

Voortgangsrapportage 28 Hogesnelheidslijn Zuid

Datum 23 maart 2011
Status Definitief

Inhoud

1	Inleiding 3
1.1	Achtentwintigste Voortgangsrapportage 3
1.2	Informatie aan de Tweede Kamer 3
2	Projectvoortgang op hoofdlijnen 4
3	Infrastructuur 7
3.1	Infrastructuur items 7
3.2	Overdracht naar de ProRail-lijnorganisatie 9
4	Veiligheid 10
4.1	Specifieke veiligheidsissues 10
5	Vervoer 11
5.1	Vervoerconcessie 11
5.2	Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam – Rotterdam 11
5.3	Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam – Brussel – Parijs 12
5.4	Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS 12
5.5	Materieel en materieelplanning 13
5.6	Geluid van HSL-treinen 13
5.7	Trillingen 16
6	Financiën 17
6.1	Algemeen 17
6.2	Mutaties op het projectbudget 17
6.3	Uitgaven en aangepane verplichtingen 20
6.4	Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn 21
6.5	Overhevelingen uit de risicoreservering 22
6.6	Prognose claim op de risicoreservering 22

Bijlage: Overzicht Kamerstukken 23

Afkortingenlijst 24

1 Inleiding

1.1 Achtentwintigste Voortgangsrapportage

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. Deze achtentwintigste Voortgangsrapportage (VGR) beschrijft de voortgang van de realisatie van de HSL-Zuid over de periode 1 juli 2010 tot en met 31 december 2010.

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 8 december 2010 Algemeen Overleg gevoerd met de Tweede Kamer.

2 Projectvoortgang op hoofdlijnen

Infrastructuur

Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

Om het EMC-probleem structureel op te lossen is besloten tot de bouw van vier extra AT-stations (Autotransformator stations) voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De oplevering hiervan is gepland in het derde kwartaal van 2011. Een randvoorwaarde daarbij is dat de huidige tractie-installatie ("GTO-installatie") van het VIRM-1 materieel van NS Reizigers wordt vervangen. Dit maakt het materieel minder gevoelig voor EMC-beïnvloeding van de HSL-Zuid. De Staat heeft hierover in de verslagperiode met NS Reizigers een uitvoeringsovereenkomst gesloten inzake de versnelde ombouw van het VIRM-1 materieel. Deze versnelde ombouw wordt in plaats van tijdens de geplande revisie van 2013 tot 2016 eerder uitgevoerd. Conform de huidige planning zullen alle GTO-installaties van alle VIRM-1 treinen nu voor 1 september 2013 zijn vervangen.

Om de periode te overbruggen tot aan oplevering van de AT-stations en de voltooiing van de ombouw van het VIRM-1 materieel is een aantal aanvullende tussentijdse maatregelen genomen. Door middel van deze maatregelen tegen EMC-verstoringsen is het mogelijk gebleken om tussentijds een aantal dienstregelinguitbreidingen van vervoerder HSA te faciliteren. Het gaat om een intensivering van de Fyra treindienst Amsterdam – Rotterdam en de start van een halfuurdienst Fyra Amsterdam – Rotterdam – Breda.

Naar aanleiding van de ervaringen met het VIRM-1 materieel is besloten nader onderzoek te doen naar de EMC-gevoeligheid van het overig treinmaterieel dat regelmatig op de parallelloop van de HSL-Zuid rijdt. Dit onderzoek wordt naar verwachting in het derde kwartaal van 2011 afgerond.

Vervoer

Uitbreiding commerciële vervoer Amsterdam – Rotterdam

HSA is op 7 september 2009 gestart met het aanbieden van reizigersvervoer over de HSL-Zuid. Vanaf die datum rijdt HSA met tijdelijk HST-Prio materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) op werkdagen eenmaal per uur per richting tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal. Sinds 24 april 2010 biedt HSA deze treindienst ook eenmaal per uur aan in de weekenden. Per 4 oktober 2010 heeft HSA de treindienst tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal uitgebreid naar tweemaal per uur per richting op werkdagen. Hoewel gepland voor eind 2010, is vanwege het winterweer deze dienstregeling uiteindelijk medio januari 2011 uitgebreid naar de weekenden.

Uitbreiding commerciële vervoer Amsterdam – Brussel – Parijs

Op 13 december 2009 is gestart met het aanbieden van Thalysdiensten op het traject Amsterdam – Brussel – Parijs over de HSL-Zuid. Op 12 april 2010 is deze treindienst uitgebreid van zeven naar acht treinen per richting per dag. Dit aantal treinen is op 7 september 2010 toegenomen tot negen per dag. Met ingang van 12 december 2010 rijden er tien Thalystreinen per dag. Tussen Rotterdam en

Antwerpen wordt 300 km/uur gereden op ERTMS level 2. In verband met enerzijds het gelijktijdig gebruik van het HSL-tracé Schiphol – Rotterdam (Thalys en HST-Prio) en anderzijds beperkingen als gevolg van de EMC-problematiek wordt tussen Schiphol en Rotterdam voornamelijk gereden onder ERTMS level 1 met een maximale snelheid van 160 km/uur.

Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS

De samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS is beoogd om o.a. de verdeling van kosten en opbrengsten te regelen op de verbindingen Amsterdam – Brussel en Den Haag – Breda – Brussel.

Onderdeel van de discussie is dat vervoerder NMBS zekerheid wil verkrijgen over de financiële compensatie aan NMBS door de Belgische Staat voor de bediening van Den Haag – Breda – Brussel. In de verslagperiode heeft hierover geen overleg kunnen plaatsvinden tussen de ministers van Nederland en België. Op ambtelijk niveau hebben wel verschillende gesprekken plaatsgevonden. Van Belgische zijde is eerder in 2010 gemeld dat de reeds in 2005 gemaakte afspraken over het extra benodigde (20^e) V250-treinstel en de bediening Den Haag – Breda – Brussel worden uitgevoerd. Minister Vervotte heeft NMBS inmiddels opdracht gegeven over te gaan tot het bestellen van het 20^e treinstel. NMBS is echter zelf nog altijd niet tot de bestelling van deze trein overgegaan: dit is een zorgelijke ontwikkeling. Een andere belangrijke stap in het nakomen van de afspraken van Belgische zijde zal moeten zijn dat de Belgische Staat overeenstemming met NMBS bereikt over de door haar gevraagde financiële compensatie.

