

Voortgangsrapportage 41 Hogesnelheidslijn Zuid



Datum 27 september 2018

Uitgegeven door:
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Openbaar Vervoer en Spoor

Inhoud

1	Inleiding	2
1.1	Eenenveertigste Voortgangsrapportage	2
1.2	Leeswijzer	2
1.3	Projectbeheer	3
2	Restpunten aanlegproject	4
2.1	Zettingen	4
2.2	Betonkwaliteit	4
2.3	Overige restpunten	6
3	Nieuwe infrastructurele maatregelen	7
3.1	Infrastructurele maatregelen ter vermindering geluidshinder	7
3.2	Infrastructurele maatregelen ter verbetering vervoersprestaties	7
4	Vervoer	8
4.1	Reizigersgroei	8
4.2	Ontwikkeling ingroei HSL-Zuid aanbod	9
5	Financiën	10
5.1	Verslagperiode	10
5.2	Toekomstgerichte financiële informatie	11
	Bijlage 1: Overzicht Kamerstukken	13

1 Inleiding

1.1 Eenenveertigste Voortgangsrapportage

Het project Hogesnelheidslijn-Zuid (HSL-Zuid) valt onder de Regeling Grote Projecten van de Tweede Kamer. Op 13 februari 2017¹ heeft de Kamer aangegeven dat zij vasthoudt aan de grootprojectstatus en één maal per jaar wenst te worden geïnformeerd over de belangrijkste restpunten met betrekking tot de HSL-Zuid, de geluidsreductie en over het optimale gebruik van de HSL-Zuid. De formele verslagperiode van deze Voortgangsrapportage (VGR) HSL-Zuid loopt van 1 juli 2017 tot en met 30 juni 2018. Daarnaast wordt ook gerapporteerd over actuele ontwikkelingen die zich na 30 juni hebben voorgedaan.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 komen de restpunten van het oorspronkelijke aanlegproject aan de orde, waaronder betonkwaliteit, zettingen 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 de restpunten van het aanlegproject. De budgettaire verantwoording van de infrastructurele maatregelen ter vermindering van de geluidshinder en ter verbetering van de prestaties van het vervoersaanbod op de HSL-Zuid is opgenomen in de budgettaire nota's van Infrastructuurfonds (artikel 13.03, aanleg spoor).

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 opgenomen in de jaarrapportages van NS en ProRail over 2017 en de halfjaarverantwoording van NS en ProRail over de eerste helft van 2018². Tevens zijn de actuele gegevens over de prestaties op de HSL-Zuid op de websites van NS en ProRail te vinden³.

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

² De halfjaarverantwoording van NS en ProRail zijn tegelijk met de VGR naar de Kamer gestuurd.

³ De meest recente prestaties van NS zijn te vinden op de website van NS (<https://www.ns.nl/over-ns/de-spoorsector/verantwoording.html>). De meest recente prestaties van ProRail, inclusief uitvalcijfers, zijn te vinden op het openbare online prestatiedashboard van ProRail (<http://prestaties.prorail.nl>)

1.3 Projectbeheer

ProRail is beheerder van het gehele hoofdspoorwegnet. Dus ook van de HSL-Zuid. Maar anders dan op de rest van het spoor, draagt ProRail op de HSL-Zuid niet de feitelijke, dagelijkse zorg voor beheer en onderhoud - die ligt bij Infrasppeed BV. De Staat heeft op 5 december 2001 een contract (looptijd tot medio 2031) afgesloten met Infrasppeed ten behoeve van de financiering, het ontwerp en de aanleg (2006 afgerond) van de bovenbouw⁴ (o.a. sporen, bovenleiding en systemen) van de HSL-Zuid. Ook het onderhoud, inclusief de onderbouw (o.a. fundering, kunstwerken) van de hogesnelheidssecties op de HSL-Zuid is met dit contract voor 25 jaar belegd bij Infrasppeed. Naast de hogesnelheidssecties bevat de HSL-corridor conventionele delen die ook worden beheerd door ProRail en buiten het contract met Infrasppeed vallen. Vanaf 2007 is het contractmanagement grotendeels bij volmacht namens de Staat bij het Contract Management Team bij ProRail (CMT) belegd. ProRail CMT ziet toe op nakoming door Infrasppeed van de contractuele verplichtingen (bijvoorbeeld m.b.t. performance en veiligheid). Daarnaast adviseert ProRail CMT de Staat over de afwikkeling en nazorg van de restpunten van de aanleg (zoals betonkwaliteit en zettingen) waarvan het financiële risico bij de Staat ligt.

