

Vergaderjaar 2003–2004

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

22 589

Betuweroute

28 724

Risico-reservering voor de Betuweroute en de HSL-Zuid

Nr. 184

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 23 september 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 3 september 2003 overleg gevoerd met mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat over:

I. HSL-Zuid:

- de brief van 11 april 2003 houdende de twaalfde voortgang-rapportage van de HSL-Zuid (22 026/28 724, nr. 178);
- de brief van 23 juni 2003 houdende het rapport van de accountantsdienst inzake het project HSL-Zuid (22 026, nr. 180);
- de lijst van vragen en antwoorden (22 026/28 724, nr. 181);
- de brief van 26 juni 2003 inzake Risicoreservering (28 724, nr. 10);

II. Betuweroute:

- de brief van 8 april 2003 houdende de dertiende voortgangs-rapportage van de Betuweroute (22 589, nr. 219);
- de brief van 26 mei 2003 houdende het accountantsrapport bij de voortgangsrapportage Betuweroute (22 589, nr. 220);
- de lijst van vragen en antwoorden d.d. 9 juli 2003 (22 589, nr. 222);
- de brief van 20 augustus 2003 inzake onderzoek versoberings-opties Betuweroute (22 589, nr. 223);

III. Risicoreserveringen HSL-Zuid/Betuweroute:

- de lijst van vragen en antwoorden van de Algemene Rekenkamer over het rapport «Risicoreservering HSL-Zuid en Betuweroute» (28 724, nr. 12);
- de lijst van vragen en antwoorden van de minister van Verkeer en Waterstaat over het rapport «Risicoreservering HSL Zuid en Betuweroute» (28 724, nr. 13).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Ten Hoopen (CDA), Dijsselbloem (PvdA), De Pater-van der Meer (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPF), Van den Brand (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bruls (CDA), Van der Ham (D66), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD) en Van Hijum (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Tichelaar (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Huizinga-Heringa (ChristenUnie), De Grave (VVD), Szabó (VVD), Van Winsen (CDA), Van Dijken (PvdA), Haverkamp (CDA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Buijs (CDA), Vergeer (SP), Jager (CDA), Mastwijk (CDA), Eurlings (CDA), Giskes (D66), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtveld (VVD) en Hessels (CDA).

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vindt dit een ingewikkeld overleg omdat de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat overweegt een onderzoek te doen naar de risicoreserveringen en dat onderzoek ook de huidige periode kan omvatten.

De voortgangsrapportages slaan op de periode juli 2002 tot en met december 2002. De Algemene Rekenkamer constateert dat zowel bij de HSL als bij de Betuweroute onduidelijkheid bestaat over de post uitvoeringsonvoorzien. Op basis van welke vooraf gestelde criteria wordt deze post ingezet?

Bij de HSL speelt het innovatieve karakter van het aanbestedingstraject, de PPS. Aanleg en bovenbouw zijn apart aanbesteed. Dat kan ertoe leiden dat deze bouwtrajecten niet goed op elkaar aansluiten, waardoor een eventuele besparing kan verdwijnen. Welke lessen trekt het ministerie hieruit?

Bij grote infrastructurele projecten is sprake van financiële risico's. Verkeer en Waterstaat heeft een nieuwe modus geïntroduceerd met risico-reservering. Mevrouw Dijksma heeft grote aarzelingen bij het gebruik van een risicoreservering omdat het budgetrecht van de Kamer daarmee ernstig beperkt lijkt te worden. Gesprekken over risicoreserveringen zijn altijd vertrouwelijk geweest. Zij vraagt zich af, of dit in alle gevallen noodzakelijk is. De Kamer moet in het openbaar haar verantwoordelijkheid kunnen nemen voor bepaalde beslissingen. Bij de versoberingsopties inzake de Betuweroute wordt de Kamer wél de concrete vraag voorgelegd, of er meer geld zou moeten worden besteed aan de tunneltechnische installaties (TTI's). Zo zou het ook bij de HSL moeten gaan want pas dan kan de Kamer haar controlerende rol maximaal uitoefenen. Er zijn weliswaar projectbudgetten en overschrijdingen maar de minister geeft onvoldoende de actuele ramingen aan. Ook de Algemene Rekenkamer wijst hierop. Hoeveel kost het nu werkelijk?