Alternatieve verbinding over het bestaande spoor

Nederland en België zijn in gesprek over het mogelijk maken van een alternatieve verbinding over het conventionele spoor, naast de bestaande stoptrein Roosendaal – Antwerpen. Partijen onderzoeken de inleg van een tweede stoptrein Roosendaal – Antwerpen. Deze stoptrein zal waarschijnlijk bij Antwerpen door de spoortunnel rijden en hierdoor een kortere rijtijd hebben dan de bestaande stoptrein.

Huidig materieel (Traxx)

Direct na de verslagperiode is het aangepaste inzetcertificaat van de Traxx-locomotieven op ERTMS level 2 afgegeven (31 januari 2011). De overstap naar level 2 levert geen snelheidsverhoging van de HST-Prio treinen op, maar maakt het mogelijk dat de Traxx en de Thalys tegelijkertijd op hetzelfde baanvak op level 2 kunnen rijden en dat de Thalys ook op het noordelijke deel op een hogere inhaalsnelheid kan gaan rijden. Gegeven de vastliggende grenstijden bij de Nederlands-Belgische grens zal deze hogere snelheid voorlopig eerst ten goede komen aan de betrouwbaarheid van de dienstverlening.

Ansaldobreda

Ansaldobreda voert uitgebreide tests uit die benodigd zijn voor de toelating van V250-materieel in Nederland en België. Om het vrijgaveproces van het V250-materieel te bespoedigen wordt door Nederland en België intensief samengewerkt in High Level Meetings waarbij alle betrokken partijen aanwezig zijn.

Geluid

Gedurende de verslagperiode is opnieuw veel aandacht besteed aan de geluidsproductie van de HSL-Zuid en zijn er diverse geluidmetingen verricht zowel aan het materieel als op de gevels.

De door de Staat genomen maatregelen zoals het stiller maken van het tijdelijke HST-Prio materieel heeft er toe geleid dat er in 2010 geen overschrijding van de normen heeft plaatsgevonden.

TNO heeft geluidsemissie metingen verricht aan de Thalys treinen en de nieuwe shuttletreinen van AnsaldoBreda (V250). TNO concludeert op basis van de metingen dat de geluidsemissie van beide treinsoorten, binnen een bandbreedte van 1 dB, in overeenstemming is met de aannamen uit het Tracébesluit. Tevens blijkt dat de genomen maatregel van het "akoestisch slijpen" effectief is.

Daarnaast zijn er geluidsemissie metingen verricht op twee locaties in de gemeente Lansingerland, een derde locatie volgt nog. Deze locaties zijn in overleg met de gemeente en de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL bepaald en zijn gelijk aan locaties waar DCMR in het voorjaar van 2010 heeft gemeten. TNO stelt vast dat het stiller maken van het Priomaterieel (waarmee tijdelijk op de HSL-zuid wordt gereden) heeft geleid tot een 9 à 10 dB lager geluidsexpositie niveau.

TNO heeft om een uitspraak te kunnen doen over de huidige geluidssituatie, aanvullende immissieberekeningen uitgevoerd voor zowel de locatie bij Hoogmade als in Lansingerland (westkant). Hieruit blijkt dat de geluidbelasting bij de dienstregeling voor het kalenderjaar 2011 binnen de in het Tracébesluit genoemde voorkeursgrenswaarde dan wel de eerder verleende hogere waarden blijft.

Trillingen

TNO heeft in drie woningen langs de HSL-Zuid ten zuiden van de gemeente Breda trillingsmetingen uitgevoerd. Uit de metingen blijkt dat er binnen de woningen geen overschrijding is van de grenswaarden voor hinderlijke trillingen voor passages die overdag en 's avonds plaatsvinden. De situatie voldoet aan de SBR-richtlijn. Bij passages in de nacht kan een lichte overschrijding van deze richtlijn optreden. Extra metingen buiten op de grond op 50 meter afstand van de HSL-Zuid resulteerden in hogere waarden dan de oorspronkelijke eis. Dit laatste heeft alleen effect voor nieuw te bouwen woningen langs de HSL-Zuid.

3 Infrastructuur

3.1 Infrastructuur items

ERTMS

De in de vorige voortgangsrapportages genoemde problemen m.b.t. de werking van ERTMS zijn voor het grootste gedeelte opgelost. Nadien zijn dergelijke problemen m.b.t. de werking van ERTMS in relatie tot de beschikbaarheid van de HSL-Zuid niet meer opgetreden. In de vorige periode heeft Thalys last gehad van trein-wal verbindingproblemen. In het begin van het vierde kwartaal van 2010 is er door Infrasppeed een aanpassing gedaan in de router van het Radio Block Centre (RBC). Dit heeft de verbindingproblemen met circa 90% gereduceerd. Er is nu nog één onderkend RBC verbindingprobleem. Infrasppeed en toeleveranciers doen momenteel een onderzoek naar de oorzaak en mogelijke oplossingen. Dit geeft door een workaround geen tot weinig operationele hinder.

Elektromagnetische Compatibiliteit (EMC)

Om het EMC-probleem structureel op te lossen is besloten tot de bouw van vier extra AT-stations voor de energievoorziening van de HSL-Zuid. De oplevering hiervan is gepland in het derde kwartaal van 2011. Een randvoorwaarde daarbij is dat het VIRM-1 materieel van NS Reizigers wordt aangepast om dit materieel minder gevoelig te maken voor EMC-beïnvloeding van de HSL-Zuid.

De Staat heeft hierover met NS Reizigers een uitvoeringsovereenkomst gesloten inzake de versnelde ombouw van het VIRM-1 materieel. Deze versnelde ombouw wordt eerder dan tijdens de geplande revisie van 2013 tot 2016 uitgevoerd waardoor de tractie-installaties van alle VIRM-1 treinen uiterlijk op 1 september 2013 zijn vervangen. Het betreft hier de vervanging van de huidige tractie-installatie, inclusief de stoorstroomonderdrukker.