Bij het ministerie van IenW is het beheer van de HSL-Zuid belegd in de reguliere lijn, bij DG Mobiliteit, directie Openbaar Vervoer en Spoor. Sturing vindt plaats volgens het zogeheten SG-DG model.

⁴ De zogenaamde Restated Implementation Agreement (RIA)

2 Restpunten aanlegproject

2.1 Zettingen

Locatie Westrik bij Breda

Vooralsnog zijn volgens ProRail geen herstelmaatregelen nodig omdat de laatste (kwartaal-) metingen van Infrasppeed bevestigen dat de baan zich stabiliseert. In samenwerking met Infrasppeed bereidt ProRail CMT maatregelen voor om de spoorligging duurzaam te borgen (om kleine verplaatsingen, mochten die zich toch voordoen, op te kunnen vangen). Sinds 9 april 2018 rijdt de IC Brussel over de HSL-Zuid waarmee de verbindingsboog naar Antwerpen in gebruik genomen. Uit monitoring en inspectie is volgens ProRail (nog) niet gebleken dat dit leidt tot nieuwe verplaatsingen.

Locatie Schuilingervliet

Dit voorjaar is Infrasppeed in opdracht van de Staat gestart met herstelwerkzaamheden om de baan te stabiliseren. Het blijkt dat het aantal voegen dat is aangetast door verplaatsing groter is dan eerder verwacht. In plaats van de bij VGR40 aangekondigde 50 voegconstructies zullen de komende jaren bij 127 voegconstructies herstelmaatregelen worden uitgevoerd.

Locatie Rijpwetering

Uit door in opdracht van ProRail uitgevoerd onderzoek blijkt dat de oorzaak voor de horizontale en verticale verplaatsingen van de baan bij Rijpwetering is gelegen in de ongelijkmatige en zwakke structuur van de ondergrond op de locaties waar de baandragende palen zijn aangebracht. Volgens de onderzoekers vormt de omvang van de verplaatsingen tot op heden geen risico voor de draagkracht van de palen en de constructieve veiligheid. ProRail verwacht dat de verplaatsingen naar verloop van tijd steeds verder afnemen en uiteindelijk stoppen. Om de horizontale verplaatsingen te beperken wordt overwogen kerende constructies te plaatsen. Omvang en locatie van deze kerende constructies zijn nog niet bekend. Voorlopig wordt de monitoring van verplaatsingen voor alle baansecties en kunstwerken voortgezet en deels aangevuld.

2.2 Betonkwaliteit

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

In het kader van de geldende specifieke garantie heeft IenM overleg gevoerd met de aannemerscombinatie van de TRN. Centraal in dit overleg stond de zichtbare schade die is waargenomen in de voorjaarsinspectie 2016 (waarover de Kamer is geïnformeerd bij VGR39) en in de voorjaars- en zomerinspectie 2017⁵. Inmiddels

⁵ De rapportages van de in 2017 uitgevoerde voorjaars- en zomerinspecties TRN zijn in te zien op de website van IenM: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/10/13/aanbiedingsbrief-veertigste-voortgangsrapportage-hsl-zuid>.

zijn contractuele afspraken gemaakt over werkzaamheden die de aannemerscombinatie tot juli 2019 zal nemen om de problematiek te beheersen⁶.

