers was bekend dat de kunstwerken (betonnen constructies zoals viaducten en tunnels) en de spoorbaan op sommige locaties nog zettingen (horizontale of verticale verplaatsingen) vertoonden, zonder dat de veilige berijdbaarheid van de HSL-Zuid in het geding is. Wel zijn **monitoringsprogramma's opgezet, waarvan sommige nog steeds doorlopen** en soms worden uitgebreid. Er is een expert panel ingericht om de metingen te beoordelen en zo nodig maatregelen voor te bereiden en/of te treffen. Naar aanleiding van uitgevoerde studies zijn de **budgettaire risico's** door ProRail CMT<sup>4</sup> (hierna ProRail) en externe deskundigen opnieuw tegen het licht gehouden. Daaruit komt naar voren dat de kosten van de nu voorziene maatregelen voor zettingen (2018-2020) naar **verwachting € 16 miljoen bedragen** in plaats van de eerder **verwachte € 9,6 miljoen** (zie paragraaf 5.2).

#### *Locatie Westrik bij Breda*

Vooralsnog zijn geen herstelmaatregelen nodig omdat recente onderzoeken bevestigen dat de baan zich stabiliseert. In samenwerking met Infrasppeed bereidt ProRail maatregelen voor om de spoorligging duurzaam te borgen (om kleine verplaatsingen, mochten die zich toch voordoen, op te kunnen vangen). Als de IC Brussel in 2018 over de HSL-Zuid zal gaan rijden, wordt hiervoor de verbindingsoog naar Antwerpen in gebruik genomen. Dit heeft volgens ProRail mogelijk enig effect op de stabiliteit van de baan bij Westrik. Of stabilisatiemaatregelen noodzakelijk zijn zal moeten blijken uit inspectie- en monitoringgegevens.

#### *Locatie Schuilingervliet*

De proef, waarbij door herstel van voegen de baan bij Schuilingervliet wordt gestabiliseerd, is succesvol afgesloten. Vanwege dit resultaat bereidt ProRail herstel

---

<sup>4</sup> ProRail-CMT (contractmanagementteam) is sinds 2007 gevolmachtigd contractbeheerder van de contract met Infrasppeed (toetst namens de Staat of Infrasppeed aan de eisen van het contract voldoet).

van de gehele locatie voor met de beproefde methode. Het plan is om in 2018 24 voegen te herstellen en in de twee jaren daarna de resterende 26.

#### ***Locatie Rijpwetering***

In de verslagperiode is meetapparatuur aangebracht en zijn deskundigen geraadpleegd om het inzicht te vergroten over de oorzaken achter de horizontale en verticale verplaatsingen van de baan bij Rijpwetering. Eind 2017 zal ProRail hierover rapporteren, waarbij ook uitgewerkte korte- en lange-termijn herstelmaatregelen worden meegenomen.

### **2.3 Betonkwaliteit**

#### ***Risico-analyse***

De resultaten van de risico-analyse voor betonschade komen beschikbaar nadat op basis van het brede vervolgonderzoek (zie hieronder) duidelijk wordt wat de omvang is van de technische schade op alle HSL-objecten (zie ook paragraaf 5.3). Overigens levert de nu bekende schade (met name Tunnel Rotterdam Noordrand), bij een geïntensiveerd inspectieregime volgens ProRail op dit moment geen enkel risico op voor de constructieve veiligheid van het object en voor de veiligheid voor mens of trein.

#### ***Garanties Tunnel Rotterdam Noordrand (TRN)***

In het kader van de geldende specifieke garantie is IenM in gesprek met de aannemerscombinatie van de TRN. Centraal in dit overleg staat de zichtbare schade die is waargenomen in de voorjaarsinspectie 2016 (waarover de Kamer is geïnformeerd bij VGR39) en in de voorjaars- en zomerinspectie 2017<sup>5</sup>. Bij deze inspecties zijn alle 143 stempels onderzocht. Het oppervlaktebeton van 23 van de 143 stempels bleek ernstig verweerd te zijn<sup>6</sup>. Bij 15 stempels is beperkte verwerking geconstateerd. Dit najaar wordt verder overleg gevoerd met de aannemerscombinatie over herstel- en preventiemaatregelen.