Om de periode te overbruggen tot aan oplevering van de AT-stations en de voltooiing van de aanpassingen in de VIRM-1 is een aantal aanvullende tussentijdse maatregelen genomen. Door middel van deze maatregelen tegen EMC-verstoringen is het mogelijk gebleken om tussentijds een aantal dienstregelinguitbreidingen van vervoerder HSA te faciliteren. Het gaat om een intensivering van de Fyra treindienst Amsterdam – Rotterdam en de start van een halfuurdienst Fyra Amsterdam – Rotterdam – Breda. Onzekerheid over de EMC-gevoeligheid van ander treinmaterieel op het conventionele spoor legt mogelijk tijdelijk nog beperkingen op aan verdere uitbreidingen van de dienstregeling op de HSL-Zuid.

EMC-metingen

Naar aanleiding van de ervaringen met het VIRM-1 materieel is besloten nader onderzoek te doen naar de EMC-gevoeligheid van het andere treinmaterieel dat regelmatig op de parallelloop langs het tracé van de HSL-Zuid rijdt.

Door elektromagnetische emissie als gevolg van het rijden op de HSL-Zuid onder 25Kv ontstaan namelijk (in de parallel aan het HSL-Zuid tracé lopende conventionele baanvakken) 50Hz-stromen en spanningen in het 1500V-net en in het treinmaterieel dat zich daarop bevindt. Hierdoor kan de stoorstroomproductie door het materieel op het 1500V-net toenemen of de bewaking ervan inactief worden.

Daarnaast kan de treinbeveiliging daardoor verstoord worden en kan de trein op het 1500V-net stilvallen dan wel vertraging oplopen.

Voor bestaand conventioneel materieel van voor 2005 was door bureaustudies aannemelijk gemaakt dat dit materieel voldoende bestand is tegen deze stoorstromen. Voor het materieel dat sinds 2005 in dienst is gekomen zijn deze studies onlangs uitgevoerd. Sinds 2005 zijn de te hanteren inzichten gewijzigd en opgelegde uitgangspunten aangescherpt. Dit mede naar aanleiding van op het VIRM-1 materieel uitgevoerde metingen. Op basis van voortschrijdend inzicht is duidelijk geworden dat er een omissie is in de normstelling ten aanzien van de gevoeligheid van het genoemde materieel voor EMC-beïnvloeding en de handhaving daarvan. Daarom heeft de Staat een meetprogramma opgestart waarbij het conventioneel materieel wordt onderworpen aan stoorstroommetingen bij 50Hz inkoppeling. Dit meetprogramma wordt naar verwachting in het derde kwartaal van 2011 afgerond.

De in de vorige verslagperiodes gemelde tijdelijke maatregelen ter mitigatie van het "mengtermen" risico¹ blijven van kracht tot het moment dat uit statistisch onderzoek gebleken is dat het risico aanvaardbaar is, dan wel dat de tijdelijke maatregelen door structurele maatregelen zijn vervangen.

Afwikkeling bouwfase contract met Infrasppeed

In voorgaande voortgangsrapportages is reeds gemeld dat tussen Infrasppeed en de Staat voortvloeiend uit de bouwfase een geschilpunt resteert dat wordt behandeld door de organen die op grond van het contract bij dergelijke geschilpunten worden ingeschakeld. Over dit geschilpunt (afrekening van een 'reimbursable sum') zijn in de verslagperiode diverse gesprekken gevoerd tussen Infrasppeed en de Staat. Deze gesprekken hebben niet tot overeenstemming geleid. Aan Infrasppeed is medegedeeld dat de beslechting door het Committee of Experts wordt opgestart.

Claims van de Staat op onderbouwaannemers

Inzake de claim 'geluidschermen Brabant' heeft de Raad van Deskundigen uitspraak gedaan. De Raad van Deskundigen oordeelt dat sprake zou zijn geweest van een onvoorwaardelijke opdracht aan de aannemer en stelt daarmee de Staat in het ongelijk. Tegelijkertijd kent de Raad van Deskundigen wel een schadevergoeding toe aan de Staat. Het feit dat in deze specifieke situatie de opdracht als onvoorwaardelijk is beoordeeld door de Raad van Deskundigen is voor de Staat echter niet acceptabel. Daarom is de vervolgstap – arbitrage door het Nederlands Arbitrage Instituut – opgestart.

Restactiviteiten aanleg

Naast behandeling van de hiervoor genoemde juridische claims hebben de restactiviteiten van de aanleg van de HSL-Zuid infrastructuur hoofdzakelijk nog betrekking op de inspecties en vervolgcacties in verband met afloop van garantietermijnen van de onderbouwcontracten, het verkopen van resterende overtollige gronden en de afwikkeling van de claims die zijn of worden ingediend bij het HSL-Schadevergoedingsschap.

¹ Een mengterm ontstaat door een gelijktijdige EMC-beïnvloeding van het conventionele spoor en het treinmaterieel aanwezig op dat spoor in combinatie met een specifieke bedrijfstoestand van het onderstation voor energievoorziening van het conventionele spoor.

3.2 Overdracht naar de ProRail-lijnorganisatie

Voor het inregelen van de exploitatie van de HSL-Zuid tot aan het moment dat het vervoerssysteem volledig en stabiel functioneert wordt voorzien dat ProRail nog enkele jaren specifieke activiteiten zal verrichten. Deze activiteiten zijn in aanvulling op de normale activiteiten die ProRail vanuit de rol van beheerder van de HSL-infrastructuur vervult.

4 Veiligheid

4.1 Specifieke veiligheidsissues

ATB verbeterde versie

De HSL-Zuid infrastructuur is reeds eerder aangepast voor ATB verbeterde versie (ATB-vv). Nu resteert nog het aanpassen van het binnenlandse en internationale treinmaterieel, voordat ATB-vv operationeel kan worden. Voor het mitigeren van de vijf HSL '100+ punten' is met name de ombouw van het binnenlandse materieel van belang. Voor één punt op de noordelijke sectie (Hoofddorp) is ombouw van het internationale materieel aan de orde. De Thalystreinen zullen naar verwachting in de loop van 2011 voorzien zijn van ATB-vv. Er resteert nog voornamelijk een aantal goederentreinen dat naar ATB-vv moet worden omgebouwd.