Nederland zou bij een vertraagde oplevering van de HSL aan België een boete moeten betalen van 23 mln euro per maand. In Cobouw van 26 augustus 2003 wordt echter gesteld dat dit bedrag schromelijk overdreven is. Bij een te late oplevering zou Nederland slechts 9 mln euro per maand moeten betalen. Kan de minister hierop reageren en de Kamer een schriftelijke onderbouwing doen toekomen?

Bij de Betuweroute is een aantal onderwerpen nog niet afgerond. De kosten voor engineering, advisering en toezicht (EAT) rijzen de pan uit. Er is een geschil tussen Verkeer en Waterstaat en ProRail over het begrote bedrag. Is de minister inmiddels on speaking terms met ProRail? Is het probleem uit de wereld geholpen?

Ook hier is de post onvoorzien interessant. Er is 116 mln euro uitgegeven van het totaal begrote bedrag van 273 mln. De verwachting is dat het laatste bedrag nog hoger zal worden. Het is echter onduidelijk waar dit aan te wijten is.

De projectdirectie van de Betuweroute is geen onderdeel van het ministerie van Verkeer en Waterstaat maar een organisatie op afstand. Is het waar dat de minister te laat geïnformeerd wordt over kostenstijgingen zoals bij de TTI's en wat denkt zij daaraan te doen?

Het projectbudget is verhoogd met 70 mln euro. Kan de minister duidelijkheid verschaffen over het feit dat het extra geld gehaald wordt uit de verwachte EU-bijdrage en uit de post bodemsanering?

Een duidelijke begroting is zeer belangrijk. Wat gebeurt er precies? Hoeveel posten worden er verschoven en waarom? Het lijkt alsof de risicoreservering en de post onvoorzien gebruikt worden als een soort budgettair oplapmiddel om allerlei gaten te dichten zonder dat, althans in het verleden, daarvoor vooraf goedkeuring aan de Kamer is gevraagd. Mevrouw Dijksma blijft erbij dat de Kamer tijdens een begrotingsonderzoek min of meer bij toeval die risicoreservering heeft ontdekt en

vraagt zich af wat er gebeurd zou zijn als dat niet het geval geweest was. In het geval van extra uitgaven moet de minister de Kamer daarvan onverwijd op de hoogte stellen. De Kamer moet daarover vooraf kunnen oordelen want terugdraaien van eenmaal gedane uitgaven is immers een wassen neus.

Mevrouw Dijkema is het ermee eens dat elektrificatie met het oog op de toekomst de beste keuze is.

De brief van de minister verschaft geen duidelijkheid over de TTI's. Er zijn echt rare dingen aan de hand. De vraag is of gekozen moet worden voor een sprinklerinstallatie of voor ventilatiesystemen. Beide systemen schijnen even veilig te zijn, terwijl een ventilatiesysteem veel goedkoper is. De burgemeesters van de gemeenten waar de tunnels komen, willen om vergunningstechnische en andere redenen echter sprinklerinstallaties en daarom vraagt de minister de Kamer toestemming om tientallen miljoenen euro's extra uit te geven. Waarom zou er een soort state of the art systeem geïnstalleerd moeten worden voor een tunnel die vooral gebruikt wordt voor goederenvervoer? De desbetreffende burgemeesters hebben de Kamer een rapport van het bureau SAVE toegestuurd waarin staat dat uit onderzoek blijkt dat de sprinklerinstallaties veel veiliger zijn. Dat maakt het nemen van een beslissing moeilijk c.q. onmogelijk. Bovendien is er nog steeds geen beleidskader voor de tunnels in Nederland. Voordat er een beslissing genomen kan worden, wil mevrouw Dijkema een reactie op het rapport van SAVE plus een beleidskader voor de tunnels.

Ten slotte wijst mevrouw Dijkema op de motie-Leers (22 026, nrs. 56) en de motie-Verbugt c.s. (22 026, nr. 60) over het aantal internationale aansluitingen waarop Den Haag recht moet blijven houden en vraagt de minister, deze moties alsnog uit te voeren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) merkt op dat het om ernstige zaken en moeizame projecten gaat. Er is sprake van grote overschrijdingen van begrotingen. Het jongste rapport van de Algemene Rekenkamer concludeert nogmaals dat de Kamer onvoldoende geïnformeerd is om haar controlerende functie te kunnen waarmaken. Het gaat daarbij zowel om informatie over de financiële kant als over het beleid. De Kamer staat op het punt een eigen onderzoek te gaan verrichten. Het project gaat echter voort; er wordt nog steeds geld uitgegeven; er worden nog steeds keuzes gemaakt, dus moet de Kamer haar controlerende taak blijven vervullen. Dat is te meer belangrijk omdat anders de HSL en de Betuweroute andere noodzakelijke openbaarvervoerprojecten zullen wegdrücken in de begroting.