#### ***Voortgang onderzoeksprogramma betonkwaliteit HSL-Zuid***

Zoals aangegeven bij de beantwoording van de vragen naar aanleiding van VGR39<sup>7</sup> omvat het onderzoek van ProRail naar de betonkwaliteit van de HSL-Zuid twee sporen. Tot het eerste spoor behoort het brede vervolgonderzoek dat een beeld geeft van de actuele constructieve conditie van andere HSL-objecten dan TRN (ernst en omvang van de betonschade). Dit in relatie tot de veilige berijdbaarheid ter plaatse van de betreffende betonnen kunstwerken, de ARBO-veiligheid en het functioneren van tunneltechnische installaties. Op basis hiervan stellen de onderzoekers een onderhoudsadvies op voor de komende 25 jaar voor de betreffende betonnen kunstwerken van de HSL. Deze resultaten worden gebruikt voor de aan de Kamer toegezegde kwantitatieve risico-analyse en het vaststellen van de schade die onder de lopende garantie valt. De start van dit brede vervolgonderzoek is vertraagd omdat het ontwikkelen van een onderzoeksdesign en

---

<sup>5</sup> De rapportages van de in 2017 uitgevoerde inspecties TRN zijn in te zien op de website van IenM

<sup>6</sup> gebreken aangetroffen, zoals losse/hol klinkende toplaag, reparatievlak los van ondergrond, reparatievlak zanderig/ontmengd en of afwerklaag vertoont te veel oneffenheden(kraters), waardoor hemelwater mogelijk kan blijven staan(waardoor kans op vorstschade),

<sup>7</sup> Tweede Kamer 2016-2017, 22026, nr. 492, 13-12-2016

het aanbestedingsproces meer tijd in beslag nam dan werd verwacht bij VGR39. Medio augustus is de opdracht verstrekt en het onderzoek in gang gezet. De resultaten komen naar verwachting in medio 2018 beschikbaar. Het tweede spoor omvat verdiepende studies naar (1) de snelheid van betondegeneratie TRN (levensduurverwachting) en (2) samen met RWS en de sector naar de achterliggende oorzaken van betonaantasting. Het TNO-onderzoek naar de snelheid van betondegeneratie TRN loopt nog en zal naar verwachting in het voorjaar van 2018 worden afgerond. Het onderzoek dat ProRail samen met RWS en de sector laat uitvoeren naar de achterliggende oorzaken van mosgroei op betonnen constructies die ProRail en RWS in beheer hebben is dit voorjaar van start gegaan. De uitkomsten worden eind 2017 verwacht.

## **2.4 Overige restpunten**

In het kader van de grondverwerving HSL-Zuid loopt nog een rechtszaak met betrekking tot een onteigeningsprocedure. Het is onbekend wanneer de rechtbank tot een uitspraak komt. Daarnaast loopt nog een schikkingszaak, de overige grondverwervingszaken zijn afgehandeld. Alle ingediende verzoeken tot schadevergoeding of nadeelcompensatie zijn afgehandeld, met uitzondering van verzoeken die betrekking hebben op geluid. De afhandeling van deze verzoeken is mede afhankelijk van de nog te nemen geluidsmaatregelen. De Gemeenschappelijke regeling voor het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4 is in 2016 verlengd tot 1 januari 2021. In het kader van de Groot projectstatus en de MER zullen nog evaluaties worden uitgevoerd. Een aantal restgronden zal naar verwachting nog kunnen worden verkocht (via het Rijksvastgoed bedrijf).

## 3 Nieuwe infrastructurale maatregelen

### 3.1 Infrastructurale maatregelen ter vermindering geluidshinder

De Tweede Kamer is per brief van 1 oktober 2015<sup>8</sup> geïnformeerd over het pakket aan geluidsmaatregelen langs de HSL-Zuid. ProRail realiseert de geluidsmaatregelen in goed overleg met de betrokken gemeenten en bewoners, Infrasppeed en IenM. Volgens de planning zijn uiterlijk volgend jaar alle maatregelen uitgewerkt zodat in 2019 de aanleg kan beginnen. In vergelijking met geluidsmaatregelen langs conventioneel spoor vergt dit project meer tijd, vanwege de specifieke karakteristieken van de HSL-Zuid. Zo dienen de extra geluidsmaatregelen bestand te zijn tegen de hoge snelheden van de treinen. Dit vergt meer aandacht bij het ontwerp. Ook zijn de beschikbare periodes voor aanleg korter in verband met uitgebreidere veiligheidsprocedures.