Tot het moment dat alle materieel is omgebouwd, zal in elk geval voor twee overgangen naar het bestaande spoor (op de noordelijke sectie) de snelheid gereduceerd zijn van 130 km/u naar 90 km/u. Dit heeft beperkte gevolgen voor de rijtijd. Voor de overige drie punten (zuidelijke sectie) is ontheffing van deze snelheidsbeperking bij IVW aangevraagd. Inmiddels zijn de ATB-vv gerelateerde snelheidsbeperkingen op sein 1118, 1120 en 1130 bij Hoofddorp en sein 896 bij Rotterdam Lombardijen opgeheven. De nog resterende snelheidsbeperkingen in het kader van het nog niet voldoen van (met name goederen-) materieel aan ATB-vv blijven door IVW tot medio 2011 gehandhaafd.

5 Vervoer

5.1 Vervoerconcessie

Zoals in de Regeling HSL-heffing van 16 juni 2009 is opgenomen bedraagt het jaarlijkse concessiebedrag voor HSA € 164,5 mln (prijspeil 2009). Dit is circa € 166,5 mln op prijspeil 2010. In het Memorandum van Overeenstemming van 18 december 2008, gesloten tussen de Staat, NS en HSA is een uitstel van betaling van de gebruiksvergoeding voor HSA overeengekomen gedurende een periode van drie tot maximaal vier jaar.

Reeds eerder is gemeld dat, tegelijk met het verlenen van de Vervoerconcessie voor het hogesnelheidsnet aan HSA per 1 juli 2009, per brief aan HSA is gemeld hoe de Staat omgaat met handhaving van de concessie gedurende de periode dat HSA nog niet over al haar treinen beschikt. Voor een aantal artikelen van de concessie (de kwaliteit van het dienstenaanbod, de uitvoering HSL-Zuid diensten, het bedieningspatroon in de ingroeiperiode en de rijtijden) is gemeld dat gedurende de periode dat HSA nog niet over voldoende treinen kan beschikken om een verbinding definitief te rijden, de Staat niet tot handhaving zal overgaan. Deze toezegging tot niet handhaven is nog steeds van kracht. HSA heeft uiteraard de verplichting om zich naar vermogen in te zetten de treinen zo snel mogelijk te verkrijgen en om de afspraken omtrent de inzet daarvan na te leven.

In de verslagperiode heeft HSA aan de Staat gemeld dat zij haar business case zou gaan updaten. Aanleiding vormde de negatieve financiële resultaten bij HSA. Begin november 2010 heeft HSA haar financiële cijfers c.q. business case aan de Staat getoond. HSA, NS en de Staat zijn hierover in overleg. Dit is op 8 december 2010 aan de Tweede Kamer gemeld.

5.2 Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam – Rotterdam

HSA biedt sinds 7 september 2009 reizigersvervoer over de HSL-Zuid aan. Vanaf die datum voert HSA met tijdelijk HST-Prio materieel (Traxx-locomotieven en Prio-rijtuigen) op werkdagen eenmaal per uur een Fyra treindienst uit tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal. De maximale rijnsnelheid bedraagt 160 km/uur, de reistijd bedraagt circa 41 minuten. Sinds 24 april 2010 biedt HSA deze treindienst ook eenmaal per uur aan in de weekenden. Per 4 oktober 2010 heeft HSA de treindienst tussen Amsterdam Centraal, Schiphol en Rotterdam Centraal uitgebreid naar tweemaal per uur per richting op werkdagen. Hoewel gepland voor eind 2010, is vanwege het winterweer deze dienstregeling uiteindelijk medio januari 2011 uitgebreid naar de weekenden.

Gedurende de verslagperiode heeft het vervoer tussen Amsterdam en Rotterdam over de HSL-Zuid te maken gehad met vertragingen als gevolg van een draadbreuk in de Schipholtunnel op 13 juli 2010 (en een hieruit volgende snelheidsbeperking). Ook het winterweer in december 2010 en diverse materieelstoringen hebben tot vertragingen geleid in de Fyra treindienst.

5.3 Uitbreiding commercieel vervoer Amsterdam – Brussel – Parijs

Sinds 13 december 2009 biedt HSA Thalysdiensten aan op het traject Amsterdam – Brussel – Parijs. Met ingang van 12 april 2010 is dit aanbod uitgebreid van zeven naar acht treinen per richting per dag. Dit aantal is op 7 september 2010 uitgebreid naar 9 treinen per richting per dag en op 12 december uitgebreid naar 10 treinen per richting per dag. Tussen Rotterdam en Antwerpen wordt 300 km/uur gereden op ERTMS level 2. In verband met enerzijds het gelijktijdig gebruik van het tracé Schiphol – Rotterdam (Thalys èn HST-Prio) en anderzijds beperkingen als gevolg van de EMC-problematiek wordt hier vooralsnog gereden onder ERTMS level 1 met een maximale snelheid van 160 km/uur. De reistijd Amsterdam – Parijs bedraagt door gebruikmaking van de hogesnelheidsinfrastructuur 3 uur en 18 minuten (tegen 4 uur en 9 minuten eerder). De reistijd Rotterdam – Antwerpen is teruggebracht van 65 minuten naar 31 minuten.

Ook de Thalysdiensten hebben gedurende de verslagperiode te maken gehad met vertragingen als gevolg van de draadbreek in de Schipholtunnel op 13 juli 2010. Daarnaast hebben materieelstoringen en het winterweer in december 2010 geleid tot vertragingen en uitval van treinen.

5.4 Samenwerkingsovereenkomst HSA – NMBS

De samenwerkingsovereenkomst tussen HSA en NMBS is beoogd om o.a. de verdeling van kosten en opbrengsten te regelen op de verbindingen Amsterdam – Brussel en Den Haag – Breda – Brussel.