2.2.2 **Voortgang onderzoeksprogramma betonkwaliteit HSL-Zuid**

Breed vervolgonderzoek betonkwaliteit HSL-Zuid

In de zomer van 2018 is het 2e fase Onderzoek betonkwaliteit HSL-Zuid afgerond⁷. In deze studie heeft Movares/Royal Haskoning DHV de betonkwaliteit beoordeeld van een representatieve selectie van 68 kunstwerken (objecten) verdeeld over de zes onderbouwcontracten van de aanleg van de HSL-Zuid⁸. Tijdens de visuele inspectie van deze kunstwerken zijn geen ernstige gebreken of bovenmatig stof geconstateerd. Uit deze kunstwerken zijn 236 boorkernen gehaald. Geen van deze boorkernen vertoont ernstige afwijkingen waaruit schade kan worden verwacht binnen de resterende levensduur van de HSL-Zuid. Vervolgens is in het laboratorium de actuele carbonatatie diepte⁹ aan de constructie bepaald. Deze bleek bij geen van de onderzochte kunstwerken groter dan de ontwerpwaarde van de betondekking (50 mm). Geconcludeerd kan worden dat de huidige kwaliteit van het beton geen risico oplevert voor de actuele constructieve conditie (veiligheid) van de HSL-Zuid kunstwerken.

Om een beeld te verkrijgen van eventuele toekomstige schade als gevolg van carbonatatie met mogelijke effecten voor de levensduur, is op basis van TNO- en RWS richtlijnen de maximale diepte ingeschat van carbonatatie in het beton aan het einde van de ontwerplevensduur (100 jaar na oplevering)¹⁰. Deze prognose laat zien dat de carbonatatie bij 9 van de 68 kunstwerken mogelijk de 50 mm diep liggende wapening kan bereiken binnen de ontwerplevensduur van 100 jaar. Deze situatie zal in de komende decennia echter nog niet aan de orde zijn. Bovendien ligt bij vier van negen kunstwerken de wapening dieper dan de ontwerpwaarde van 50 mm. Of de wapening van de vijf resterende kunstwerken op lange termijn zal gaan corroderen en of dit tot schade) aan de betonconstructie (scheuren, loskomende betonschollen) leidt is volgens de onderzoekers niet goed in te schatten¹¹.

De afgegeven prognose voor de maximale carbonatatie diepte is een theoretische benadering. Om de toepasbaarheid van deze benadering te toetsen en meer inzicht te krijgen in het werkelijke degeneratieproces zal ProRail tijdens de acht-jaarlijkse reguliere hoofdinspectie bij een beperkt aantal objecten, waaronder de 9 afwijkende kunstwerken, opnieuw de carbonatatie diepte opnemen. Voor de overige kunstwerken zullen de inspecties conform het vigerende onderhoudsprogramma worden uitgevoerd.

⁶ Zie brief over de definitieve startdatum IC Brussel, de schade aan spoorstaven en de betonkwaliteit op de HSL-Zuid (Tweede Kamer, Vergaderjaar 2017-2018, kamerstuk 22026, nr. 504).

⁷ Het 2e fase Onderzoek betonkwaliteit HSL was in VGR 40 aangeduid als 'het brede vervolgonderzoek naar de betonkwaliteit van de HSL-Zuid'. Het rapport (Royal HaskoningDHV/BF4721, 3 augustus 2018) is beschikbaar op de website van het Ministerie van IenW.

⁸ De Tunnel Rotterdam Noordrand loopt niet mee in het 2^e fase Onderzoek betonkwaliteit HSL omdat de betonkwaliteit van dit kunstwerk in de afgelopen jaren uitvoerig is onderzocht.

⁹ Carbonatatie verlaagt de alkaliteit (pH) van het beton

¹⁰ Zie voor een toelichting op deze twee methoden het 2e fase Onderzoek betonkwaliteit HSL was in VGR 40 aangeduid als 'het brede vervolgonderzoek naar de betonkwaliteit van de HSL-Zuid' (paragraaf 3.3). Het rapport (Royal HaskoningDHV/BF4721, 3 augustus 2018) is beschikbaar op de website van het Ministerie van IenW.

¹¹ De snelheid van de corrosie hangt af van de aanwezigheid van zuurstof en toevoer water. Over hoe dit uitwerkt bij de vijf kunstwerken kunnen volgens ProRail vooralsnog geen uitspraken worden gedaan omdat over de corrosiesnelheid van diepliggende wapening nog onvoldoende informatie beschikbaar is.