Blijft de maximale overschrijding nog steeds binnen het op de begroting staande bedrag van 985 mln? Hoe ontwikkelen de tegenvallers zich? Kan de minister aangeven in welke tempo de risico's zullen optreden? Is er dit jaar een extra greep uit de kas te verwachten? Hoe ligt het in 2004 en 2005? Is de verwachte opleveringsdatum van de HSL en de Betuwelijn nog steeds 2007 en 2006?

In de stukken wordt gesproken over scopewijzigingen, posten onvoorzien, project onvoorzien, uitvoeringsonvoorzien, risico's en risicoreserveringen. Heel snel is niet meer glashelder wat waaronder valt en hoe het totale bouwwerk eruit ziet. Er moet niet langer gewerkt worden met een risicoreservering als dat betekent dat er voor het komende jaar geld klaargezet wordt door het ministerie als niet duidelijk is waaraan dat besteed gaat worden want met die systematiek wordt het budgetrecht van de Kamer te veel aangetast. De heer Duyvendak wil terug naar de oude systematiek van een post onvoorzien waarbij bepaalde criteria gelden om daarop te boeken. Bij het ene project loopt die post al vol en bij het andere bijna. Als er tegenvallers aankomen, moet de minister deze melden en kan de Kamer al dan niet toestemming verlenen. Als zij in het MIT of ergens anders ruimte wil houden in de begroting voor tegenvallers op welk

project dan ook, is dat best. Voor scopewijzigingen geldt in feite hetzelfde mechanisme. De minister hanteert een andere definitie van scope dan de Rekenkamer. Er moet volgens de minister heel wat aan de hand zijn, wil het een verandering van scope zijn die gemeld moet worden aan de Kamer en waarvoor de Kamer toestemming moet verlenen. De Rekenkamer is daarin veel strenger en de heer Duyvendak steunt de opvatting van de Rekenkamer.

In de voortgangsrapportage wordt geen hard bedrag genoemd. De meest relevante cijfers worden niet gegeven. De minister moet voldoen aan de informatieplicht en deze gegevens de volgende keren vermelden, zeker als de financiële beheersbaarheid en het uit de hand lopen van de uitgaven het grote issue in het debat is!

Er is nog steeds geen beeld van de exploitatie van de Betuwelijn. Mede op aandrang van de LPF is daarover in het regeerakkoord van het eerste kabinet-Balkenende gesteld dat er een plan zou komen. De minister hoopt na de jaarwisseling zover te zijn. Zij heeft gesproken over een soort vervoersdwang. Kan zij dat nader toelichten? In De Telegraaf van enkele dagen geleden zegt een hoge ambtenaar van V&W namelijk dat de Betuwelijn niet bevoordeeld zal worden boven andere vervoersmodaliteiten. Heeft de minister de intentie om de motie-Hofstra c.s. (22 589, nr. 214) uit te voeren?

Is het in de brief van 20 augustus opgenomen bedrag van 17 mln een nieuw bedrag of is dit al eerder opgenomen in de risicoreservering? De Kamer kan op deze manier niet zien hoeveel iets méér kost en ten laste waarvan het komt.

De tunnelveiligheid is een hard punt van dit AO. Er wordt een enorme graai gedaan in de toch al schaarse publieke middelen. Destijds zei minister De Boer dat er samen met BZK een keuze gemaakt zou worden op basis van een beleidsnota. Hoe is het mogelijk dat er nu een concreet plan ligt terwijl de beleidsnota er nog niet is?

Het gaat tussen sprinklers en ventilatie. Het gekozen sprinklersysteem valt 65 mln euro duurder uit dan ventilatie. De jaarlijkse exploitatie bedraagt 2 mln tot 7 mln. Het is onbegrijpelijk dat de minister vanwege bestuurlijke tegenwind van enkele burgemeesters voor deze ontzettend dure optie kiest. Het begrote bedrag was 125 mln en nu moet er veel geld bij: 49 mln voor ventilatie of 114 mln voor de sprinklerinstallatie. Hoe komt het dat deze post destijds zo relatief laag geraamd is?