Onderdeel van de discussie is dat vervoerder NMBS zekerheid wil verkrijgen over de financiële compensatie aan NMBS door de Belgische Staat voor de bediening van Den Haag – Breda – Brussel. In de verslagperiode heeft hierover geen overleg kunnen plaatsvinden tussen de ministers van Nederland en België. Op ambtelijk niveau hebben wel verschillende gesprekken plaatsgevonden. Van Belgische zijde is eerder in 2010 gemeld dat de reeds in 2005 gemaakte afspraken over het extra benodigde (20^e) V250-treinstel en de bediening Den Haag – Breda – Brussel worden uitgevoerd. Minister Vervotte heeft NMBS inmiddels opdracht gegeven over te gaan tot het bestellen van het 20^e treinstel. NMBS is echter zelf nog altijd niet tot de bestelling van deze trein overgegaan: dit is een zorgelijke ontwikkeling. Een andere belangrijke stap in het nakomen van de afspraken van Belgische zijde zal moeten zijn dat de Belgische Staat overeenstemming met NMBS bereikt over de door haar gevraagde financiële compensatie.

Alternatieve verbinding over het bestaande spoor

Nederland en België onderzoeken nu het mogelijk maken van een alternatieve verbinding over het conventionele spoor, naast de bestaande stoptrein Roosendaal – Antwerpen. De inleg van een tweede stoptrein Roosendaal – Antwerpen verdient nu de voorkeur. Deze stoptrein zal waarschijnlijk bij Antwerpen door de spoortunnel rijden en hierdoor een kortere rijtijd hebben dan de bestaande stoptrein.

5.5 Materieel en materieelplanning

De data waarop de verschillende treindiensten kunnen starten worden grotendeels bepaald door de beschikbaarheid van toegelaten materieel en de periode die HSA (en NMBS) nodig heeft voor het proefbedrijf en de commerciële voorbereiding.

Materieel

Traxx level 2

Direct na de verslagperiode is het aangepaste inzetcertificaat van de Traxx-locomotieven op ERTMS level 2 afgegeven (31 januari 2011). De overstap naar level 2 levert geen snelheidsverhoging van de HST-Prio treinen op, maar maakt het mogelijk dat de Traxx en de Thalys tegelijkertijd op hetzelfde baanvak op level 2 kunnen rijden en dat de Thalys ook op het noordelijke deel op een hogere inhaalsnelheid kan gaan rijden. Een randvoorwaarde hierbij is dat de EMC-problematiek wordt opgelost.

AnsaldoBreda

AnsaldoBreda voert momenteel uitgebreide tests benodigd voor de toelating in Nederland en België uit. Om het vrijgaveproces van het V250-materieel te bespoedigen wordt nu door Nederland en België intensief samengewerkt in High Level Meetings waarbij alle betrokken partijen aanwezig zijn.

5.6 Geluid van HSL-treinen

Gedurende de verslagperiode is opnieuw veel aandacht besteed aan de geluidsproductie van de HSL-Zuid.

De Staat heeft een aantal vervolgstappen genomen om overschrijding van de normen te voorkomen en dit te monitoren.

Kort geding

Eén van de actiegroepen, de Stichting Stop geluidsoverlast HSL heeft een kort geding aangespannen tegen de Staat, ProRail, HSA en Thalys Nederland. Dit kort geding heeft op vrijdag 3 september 2010 plaatsgevonden. De Stichting heeft via het kort geding geëist dat het gebruik van de Traxx-locomotieven met Priorijtuigen moet worden stopgezet. Daarnaast heeft de Stichting de rechtbank verzocht om de Staat te gelasten zich te houden aan de geluidsnormen zoals neergelegd in het RWS-rapport uit 2004.

De landsadvocaat, handelend namens de Staat, heeft de rechtbank in de zitting laten weten dat er van handelen in strijd met de wettelijke normen en gedane toezeggingen geen sprake is. Daarnaast heeft de Landsadvocaat aangedragen dat de Staat de belangen van de Stichting uiterst serieus neemt; de eisen van de Stichting, gelet op de belangen van reizigers en de daarmee gemoeide kosten, zijn echter disproportioneel.

De voorzieningenrechter heeft op vrijdag 17 september 2010 uitspraak gedaan. De rechter is ervan overtuigd dat het stiller maken van het materieel en het akoestisch slijpen hebben geleid tot aanvaardbare geluidsniveaus. De rechter heeft de vorderingen van de eisers afgewezen. Het HST-Prio materieel kan hiermee blijven

rijden over de HSL-Zuid. Ook is de rechter van mening dat aanvullende metingen noodzakelijk zijn om nog meer duidelijkheid te krijgen over het geluid op de HSL-Zuid.

Metingen V250 en Thalys

Eind oktober 2010 heeft TNO geluidemissiemetingen uitgevoerd aan het nieuwe AnsaldoBreda V250-materieel tijdens testritten en aan de Thalystreinen in de normale dienstregeling op hoge snelheid, beide op zowel normaal ballastspoor (ten zuiden van Breda bij Galder) als op het voor de HSL typische Rheda-betonplatenspoor (ten noorden van Breda bij Zevenbergschenhoek). Deze metingen zijn uitgevoerd om te kunnen beoordelen of de geluidemissie van dit materieel in overeenstemming is met de aannames die ten tijde van het TB zijn gedaan.

Omdat het V250-materieel nog niet in dienstregeling rijdt is een beperkt aantal testritten gebruikt voor de metingen. Voor het beoordelen van de emissie waren dit voldoende treinpassages. Echter voor een juiste beoordeling van de immissie op de gevels langs het tracé van de HSL-Zuid zijn meer metingen en dus meer treinpassages met verschillend materieel noodzakelijk.

De algemene conclusie van TNO is dat de geluidemissie van zowel het V250-materieel als de Thalys, binnen een bandbreedte van 1 dB, in overeenstemming is met de aannames uit het Tracébesluit. Tevens blijkt het akoestisch slijpen een effectieve maatregel om de verwachte extra geluidemissie vanwege de betonnen plaat te reduceren.

Over de exacte indeling van het V250-materieel in het Reken- en Meetvoorschrift vindt nog nader onderzoek plaats. Op basis van deze resultaten kan het V250-materieel worden ingedeeld in categorie 8 van het Reken en Meetvoorschrift. Vanwege de aerodynamische effecten bij snelheden hoger dan 220 km/u is een indeling in categorie 9 mogelijk meer van toepassing.