Onderzoek analyse beschikbare onderzoeksgegevens TRN

Deze zomer is het (oriënterend) TNO-onderzoek 'Analyse beschikbare onderzoeksgegevens inzake betonaantasting TRN' afgerond¹². De resultaten van het onderzoek laten zien dat veel onderzochte boorkernen van de TRN betonmengsels bevatten die toekomstig materiaalverlies door vorst-dooi aannemelijk maken. Echter, inmiddels zijn met de aannemer afspraken gemaakt over maatregelen onder garantie die dit type schade voorkómen (zie paragraaf 2.2.1). Ook lijkt het volgens de onderzoekers (op basis van de huidige gegevens en de gebruikte prognose-methode) waarschijnlijk dat de carbonatatie in deze boorkernen, over enkele decennia de wapening zal bereiken. Onzeker is of en wanneer dit laatste op lange termijn leidt tot constructieve schade en of dit de technische levensduur van TRN verkort. Daarvoor zitten er in de gebruikte meetdata en in het prognosemodel nog te veel aannames (waaronder snelheid materieel verlies door vorst-dooi, corrosiesnelheid) die volgens TNO nader onderzoek vereisen. De verwachting is dat substantiële schade die risicovol is voor de constructieve veiligheid bij TRN de komende decennia zal uitblijven. Daarom is er volgens ProRail op dit moment geen urgentie om de onzekerheden over de verkorting van de levensduur op de HSL-Zuid en TRN in het bijzonder diepgaand te onderzoeken. Mocht uit toekomstige onderzoeken¹³ dan wel voortschrijdend inzicht in het kader van het regulier beheer en onderhoud blijken dat schade en/of aantasting zich sneller ontwikkelen dan nu is geraamd, dan zal nut en noodzaak voor vervolgonderzoek worden heroverwogen.

2.3 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. Een aantal restgronden zal naar verwachting nog kunnen worden verkocht (via het Rijksvastgoed bedrijf). 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. In het kader van de grootprojectstatus en de MER zullen nog evaluaties worden uitgevoerd.

¹² In de Voorgangsrapportage 40 is dit TNO-onderzoek aangeduid als 'het onderzoek naar de snelheid van de betondegeneratie Tunnel Rotterdam Noordrand (TRN)'. Het onderzoeksrapport (TNO 2018 R10889, 10 augustus 2018) is beschikbaar op de website van IenW.

¹³ Bij het uitkomen van deze voortgangsrapportage lopen er nog twee onderzoeken naar de betonkwaliteit van spoorinfra: 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 (afronding voorzien eind dit jaar) en een breed onderzoek naar de betonkwaliteit van de Betuweroute (afronding voorzien eind 2019).

3 Nieuwe infrastructurele maatregelen

3.1 Infrastructurele maatregelen ter vermindering geluidshinder

De Tweede Kamer is per brief van 1 oktober 2015¹⁴ 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 IenW. 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 Infrastructurele maatregelen ter verbetering vervoerprestaties

Vanaf 2017 werken ProRail en NS in het kader van het Verbeterprogramma HSL-Zuid aan concrete operationele maatregelen om de prestaties op korte termijn te verhogen. Daarnaast bereiden ProRail en NS investeringen voor die de betrouwbaarheid op (middel)lange termijn verder kunnen verbeteren. Daarvoor is op het Infrastructuurfonds € 60 mln. gereserveerd. In het verslagjaar is de haalbaarheid van diverse investeringsmaatregelen door ProRail en NS onderzocht. Deze zijn in de Stuurgroep HSL-Zuid besproken met als voorlopige uitkomst de volgende maatregelen in uitvoering te nemen:

- *Reductie van windhinder op de HSL-Zuid:* het plaatsen van windschermen op de Brug Hollandsch Diep. De planstudie is gestart en de realisatie wordt voorzien voor 2019/2020.
- Spanning-aarde¹⁵ rijden is belangrijke oorzaak van strandingen in de storingsgevoelige spanningssluispassages. Door het aanbrengen van een extra schakeling volgend jaar wordt de kans op spanning-aarde rijden verkleind.
- Wanneer om andere reden alsnog een stranding plaatsvindt wordt deze door de inmiddels geplaatste inspectiecamera's eerder gesignaleerd, waardoor de dienstregeling weer sneller op gang wordt gebracht.
- Voorkomen van verstoringen als gevolg van zwanen en reeën die in het spoor komen.