### 3.2 Infrastructurale maatregelen ter verbetering vervoerprestaties

Op 13 december 2016 is bij de aanbidding van het vervoer- en beheerplan het rapport van de review IC Direct naar de Kamer gestuurd<sup>9</sup>. In deze review zijn de in het voorjaar van 2016 opgestelde verbeterplannen van NS en ProRail ter vermindering van de uitval en ter verbetering van de punctualiteit door externe deskundigen getoetst en aangevuld. In 2017 hebben deze verbeterplannen de status van een **gezamenlijk 'programma onder de concessie'** gekregen. In dit kader werken ProRail en NS samen aan zowel de uitvoering van concrete operationele maatregelen en pilots voor de korte termijn (2017) als het ontwikkelen van maatregelen (investeringen) die de betrouwbaarheid op (middel)lange termijn (vóór 2021) verder kunnen verhogen. Daarbij gaat het onder andere om investeringsvoorstellen om uitval bij harde wind te voorkomen en om een betere overgang tussen hogesnelheids-spoor en conventioneel spoor te realiseren. Voor deze middellange termijnmaatregelen is op de begroting € 60 miljoen (inclusief BTW) gereserveerd<sup>10</sup> (zie hoofdstuk 5). ProRail verwacht dat de volgende maatregelen passen binnen het beschikbare budget en de komende jaren gefaseerd in uitvoering kunnen worden genomen:

- **Reductie van windhinder op de HSL:** het plaatsen van windschermen op de Brug Hollandsch Diep en het treffen van windmaatregelen op andere locaties op de HSL met veel windhinder. De planstudie van deze maatregel start eind 2017.
- **Verbetering overgang tussen hogesnelheidsspoor en conventioneel spoor:** het technisch optimaliseren van de transitie bij Zevenbergschenhoek, het **plaatsen van inspectiecamera's voor de detectie van schade aan bovenleiding** bij de transities en het realiseren van een snelschakelaar in de 5 spanningssluisen ter voorkoming van het maken van spanning-aarde-rijden<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> kenmerk IENM/BSK-2015/193523

<sup>9</sup> Tweede Kamer, 2016-2017, 29984, nr. 697

<sup>10</sup> Tweede Kamer, 2016-2017, 29984, nr. 721

<sup>11</sup> Kortsluiting die ontstaat als een trein met niet-gestreden stroomafnemers de spanningssluis inrijdt.



- *Vergroten bijsturingsmogelijkheden bij versperringen op de HSL:* het plaatsen van twee extra overloopwissels bij Rotterdam Stadion in het conventionele spoor. De planstudie van deze maatregel is gestart in september 2017.
- *Voorkomen van verstoringen als gevolg van zwanen en reeën die in het spoor komen.*