Metingen Lansingerland

In het najaar van 2010 zijn door TNO bij 2 woningen in Lansingerland geluidmetingen op de gevels en achter de geluidsschermen uitgevoerd.

Deze metingen hebben aan de westzijde van het tracé plaatsgevonden op 2 locaties. Wanneer de vereiste weerscondities zoals windrichting, windkracht, temperatuur en neerslag geschikt zijn voor meer representatieve metingen zal ook nog aan de oostzijde van het tracé op 1 locatie worden gemeten.

Deze locaties zijn in overleg met de gemeente en de Stichting Stop Geluidsoverlast HSL bepaald en zijn gelijk aan locaties waar DCMR in het voorjaar van 2010 heeft gemeten.

Doel van de metingen was om te kunnen vaststellen wat het effect van het stiller maken van het tijdelijke Priomaterieel was op de geluidemissie op de gevels en om te kunnen beoordelen of in 2010 en 2011 binnen de waarden uit het Tracébesluit wordt gebleven.

TNO stelt vast dat het stiller maken van het Priomaterieel (waarmee tijdelijk op de HSL-zuid wordt gereden) heeft geleid tot een 9 à 10 dB lager geluidsexpositie niveau. Het bureau DCMR constateerde bij zijn metingen in de gemeente Kaag en

Braassem in augustus 2010 eenzelfde reductie. De getroffen maatregel "aanpassing van het remsysteem en gladdere wielen" heeft dus gezorgd voor een significant lagere geluidsbelasting, waardoor de geluidsoverlast sterk is verminderd.

De metingen hebben ook laten zien dat de geluidemissie van de trein afhangt van het spoor waarover wordt gereden. Er is een verschil van ongeveer 3 dB geconstateerd. Uitgaande van een vergelijkbare geluidemissie van beide sporen zou de bakconstructie (i.e. verdiepte ligging van de sporen in een open bak) bij Lansingerland mogelijk de geluidbijdrage van één van de twee sporen extra reflecteren, terwijl er uitgegaan is van een absorberende bak. TNO stelt voor om in het nog uit te voeren nadere onderzoek naar de bakconstructie voor de eindsituatie (bij hoge snelheid) hier nadrukkelijk naar te kijken. Om dit onderzoek goed uit te kunnen voeren, is het noodzakelijk dat er voldoende treinen zijn en dat er met hoge snelheid kan worden gereden door de bak. Afhankelijk van de instroom van het V250-materieel en de omzetting van het noordelijk deel van de HSL naar level 2 zal dit onderzoek dan ook in het najaar van 2011 plaatsvinden.

Geluidruimte

Om een uitspraak te kunnen doen over de huidige geluidssituatie heeft TNO aanvullende immissieberekeningen uitgevoerd voor de locaties bij Hoogmade en Lansingerland. Hieruit blijkt dat de geluidbelasting bij de dienstregeling voor het kalenderjaar 2011 binnen de in het Tracébesluit genoemde voorkeursgrenswaarde dan wel de eerder verleende hogere waarden blijft.

Deze berekeningen van de geluidruimte zijn deels gebaseerd op gemeten geluidniveaus bij de woningen voor het Priomaterieel en de Thalys met 160 km/uur en deels, met gebruikmaking van de metingen in Galder en Zevenbergsehoek, op berekeningen van de geluidniveaus bij deze woningen voor de V250 en de Thalys met respectievelijk 250 en 300 km/uur.

Voor een juiste beoordeling van de geluidruimte en de effectiviteit van de geluidschermen moeten er immissiemetingen worden uitgevoerd op deze locaties. Wanneer zowel de Thalys als de V250 met hoge snelheid rijden, daar zijn deze schermen immers voor ontworpen. Er is nu veel bekend maar er moet nog meer gemeten worden. Het is noodzakelijk dat er op het gehele tracé van de HSL-Zuid regelmatig en gedurende een aantal dagen met hoge snelheid gereden kan worden. Deze metingen zullen op verschillende locaties mede afhankelijk van de instroom van de V250 en de omzetting van het noordelijk deel van de HSL-Zuid naar ERTMS level 2 (i.e. om met een hogere snelheid dan 160 km/uur te rijden) zo snel mogelijk plaatsvinden.

Pas als de resultaten van die metingen beschikbaar zijn kan ik de geluidbelasting bij de dienstregeling voor 2012 alsmede de eindsituatie toetsen aan het Tracébesluit.

In een brief aan de Tweede Kamer van 16 februari 2011 (Kamerstuk 20114572) is ingegaan op de conclusies van de metingen door TNO en zijn de rapporten van TNO als bijlage meegestuurd.

Op 12 oktober 2010 heeft de Gemeente Breda een tweede voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd op verzoek van de wijkraden Haagse Beemden, Buitengebied Zuid-West en de dorpsraden Prinsenbeek en Princenhage.

Aan deze voorlichtingsbijeenkomst hebben het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en HSA hun bijdrage verleend. Tijdens dit overleg zijn naast de klachten over geluid diverse ideeën met betrekking tot geluidsreductie alsmede de in deze omgeving uit te voeren geluidmetingen behandeld.

5.7 Trillingen

In de toelichting op het Tracébesluit HSL-Zuid van 1998 is de richtlijn "hinder voor personen" van de Stichting Bouwresearch genoemd voor de beoordeling van trillingen. In de richtlijn is aangegeven dat bij herhaald voorkomende trillingen als gevolg van treinverkeer er sprake kan zijn van een zekere mate van geaccepteerde hinder en kan een hogere SBR-streefwaarde aanvaardbaar zijn.

Tevens wordt in de toelichting op het Tracébesluit HSL-Zuid vermeld dat het daadwerkelijke trillingsniveau van de locaties, waarvan ten tijde van het Tracébesluit HSL-Zuid het voorspelde trillingsniveau zonder extra maatregelen niet duidelijk onder de grenswaarde ligt, aan de grenswaarde zal worden getoetst zodra de HSL-Zuid in bedrijf is.