Overige maatregelen zijn nog in onderzoek.

¹⁴ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2015-2016, Kamerstuk 22026 nr. 482

¹⁵ Kortsluiting die ontstaat als een trein met niet-gestroken stroomafnemers de spanningssluis inrijdt.

4 Vervoer

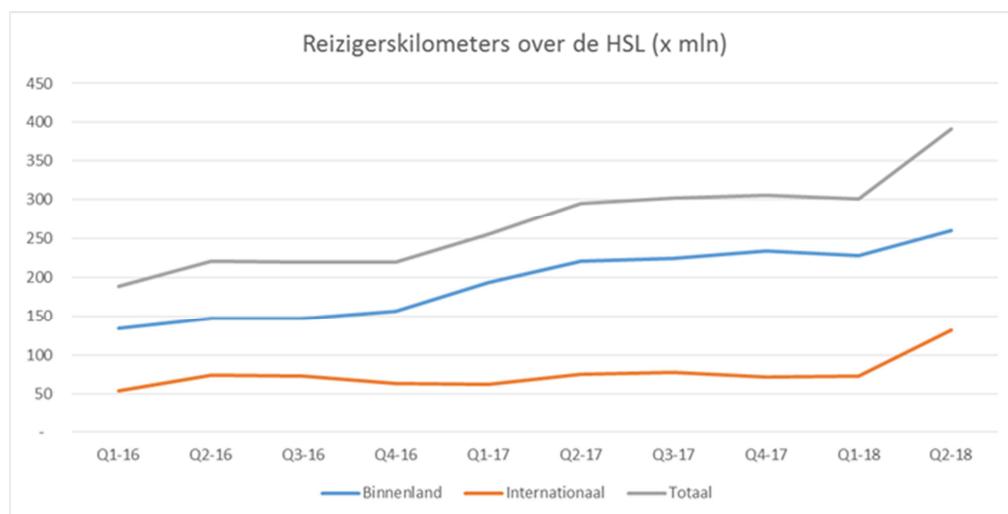
4.1 Reizigersgroei

De groei van het aantal binnenlandse reizigerskilometers over de HSL-Zuid blijft - net als voorgaande jaren - hoog. Op de binnenlandse trajecten is het aantal reizigerskilometers in het eerste half jaar van 2018 met 18% gestegen t.o.v. het eerste half jaar van 2017. Dit is een forse groei. Ter vergelijking; op het hoofdrailnet als geheel is de gemiddelde groei bijna 2%. Sinds april 2018 rijdt de IC Brussel over de HSL-Zuid. Die rijdt dit jaar in de plaats van één van de vier IC direct treinen per uur tussen Amsterdam en Rotterdam (vanaf dienstregeling 2019 rijdt de IC Brussel als separate, vijfde, trein). De binnenlandse reizigers op deze trein zijn meegerekend met het nationaal volume. Het volume internationale reizigerskilometers is in het eerste half jaar van 2018 sterk gestegen. Dat wordt vooral veroorzaakt doordat de IC Brussel vanaf april 2018 over de HSL-Zuid is gaan rijden.

	Reizigerskilometers (x miljoen)		
	Binnenland	Internationaal*	Totaal**
Q1 2016	134	54	188
Q2 2016	147	74	221
Q3 2016	147	72	219
Q4 2016	157	63	220
Q1 2017	193	62	255
Q2 2017	220	75	296
Q3 2017	224	78	302
Q4 2017	234	72	306
Q1 2018	228	72	301
Q2 2018	260	131	391

* Het aantal internationale reizigerskilometers wordt in principe gevormd door de reizigerskilometers van Thalys, Eurostar en de internationale reizigers in de IC Brussel. De reizigerskilometers van Eurostar (twee treinen per dag) kunnen door NS echter niet geleverd worden en zijn dus geen onderdeel van de in deze tabel genoemde internationale reizigerskilometers.