## Vervoer

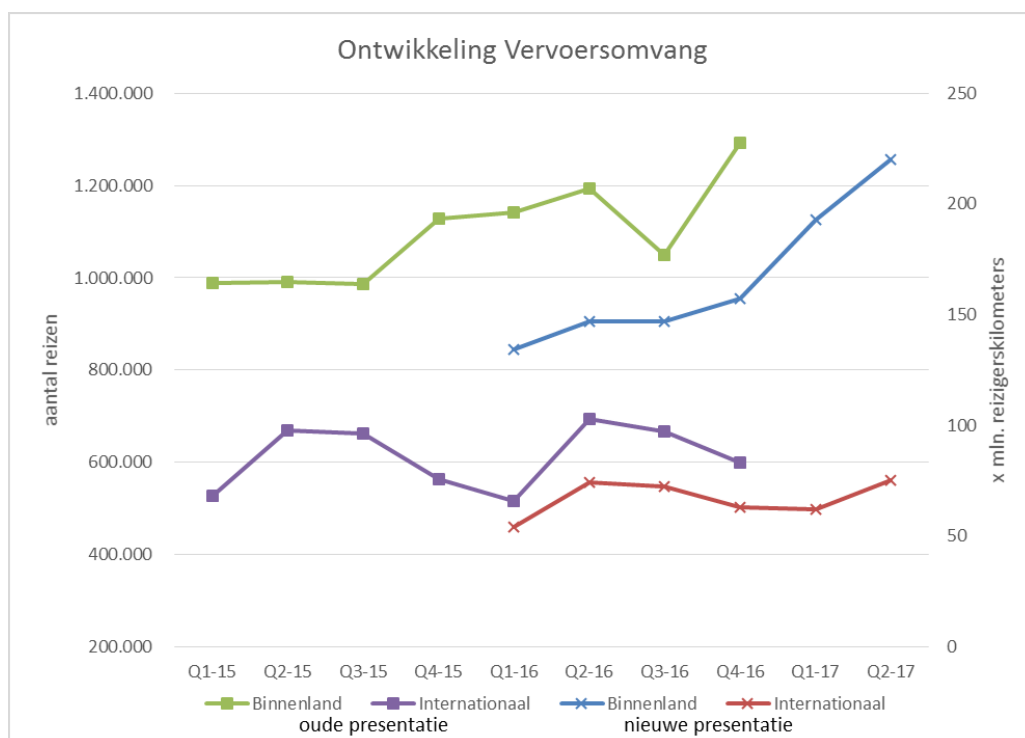
### 4.1 Reizigersgroei

In VGR39 werd de reizigersgroei afgeleid van het aantal reizen en benaderd met het aantal verkochte toeslagen. Bij de start van de IC Den Haag – Eindhoven (2017) heeft NS deze benadering losgelaten, omdat op deze verbinding toeslagvrij wordt gereisd. NS is overgestapt op reizigerskilometers, die een completer beeld geven van het totale reizigersvolume. Om de relatie tussen aantal reizen en reizigerskilometers inzichtelijk te maken, zal NS in deze VGR over 2016 zowel de oude methode als de nieuwe methode presenteren.

Het aantal reizigers op de HSL-Zuid is tijdens de verslagperiode verder gestegen. Vooral het binnenlandse vervoer over de HSL zag het afgelopen jaar een grote stijging, van 147 naar 220 miljoen reizigerskilometers. Deze stijging wordt voor het grootste deel (70%) veroorzaakt door de introductie van de IC Den Haag – Eindhoven over de HSL-Zuid, maar betreft daarnaast (30%) ook een verdere stijging van het aantal reizigerskilometers in de IC Direct. Daarmee groeit het aantal reizigers-km van de IC Direct (15%) over de verslagperiode veel sneller dan het gemiddelde op het conventionele net. De reizigerskilometers in het internationale vervoer over de HSL-Zuid zijn gemiddeld gezien ongeveer gelijk gebleven, waarbij in deze verslagperiode hetzelfde seizoenspatroon te zien is als in de vorige verslagperiode.

*Tabel reizigers-km over verslagperiode*

	Nieuwe presentatie ( x mln. reizigerskilometers)		Oude presentatie (x reizen)	
	Binnenland	Internationaal	Binnenland	Internationaal
Q1-15			988.867	527.115
Q2-15			990.465	669.518
Q3-15			986.497	662.927
Q4-15			1.129.177	563.248
Q1-16	134	54	1.141.188	516.270
Q2-16	147	74	1.192.546	693.359
Q3-16	147	72	1.050.204	667.364
Q4-16	157	63	1.291.972	598.213
Q1-17	193	62		
Q2-17	220	75		



## 4.2 Ontwikkeling ingroei HSL-aanbod

### *Start vervoersdienst Den Haag-Eindhoven*

In de verslagperiode is NS gestart met de introductie van een nieuwe treindienst over de HSL-Zuid tussen Den Haag en Eindhoven. Conform aankondiging bij de 39<sup>e</sup> voortgangsrapportage, is gekozen voor een gefaseerde opstart. Van 23 januari 2017 tot 9 april 2017 heeft NS met HSL-materieel van Den Haag naar Breda en met regulier materieel tussen Breda en Eindhoven gereden. Doorgaande reizigers konden daarbij in Breda overstappen op hetzelfde perron. Hierdoor profiteerden reizigers van een reistijdwinst van circa 9 minuten ten opzichte van de situatie daarvoor. Vanaf 9 april 2017 rijdt NS met HSL-materieel vanuit Den Haag rechtstreeks naar Eindhoven en is de reistijdwinst opgelopen tot circa 11 minuten.

## 5 Financiën

### 5.1 Verslagperiode

#### 1. Projectbudget (x € miljoen)

##### Projectbudget

Stand VGR 39 (ontwerpbegroting 2017)	7.351,7
Budgetmutaties verslagperiode	-0,1
Stand VGR 40 (voorjaarsnota 2017)	7.351,6

In de verslagperiode is € 0,012 miljoen aan het budget toegevoegd in verband met de gerealiseerde ontvangsten uit hoofde van verkoop van restgronden en de afrekening van proceskosten in de huidige en vorige verslagperiode. Uit het budget is € 0,150 miljoen overgeboekt naar het Gemeentefonds en BTW-compensatiefonds in verband met een bijdrage aan de gemeente Haarlemmermeer voor het terugplaatsen van bomen langs het HSL-tracé.