In dit kader zijn er, gelijktijdig met de geluidmetingen door TNO trillingsmetingen uitgevoerd ten zuiden van Breda. In overleg met de wijkraden van de gemeente Breda zijn er 3 locaties ten zuiden van Breda bepaald.

Op het noordelijke tracé van de HSL-Zuid zullen soortgelijke metingen plaatsvinden wanneer daar regelmatig en gedurende een aantal dagen met hoge snelheid gereden kan worden.

De trillingsmetingen zijn uitgevoerd om de trillingsniveaus in woningen te kunnen beoordelen in relatie tot de mogelijk hinder voor personen. De trillingen zijn beoordeeld volgens de "SBR richtlijn deel B: hinder voor personen in gebouwen", Ref.2, en aan de hand van het Programma van Eisen voor de aanleg van de HSL-Zuid hoofdstuk 607B, Ref 3.

Uit de metingen blijkt dat er binnen de woningen geen overschrijding is van de grenswaarden voor hinderlijke trillingen voor passages die overdag en 's avonds plaatsvinden. De situatie voldoet aan de SBR-richtlijn. Bij mogelijke passages in de nacht (tussen 23:00 en 7:00 uur) is er een lichte overschrijding van de "nachteis" in de SBR-richtlijn. Bij twee van de drie locaties is er sprake van een overschrijding op 50 meter van het spoor van de grenswaarde die het Programma van Eisen stelt voor toekomstig bebouwd gebied dat zich tenminste 50 meter van het spoor bevindt. Dit is belangrijk voor eventuele toekomstige bebouwing.

6 Financiën

6.1 Algemeen

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

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

6.2 Mutaties op het projectbudget

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

Technische mutatie

In 2010 is € 4,6 mln ontvangen van derden. Het budget van de HSL-Zuid zal met dit bedrag worden verhoogd.

BTW 2010

De BTW die in 2010 is betaald door de projectorganisatie wordt net als in eerdere jaren gecompenseerd door het Ministerie van Financiën. Het betreft een bedrag van € 7,2 mln.

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

Prijsindexpercentages														
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	2008 2009	2009 2010
1,50 %	2,75 %	2,75 %	1,40 %	2,50 %	4,50 %	3,00 %	2,75 %	1,25 %	0,39 %	0,66 %	0,44 %	1,48 %	2,137 %	0,839 %

Tabel 1: prijsindexpercentages

Het projectbudget per 31 december 2010 is weergegeven in de volgende tabel.

	PKB dl 3 (pp'95)	Wijzigingen pp'95		Totaal (pp'95)	Prijs- index ('96-'10)	Aansl. mutaties begroting	Totaal (pp.'10)	
		Vorige perioden	Deze periode					
Uitvoeringskosten	3.089	738	3	3.830	896	-144	4.582	
Grondverwerving	324	-72		252	26		278	
Subtotaal	3.413	666	3	4.082	922	-144	4.860	
België		364		364	16		380	
Vorbereidingskosten		50		50			50	
Totaal 17.3.1 HSL-Zuid	3.413	1.080	3	4.496	938	-144	5.290	
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	1.919	3	5.335	1.082	0	6.417	
BTW art. 17.3.1 en 17.3.2								839
Totaal projectbudget inclusief BTW								7.256
Infraprovider beschikbaarheidsvergoeding ³								2.996
Totaal projectbudget HSL-Zuid inclusief Infraprovider en BTW ⁴								10.252

Tabel 2: projectbudget HSL-Zuid (bedragen in € mln)

1. De projectkosten worden in deze tabel exclusief BTW weergegeven. Jaarlijks wordt, op basis van een afspraak met het Ministerie van Financiën, de betaalde BTW op railprojecten gecompenseerd (zie regel BTW).
2. Het projectbudget is inclusief € 1.012 mln, bestemd voor aanpassingen aan rijksweg A16 (Noord-Brabant) en rijksweg A4 tussen Leiderdorp en het Ringvaartaquaduct. De bedragen van artikelonderdeel 17.3.3 Hoofdwegen zijn, in afwijking tot de railprojecten, inclusief BTW.
3. Inclusief € 34 mln voor de onderhoudscomponent gedurende 25 jaar voortvloeiend uit contractwijzigingen op het Infraspeed contract.
4. De genoemde mutaties in het projectbudget zijn opgenomen vooruitlopend op de verwerking in de Rijksbegroting.

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling weer van het projectbudget tot en met deze 28^e voortgangsrapportage.

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	2006/7	20/22
Saldo scopewijzigingen	1.423			
Aanbestedingsresultaat civiele onderbouw	251	272	1999	7
VAT (voorbereiding, administratie en toezicht)	17	18	1999	7
Aanbestedingsresultaat Tunnel Groene Hart	-/- 23	-/- 25	1999	7
Lagere realisatiestand uitgaven t/m 2000	-/- 2	-/- 2		9
'Oude' spanning raming en budget	81	91	2000	11
Regieovk. taakorganisaties/versterking organisatie	21	25	2001	11
Hogere tenderkosten Infraprovider en Vervoer	25	29	2001	11
1 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	140	174	2002	13
2 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	72	90	2004	15
Risicoreserve i.v.m vogelproblematiek	18	23	2004	15
3 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	77	97	2005	17
Teruggaaf risicoreserve i.v.m. vogelproblematiek	-14	-17	2006	19
4 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	32	40	2006	20
5 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	28	35	2006	20
6 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	25	31	2007	21
7 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	7	9	2007	21
8 ^e overboeking vanuit de risicoreserve	28	37	2010	27
Saldo mee- en tegenvallers	783			
Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.206			

Subtotaal scopewijzigingen en mee- en tegenvallers	2.206			
Vrijval begroting PPS Infraprovider	-/- 408	-/- 476	2001	9
Saldo ontvangsten	116	142	'99/'00 '01/'02 '03/'04 '05/'06 '07/'08 '09	7/9 10/12 14/16 18/20 22/24 26/28
Extra EU-subsidies	13	16	2006	20
Leenfaciliteit RWS	-1	-1	2006	20
Budgetoverdracht naar SSO	-2	-2	2009	26
Bijdrage Herstel & Inrichting Sophiapolder	-1	-1	2009	27
Saldo technische mutaties	-/- 284			
Subtotaal mutaties	1.922			
Totaal op prijspeil 1995	5.335			