** Er kan sprake zijn van afrondingsverschillen.



4.2 Ontwikkeling ingroei HSL-Zuid aanbod

In de verslagperiode zijn twee nieuwe diensten geïntroduceerd op de HSL-Zuid. Sinds 4 april 2018 rijdt Eurostar met een frequentie van 2x per dag tussen Amsterdam en Londen. Vanuit Londen naar Amsterdam betreft het een directe verbinding, waarbij alle reizigers in Londen door de benodigde beveiliging- en grenscontroles gaan. De reistijd in deze richting is 3 uur en 41 minuten. Vanuit Nederland naar Londen betreft het in eerste instantie een indirecte verbinding, waarbij de reizigers in Brussel de trein verlaten om aldaar door de benodigde beveiliging- en grenscontroles te kunnen gaan. Hierdoor is de reistijd in deze richting één uur langer. Ondertussen wordt gewerkt aan het mogelijk maken van beveiliging- en grenscontroles op de Nederlandse stations, waardoor een directe verbinding van Nederland naar Londen gerealiseerd kan worden. De ambitie van de Nederlandse overheid is dat Eurostar deze directe verbinding vanaf eind 2019 (dienstregeling 2020) kan gaan rijden.

Sinds 9 april 2018 rijdt de Intercity Brussel over de HSL-Zuid. De reistijd tussen Amsterdam en Brussel (via Breda) is hiermee ongeveer een half uur korter geworden. NS en NMBS rijden via het zogenaamde 12/4-model. Dit betekent dat de Intercity Brussel 12x per dag vanuit Amsterdam naar Brussel v.v. rijdt en 4x per dag vanuit Den Haag naar Brussel v.v. rijdt.

Met de introductie van de Eurostar en de IC Brussel over de HSL-Zuid zijn alle treindiensten uit het zogeheten alternatieve aanbod van NS na het wegvallen van de Fyra/V250 geïntroduceerd.

Financiën

5.1 Verslagperiode

Projectbudget (€ mln)

Stand VGR 40 (30 juni 2017)	7.351,6
Budgetmutaties verslagperiode	-70,6
Stand VGR 41 (30 juni 2018)	7.281,0

In de verslagperiode is € 70,6 miljoen uit het budget overgeheveld naar IF artikel 13.03 omdat de geluidsmaatregelen HSL-Zuid als separaat MIRT-project zullen worden begroot en verantwoord.

De overige budgetmutaties zijn per saldo nihil en betreffen: de toevoeging van € 6,4 miljoen uit de investeringsruimte in verband met het restrisico voor zettingsproblematiek (zie VGR 40), de overheveling van € 7,4 miljoen naar artikel IF 13.04 in verband met de uitvoering van zettingsmaatregelen door Infrasppeed op de locatie Schuilingervliet, de toevoeging van € 0,9 miljoen prijscompensatie, de toevoeging van € 0,6 miljoen in verband met het bijstellen van de verwachte opbrengsten grondverkoop, de overheveling van € 0,3 miljoen naar artikel IF 13.02 in verband met de afhandeling van grondverwerving door ProRail en de overheveling van € 0,2 miljoen naar artikel IF 13.04 in verband met voorbereidende werkzaamheden geluid door Infrasppeed.

Verplichtingen (€ mln)

Stand VGR 40 (30 juni 2017)	7.269,0
Realisatie verslagperiode	-4,6
Stand VGR 41 (30 juni 2018)	7.264,4

In de verslagperiode is € 0,1 miljoen aan verplichtingen aangegaan voor de afhandeling van schades en is € 4,7 miljoen aan verplichtingen afgeboekt in verband met de overheveling van geluid naar artikel IF 13.03 (€ 3,4 miljoen) en de afhandeling van grondverwerving 2017 (€ 1,3 miljoen).

Uitgaven (€ mln)

Stand VGR 40 (30 juni 2017)	7.264,9
Realisatie verslagperiode	-0,6
Stand VGR 41 (30 juni 2018)	7.264,3

In de verslagperiode is € 0,1 miljoen uitgegeven aan de afhandeling van schades en is € 0,7 miljoen aan uitgaven afgeboekt in verband met de overheveling van geluid naar artikel IF 13.03. Ook de hiermee samenhangende verstrekte voorschotten zijn overgeboekt naar artikel IF 13.