#### 2. Verplichtingen (x € miljoen)

##### Verplichtingen

Stand VGR 39 (30 juni 2016)	7.265,5
Realisatie verslagperiode	3,5
Stand VGR 40 (30 juni 2017)	7.269,0

In de verslagperiode is € 3,546 miljoen aan verplichtingen aangegaan. Hiervan heeft € 3,412 miljoen betrekking op de subsidie aan ProRail voor de planuitwerking van de geluidsmaatregelen. De overige € 0,134 miljoen heeft voornamelijk betrekking op de uitvoeringskosten van nog af te wikkelen schades/nadeelcompensaties.

#### 3. Uitgaven (x € miljoen)

##### Uitgaven

Stand VGR 39 (30 juni 2016)	7.264,0
Realisatie verslagperiode	0,9
Stand VGR 40 (30 juni 2017)	7.264,9

In de verslagperiode is € 0,868 miljoen uitgegeven. Hiervan heeft € 0,679 miljoen betrekking op het aan ProRail betaalde voorschot op de subsidie voor de planuitwerking van de geluidsmaatregelen. De overige € 0,189 miljoen heeft voornamelijk betrekking op de uitvoeringskosten van nog af te wikkelen schades/nadeelcompensaties en grondverwerving.

#### 4. Ontvangsten (x € miljoen)

##### Ontvangsten

Stand VGR 39 (30 juni 2016)	353,1
Realisatie verslagperiode	0,0
Stand VGR 40 (30 juni 2017)	353,1

In de verslagperiode is € 0,004 miljoen ontvangen uit hoofde van verkoop restgronden door het Rijksvastgoedbedrijf. Dit bedrag is toegevoegd aan het projectbudget.

#### 5.2 **Splitting restpunten en nieuwe infrastructurele maatregelen**

Het voornemen is om voor het lopende project *Geluidsmaatregelen HSL-Zuid* en het toekomstige project *Prestatieverbetering HSL-Zuid* de reguliere MIRT-systematiek te volgen. Deze projecten zullen worden opgenomen in het MIRT-projectenoverzicht en begroting en verantwoording vindt dan plaats op artikel 13.03 (aanleg spoor) van het Infrastructuurfonds. Hiermee wordt bereikt dat op artikel 17 van het Infrastructuurfonds de oorspronkelijke scope van het aanlegproject blijft verantwoord en dat de nieuwe infrastructurele maatregelen als afzonderlijke projecten worden verantwoord.

Dit betekent dat in de najaarsnota 2017 c.q. voorjaarsnota 2018 wordt voorgesteld om de € 70 miljoen voor *Geluidsmaatregelen HSL-Zuid* over te hevelen van artikel IF 17.03 naar artikel IF 13.03 en de in de investeringsruimte gereserveerde € 60 miljoen voor *Prestatieverbetering HSL-* van IF 13.08 naar IF 13.03.

Rekening houdend met de voorgenomen overheveling van IF 17.03 naar IF 13.03 zou op artikel IF 17.03 nog € 17,5 miljoen resteren:

##### *Resterend budget na overheveling van artikel 17 naar artikel 13:*

	Restpunten aanlegproject HSL-Zuid	Project geluids- maatregelen HSL-Zuid	Totaal artikel IF 17.03
<b>Resterend budget VGR 39</b>	<b>17,7</b>	<b>70,0</b>	<b>87,7</b>
<b>Budgetmutaties verslagperiode</b>	<b>0,0</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>
<b>Uitgaven in de verslagperiode</b>	<b>0,2</b>	<b>0,7</b>	<b>0,9</b>
<b>Resterend budget VGR 40</b>	<b>17,5</b>	<b>69,2</b>	<b>86,7</b>
<b>Overheveling naar artikel 13.03 Aanleg spoor</b>		<b>-69,2</b>	
<b>Resterend budget aanlegproject HSL-Zuid</b>	<b>17,5</b>		

### *Resterend budget aanlegproject HSL-Zuid*

Zoals hiervoor aangegeven is na de voorgenomen overheveling van artikel 17 naar **artikel 13** nog **€ 17,5 miljoen beschikbaar voor de restpunten aanleg HSL-Zuid**. Dit **bedrag bestaat uit € 9,6 miljoen** voor zettingsproblematiek, op basis van de eerder **berekende verwachtingswaarde**, en **uit € 7,9 miljoen voor de afwikkeling van overige restpunten**.