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 2010 is ten behoeve van het project HSL-Zuid een bedrag van € 7.176 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	6.405,1	34,8	6.439,9	5.313,1	115,5	1.011,3
Grondverwerving	306,4		306,4	306,4		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.141,2	34,8	7.176,0	6.049,2	115,5	1.011,3

Tabel 4: uitgaven HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2010

Verplichtingen

In tabel 5 zijn de aangegane verplichtingen opgenomen. Tot en met 31 december 2010 is voor het HSL-Zuid project een bedrag van € 7.180 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	6.423,1	18,8	6.441,9	5.315,1	115,5	1.011,3
Grondverwerving	308,2		308,2	308,2		
België	379,8		379,8	379,8		
Totaal	7.161,0	18,8	7.179,8	6.053,0	115,5	1.011,3

1) Dit bedrag is inclusief € 839,2 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.

Tabel 5: aangegane verplichtingen HSL-Zuid vanaf PKB1 (1991) tot en met 31 december 2010

6.4 Realisatieprogramma Hogesnelheidslijn

Bedragen in mln €	Totaal	T/m 2007	2008	2009	2010	2011	later
HSL-Zuid (IF 17.03.01)	6.129	5.826	136	33	55	79	-
- Reguliere SVV middelen (incl. FES BOR)	2.630	2.400	112	26	13	79	
- FES regulier	1.710	1.710					
- Privaat	940	940					
- EU-ontvangsten	193	193					
- Ontvangsten derden	137	101	24	7	5		
- Risicoreservering	519	482			37		
HSL-Zuid spoorwegen (IF 17.03.02)	115	115	-	-	-	-	-
HSL-Zuid hoofdwegen (IF 17.03.03)	1.012	1.012	-	-	-	-	-
Totaal IF 17.03	7.256	6.953	136	33	55	79	-
Beschikbaarheidsvergoeding Infraprovider (IF 13.04) (excl. BTW) ¹	2.962	168	117	118	118	118	2.323
Onderhoud wijzigingen Infraprovider (IF 13.04) ¹	34	2	1	1	1	1	28
Totaal geplande realisatie	10.252	7.123	254	152	174	198	2.351

¹ De uitgaven zijn in overeenstemming gebracht met de realisatie op het desbetreffende begrotingsartikel

Tabel 6: realisatieprogramma HSL-Zuid

Ontvangsten

(Bedragen in € mln, incl. BTW)	Totaal vorige perioden	Deze periode	Totaal
Ontvangsten derden	143,5	3,7	147,2
EU-subsidie	194,1		194,1
Totaal	337,6	3,7	341,3

Tabel 7: ontvangsten HSL-Zuid t/m 31 december 2010

In het tweede halfjaar van 2010 is € 3,7 mln aan ontvangsten van derden geboekt ten gunste van de HSL-Zuid. Dit betreft ontvangsten voortvloeiend uit verkopen van grond en ontvangen vergoedingen van derden.

6.5 Overhevelingen uit de risicoreservering

Ter dekking van meerkosten boven het oorspronkelijke projectbudget is de Tweede Kamer in een aantal tranches akkoord gegaan met de overheveling van de risicoreservering naar het projectbudget.

In de vorige rapportageperiode heeft de Kamer ingestemd met een onttrekking van € 37 mln uit de risicoreservering. Inclusief deze mutatie is tot en met 31 december 2010 € 519 mln budget beschikbaar gesteld 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 € 36 mln. Deze verwachte meerkosten kennen een onzekerheid van plus € 27 mln en minus € 18 mln.

Bedragen in €	VGR 28	VGR 27	Mutatie
Prognose claim risicoreservering	573 mln	550 mln	+ 23 mln
Overhevelingen uit risicoreservering	-/- 519 mln	-/- 519 mln	-
Potentiële claim op risicoreservering 50% waarde	54 mln	31 mln	+ 23 mln
Potentiële claim op risicoreservering 90% waarde	63 mln	59 mln	+ 4 mln

Tabel 9: totaaloverzicht van claim op risicoreservering

In het tweede halfjaar van 2010 is de resterende potentiële claim op de risicoreservering met € 5 mln toegenomen van € 31 mln naar € 36 mln. De stijging van de claim op de risicoreservering is nagenoeg geheel toe te rekenen aan gestegen kosten voor aanvullende EMC-maatregelen.

Bijlage: Overzicht Kamerstukken

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

Datum	Onderwerp	Kamerstuknummer
9 juli 2010	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu over de geluidmetingen aan het stil gemaakte tijdelijk materieel op de HSL-Zuid	22026, nr. 320
13 juli 2010	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu over antwoorden op vragen van de commissie over de Elektromagnetische Compatibiliteit HSL-Zuid	22026, nr. 321
23 september 2010	Brief van de minister van Infrastructuur en Milieu over antwoorden op vragen van de commissie over de geluidmetingen te Lansingerland	22026, nr. 322
30 september 2010	Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over inzake Voortgangsrapportage 27 HSL-Zuid	22026, nr. 323

Afkortingenlijst

AT-stations:	Auto Transformator stations
ATB:	Automatische Trein Beïnvloeding
BTW:	Belasting Toegevoegde Waarde
DCMR:	Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond
EMC:	Elektromagnetische Compatibiliteit
ERTMS:	European Railway Traffic Management System
ESS:	Evacuation Support System
EU:	Europese Unie
HSA:	High Speed Alliance
HSL-Zuid:	Hogesnelheidslijn-Zuid
IBOI:	Index Bruto Overheidsinvesteringen
IVW:	Inspectie Verkeer en Waterstaat
MER:	Milieu Effect Rapportage
NAI:	Nederland Arbitrage Instituut
NMBS:	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NS:	Nederlandse Spoorwegen
PKB:	Planologische Kern Beslissing
PP :	Prijspeil
RWS:	Rijkswaterstaat
SSO:	Shared Service Organisatie
VGR:	Voortgangsrapportage