Ontvangsten (€ mln)

Stand VGR 40 (30 juni 2017)	353,1
Realisatie verslagperiode	0,0
Stand VGR 41 (30 juni 2018)	353,1

In de verslagperiode zijn geen ontvangsten gerealiseerd.

5.2 Toekomstgerichte financiële informatie

Het resterend budget voor de afhandeling van de restpunten HSL-Zuid bedraagt per 30 juni 2018 nog € 16,7 miljoen. Bij de voorjaarsnota 2019 zal dit worden aangevuld met € 15,3 miljoen ter dekking van de hogere kosten voor beton- en zettingsproblematiek zoals uit de risico analyses blijkt. Het restbudget komt hiermee dan uit op € 32 miljoen. Dit bedrag bestaat uit € 20,0 miljoen voor de zettingsproblematiek, € 3,9 miljoen voor de betonproblematiek en € 8,1 miljoen voor de afwikkeling van overige restpunten.

Zettingenproblematiek

In 2017 is een risico-analyse uitgevoerd naar de te verwachten kosten voor de zettingenproblematiek op de HSL-Zuid. Op basis van deze analyse was de verwachting dat de noodzakelijke nog uit te voeren maatregelen nog € 16 miljoen zouden kosten. In 2018 is deze analyse geactualiseerd welke laat zien dat de nog te verwachten kosten moeten worden bijgesteld naar € 27,4¹⁶ miljoen. De toename houdt verband met het aantal te herstellen voegen op de locatie Schuilingervliet. Om deze hogere te verwachten kosten te dekken wordt € 11,4 miljoen toegevoegd aan het HSL-Zuid budget. De totale € 27,4 miljoen is inclusief de reeds naar artikel 13.04 overhevelde € 7,4 miljoen (zie paragraaf 5.1) voor de reeds verstrekte opdracht aan Infrasppeed. Voor de nog resterende maatregelen is dus nog € 20 miljoen benodigd. Voor de afwikkeling van de zettingenproblematiek is derhalve naar de huidige inzichten voldoende budget beschikbaar.

Betonproblematiek

In 2018 is het brede onderzoek naar betonproblematiek op de HSL-Zuid afgerond (zie paragraaf 2.2.1) en is eveneens een risico analyse uitgevoerd naar de te verwachten kosten voor betonproblematiek op de HSL-Zuid¹⁷. In deze analyse wordt aangenomen dat stempels (betonnen constructie tussen 2 wanden) extra worden geïnspecteerd (jaarlijks in plaats van driejaarlijks) en dat op langere termijn mogelijk maatregelen nodig zijn in verband met (dreigende) schade aan stempels. Daarnaast wordt verondersteld dat een beperkt aantal kunstwerken (ca. 10) over circa tien jaar en 50 jaar op betondegeneratie worden geïnspecteerd, mogelijk leidend tot (preventieve) maatregelen om versnelde carbonatatie tegen te gaan. In totaal gaat het voor de resterende levensduur om € 23,7 miljoen aan nog te verwachten kosten. ProRail is echter van mening dat jaarlijkse inspecties van stempels (kosten € 9,8 mln.) onnodig zijn omdat de driejaarlijkse inspecties en de acht-jaarlijkse hoofdinspecties die nu regulier worden uitgevoerd voldoende zicht geven op de kwaliteit van het HSL-Zuid beton om indien nodig tijdig maatregelen te

¹⁶ De risico-analyse zettingen/verplaatsingen HSL-Zuid (BF4341-R001-F0.1, 3 juli 2018) is beschikbaar op de website van het Ministerie van IenW.