De kosten van de afwikkeling van schades/nadeelcompensaties en grondverwerving zullen naar verwachting **maximaal € 6,9 miljoen bedragen op basis van de huidige** inschattingen van het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4, ProRail en het Rijksvastgoedbedrijf. Voor de nog uit te voeren evaluaties en onderzoeken is naar **schatting maximaal € 1,0 miljoen benodigd**. Voor de afwikkeling van de overige restpunten is derhalve naar de huidige inzichten voldoende budget beschikbaar.

Conform toezegging aan uw Kamer is een risico-analyse uitgevoerd voor zettingen. Daaruit komt naar voren dat de kosten van de nu voorziene maatregelen voor zettingen (2018-2020) **naar verwachting € 16 miljoen bedragen** (in plaats van de **eerder verwachte € 9,6 miljoen**). Daarmee is het gereserveerde budget voor het oplossen van de zettingenproblematiek waarschijnlijk niet langer toereikend. Daarom wordt **bij voorjaarsnota 2018 € 6,4 miljoen** overgeboekt van de investeringsruimte (artikel IF 13.08) naar het aanlegartikel HSL-Zuid (artikel IF 17.03). De risico-analyse voor de betonproblematiek kan worden uitgevoerd nadat de resultaten van het brede vervolgonderzoek beschikbaar zijn (medio 2018). Na afronding van de risico-analyse zal worden bepaald of voor betonschade aanvullend budget nodig is.

### **5.3 Risico-analyse betonschade en zettingen**

In het voorjaar van 2017 is een extern bureau gecontracteerd dat de risico-analyse zal gaan uitvoeren. Dit bureau heeft in afstemming met ProRail en RWS een plan van aanpak voor risico-analyse (methodiek) ontwikkeld<sup>12</sup>. Het plan voorziet in het opstellen van een initiële werkhypothese over de omvang van de schade en het daarmee samenhangende budgettaire risico (bandbreedte) op basis reeds afgeronde onderzoeken. De initiële werkhypothese wordt vervolgens aangescherpt op basis van lopende en nog op te starten studies. Externe deskundigen zullen de initiële en de daaropvolgende versies van de werkhypothese valideren.

In antwoord op vragen over het controlerapport van de ADR over VGR39 en in het Algemeen overleg van 20 december 2016 is aangegeven dat de resultaten van de risico-analyse voor beton naar verwachting in oktober 2017 beschikbaar zouden zijn **"voor zover dat mogelijk is in deze fase waarin het onderzoek naar de restpunten nog loopt"**<sup>13</sup>. Het lopende onderzoek naar de restpunten is echter nog onvoldoende ver gevorderd om een risico-analyse op te baseren. Met name de start van het brede vervolgonderzoek over ernst en omvang van betonschade aan het oppervlak van alle HSL-objecten is vertraagd (zie paragraaf 2.2).

---

<sup>12</sup> De beschrijving van de methode is in te zien op de website van IenM.

<sup>13</sup> Zie Tweede Kamer, 2016-2017, 29984, nr. 709 en Tweede Kamer 2016-2017, 22026, nr. 493

In de risico-analyse betonschade zullen **drie scenario's met oplopende schadelast** worden onderzocht:

- A. De schade blijft beperkt tot de oppervlaktelaag van het beton.
- B. De diepere betonlaag is ook aangetast. De betondegeneratie gaat door maar met een **afnemende** snelheid.
- C. De diepere betonlaag is ook aangetast. De betondegeneratie gaat door maar nu met **dezelfde** snelheid.

Op basis van de tot op heden uitgevoerde onderzoeken en kostenindicaties van de voorgestelde maatregelen **zijn de budgettaire risico's van zettingen herzien**. De resultaten geven aanleiding om de verwachtingswaarde voor de kosten van de maatregelen te verhogen (zie paragraaf 5.2).

## Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken

In de verslagperiode heeft de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu de volgende Kamerstukken over de HSL-Zuid aan de Tweede Kamer gezonden.