¹⁷ De risico-analyse betondegeneratie HSL-Zuid (T&PBF4341R002F2.0, 24 augustus 2018) is beschikbaar op de website van het Ministerie van IenW.

kunnen nemen. Van het resterende deel van de verwachte kosten (€ 13,9 miljoen) heeft € 10 miljoen betrekking op de periode 2040-2070 en slechts € 3,9 miljoen op de huidige IF-periode (tot 2031). Bij de voorjaarsnota 2019 wordt dit bedrag toegevoegd aan het HSL-Zuid budget. Voor de afwikkeling van de betonproblematiek is daarmee naar de huidige inzichten voldoende budget beschikbaar.

Overige restpunten

De uitgaven voor de afwikkeling van schades/nadeelcompensaties en grondverwerving zullen naar verwachting € 5,6 miljoen bedragen op basis van de huidige inschattingen van het Schadevergoedingsschap HSL-Zuid/A16/A4 en ProRail. Het risico dat de opbrengst uit begrote grondverkopen niet wordt behaald is € 1,4 miljoen. Voor de nog uit te voeren evaluaties en onderzoeken is naar schatting € 1,1 miljoen benodigd. Voor de afwikkeling van de overige restpunten is derhalve naar de huidige inzichten voldoende budget beschikbaar.

Geluidsmaatregelen en Verbeterprogramma HSL-Zuid

In de reguliere begrotingsnota's wordt gerapporteerd over de budgetten en uitgaven van de infrastructurele projecten Geluidsmaatregelen HSL-Zuid en Prestatieverbetering HSL-Zuid conform de geldende MIRT-systematiek (MIRT-blad 781 – Maatregelenpakket HSL-Zuid).

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
17 juli 2017	Beantwoording vragen van het lid Jetten (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over het bericht dat de boete voor NS en ProRail niet ten koste mag gaan van de reiziger (ingezonden 19 april 2017).	ah-tk-20162017-2346
25 juli 2017	Verslag Algemeen overleg Spoor (22 juni 2017)	kst-29984-728
21 augustus 2017	Halfjaarrapportage Beheerconcessie ProRail 2017	
15 september 2017	Halfjaarrapportage Vervoerconcessie NS 2017	blg-819595
12 oktober 2017	Voortgangsrapportage 40 Hogesnelheidslijn Zuid	blg-820760
13 oktober 2017	Aanbiedingsbrief veertigste Voortgangsrapportage (VGR 40) HSL-Zuid	kst-22026-498
26 oktober 2017	Accountantsrapport bij voortgangsrapportage 40 Hogesnelheidslijn Zuid	blg-822834
1 november 2017	Aanbiedingsbrief bij controlerapport ADR op VGR 40	kst-22026-499
28 november 2017	Beantwoording vragen over VGR40	kst-22026-501
28 november 2017	Kabinetsreactie op het rapport Kiezen voor een goed spoor, Scenario's voor de ordening en sturing op het spoor na 20241	kst-29984-733
12 december 2017	Beheerplan 2018 ProRail	blg-827640
22 december 2017	Brief over moment van introductie IC Brussel over de HSL-Zuid en de operationele voorbereidingen	kst-22026-502
25 januari 2018	Brief over voortgang van de gesprekken tussen NS en NMBS over het invullen van belangrijke lessen uit de parlementaire enquête Fyra (Kamerstuk 33 678), i.v.m. het tijdspad voor de introductie IC Brussel	kst-22026-503
9 februari 2018	Beantwoording vragen van het lid Ziengs (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over KPI-wijzigingen van NS (ingezonden 27 december 2017).	ah-tk-20172018-1101
22 februari 2018	Externe analyse HSL Zuid	blg-837118
14 maart 2018	Verslag Algemeen overleg Spoor (14 februari 2018)	kst-29984-760
15 maart 2018	Brief over de definitieve startdatum IC Brussel,	kst-22026-504

	de schade aan spoorstaven en de betonkwaliteit op de HSL-Zuid	
20 april 2018	Vragen van het lid Jetten (D66) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de nieuwe tarieven en het assortiment voor de Intercity Brussel (ingezonden 28 maart 2018).	ah-tk-20172018-1832
26 juni 2018	Verlag Algemeen overleg Spoor 6 juni 2018	kst-29984-784
21 juni 2018	Brief Internationaal personenvervoer: spoor versus luchtvaart	kst-29984-783