Datum	Onderwerp	Kamerstuk
7 juli 2016	Motie van lid van Veldhoven c.s. over meenemen fietsen in IC Direct	Kst-20162017-29984-684
23 september 2016	Vragen van het lid Van Helvert (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de snelle trein van Breda naar België	ah-tk-20162017-210
13 oktober 2016	Aanbiedingsbrief VGR39	Kst-20162017-22026-489
13 oktober 2016	VGR39	Idem
13 oktober 2016	Tunnel Rotterdam Noordrand inspectie betonkwaliteit stempels	Idem
7 november 2016	Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu tot wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Schadevergoedingsschap HSL-Zuid, A16 en A4	blg-tk-20162017-788460
10 november 2016	Verslag Algemeen Overleg Spoor 27 oktober 2016	Kst-20162017-29984-692
28 november 2016	Evaluatie strandingen	Kst-20162017-29984-695
13 december 2016	Beheerplan 2017	blg-tk-20162017-793504
13 december 2016	Audit prestatie-indicatoren	blg-tk-20162017-793505
13 december 2016	Reactie NS en ProRail op resultaten review prestaties IC direct	blg-tk-20162017-793515
13 december 2016	Verbeterprogramma Performance IC direct	blg-tk-20162017-793516
13 december 2016	Second opinion op de levensduurverwachting van het HSL-beton op basis van het onderzoek door RIS en Pelcon aan TRN	blg-tk-20162017-794047
13 december 2016	Vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 13 oktober 2016 inzake de 39e Voortgangsrapportage HSL-Zuid	Kst-20162017-22026-492
13 december 2016	Vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 31 oktober 2016 inzake het controlerapport bij 39e Voortgangsrapportage HSL-Zuid	Kst-20162017-22026-493
13 december 2016	Vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 13 oktober 2016 inzake de Intercity Brussel en marktverkenning HSL-Zuid	Kst-20162017-22026-494



13 december 2016	afspraken met NS en ProRail om de prestaties op de HSL-Zuid te verbeteren	Kst-20162017-22026-495
13 december 2016	Aanbiedingsbrief beheer- en vervoerplan	Kst-20162017-29984-697
13 december 2016	Vervoerplan 2017	blg-tk-20162017-793502
22 december 2016	Motie van het lid de Boer over prestatiecijfers NS	Kst-20162017-29984-707
11 januari 2017	Verslag algemeen overleg spoor 20 december 2016	Kst-20162017-29984-709
25 januari 2017	Verslag VAO Spoor (AO d.d. 27/10 en 20/12).	h-tk-20162017-39-4
14 februari 2017.	Vragen van het lid Van Tongeren (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over problemen op het spoor na invoering van de nieuwe dienstregeling	ah-tk-20162017-1200
23 februari 2017	Vragen van het lid Smaling (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over aanhoudende problemen met de Intercity Direct en het stranden van reizigers in een donkere tunnel	ah-tk-20162017-1274
6 maart 2017	Bestellen twee ICNG treinen voor rijden in België	Kst-20162017-22026-496
24 maart 2017	Vragen van het lid Van Veldhoven (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de prestaties van NS	ah-tk-20162017-1461
31 maart 2017	Kiezen voor een goed spoor <b>Scenario's voor</b> ordening en sturing op het spoor na 2024	blg-tk-20162017-804606
13 april 2017	ProRail jaarrapportage 2016	blg-tk-20162017-804961
14 april 2017	Vragen van het lid Van Helvert (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het bericht dat treinen vaker stilvallen	ah-tk-20162017-1630
29 april-2017	Jaarrapportage HRN-Concessie 2016	blg-tk-20162017-804960
18 mei 2017	ProRail Jaarverslag 2016	blg-tk-20162017-807833
6 juni 2017	Vragen voorgelegd aan de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het jaarverslag van 17 mei 2017 inzake het Infrastructuurfonds	Kst-20162017-34725-A-6
6 juni 2017	Vragen over het jaarverslag van 17 mei 2017 inzake het Ministerie van Infrastructuur en Milieu 2016	Kst20162017-34725-XII-6
16 juni 2017	de introductie van de IC Amsterdam-Brussel over de HSL-Zuid.	Kst-20162017-22026-497
16 juni 2017	Aanpak problemen HSL (vraag kamer n.a.v. prestatiebrief HSL)	Kst-20162017-29984-720
20 juni 2017	Vragen n.a.v. brief over prestaties NS en ProRail (13 april 2016)	Kst-20162017-29984-721