Waar nu sprake is van 25 internationale verbindingen, zou Den Haag terugvallen naar vier terwijl de Kamer heeft uitgesproken dat het aantal gelijk moest blijven. Dat is heel erg scheef. Is de minister van plan de desbetreffende moties uit te voeren en op welke manier?

De minister moet precies aangeven waarom het iedere maand dat de HSL later klaar is, 23 mln extra zou kosten. De heer Duyvendak vraagt zich of de minister niet ten onrechte de Kamer op een cruciaal moment met verkeerde machtsmiddelen onder druk heeft gezet.

De heer **Hermans** (LPF) wijst op de tegenstelling tussen de opvattingen van de Algemene Rekenkamer en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De Kamer moet zich uitspreken over de manier van begroten en de manier waarop zij van informatie wenst te worden voorzien. Hij onderschrijft het rapport van de Algemene Rekenkamer en is van mening dat het ministerie voor méér duidelijkheid in de cijfers moet zorgen.

Zal bij toekomstige beslissingen over grote infrastructurele projecten altijd het loon- en prijspeil worden aangegeven en het onderhoud mee worden begroot, zoals toegezegd?

Hij sluit zich aan bij de vragen over het artikel in Cobouw over de HSL. De twaalfde voortgangsrapportage over de HSL roept veel vragen op over de manier van begroten en de informatieverstrekking aan de Kamer. De post onvoorzien van 471 mln is volgens het ministerie op dit moment volledig aangewend. Is dit inderdaad zo en wordt vanaf nu de risicoreservering

aangewend? Waarvoor is de post onvoorzien precies aangewend? Voor meerwerk, onverwachte zaken of tegenvallers?

Hij sluit zich aan bij de vragen over extra risico's. Doet het niveau van de risicoreservering recht aan de gesignaleerde risico's?

Volgens het ministerie zit er tot nu toe geen voordeel in innovatieve aanbestedingsvormen. Zijn bepaalde onderdelen in dezen wel succesvol? Kan de minister reageren op de opmerking van de Rekenkamer over ongelukkig gekozen contractvormen?

Er is een geschil tussen het ministerie en ProRail over de vraag wie het bedrag van 96 mln euro EAT-kosten moet betalen. Kan er schriftelijke een specifieke onderbouwing van deze kosten worden gegeven?

Volgens de Rekenkamer worden de soorten overschrijdingen niet zuiver begroot. Kan de minister toezeggen dat dit zal worden verbeterd? De heer Hermans vindt het juist dat de minister nu vooraf toestemming vraagt om extra geld uit te geven voor TTI.

In lijn met de brief van 3 oktober 2000 is in de voortgangsrapportage geen prognose opgenomen van de verwachte totale projectkosten. De Rekenkamer acht deze manier van informatieverschaffing echter niet juist. Is de minister bereid om halfjaarlijks de prognose van het RIB en de Projectorganisatie Betuweroute aan de Kamer toe te sturen?

ETCS-2 wordt mogelijk niet tijdig opgeleverd waardoor opening van de lijn zal moeten worden uitgesteld. Verder zijn de Europese specificaties nog niet stabiel. Is de keuze voor ETCS dan wel verantwoord op dit moment? Zou een temporisering niet mogelijk zijn teneinde meer zicht te krijgen op nog bestaande onzekerheden, zoals het mogelijke besluit tot een ander Europees systeem? Temporisering zou ook de rentelasten in een ander perspectief kunnen zetten. De heer Hermans wil ook graag een nadere onderbouwing, voorzien van cijfermateriaal, van de keuze voor ETCS-2 en 25 kV.

In de risicoanalyse van de reservering voor TTI is rekening gehouden met een risico van 235 mln. De Rekenkamer hield zelfs rekening met 500 mln. Het gemelde tekort van 104 mln wijkt hiervan nogal af. Zijn dit alle tegenvallers, of zijn er in de toekomst nog meer te verwachten? Het is inderdaad heel vreemd dat het op basis van het veiligheidsniveau van een zeer drukke reizigersvervoerstunnel geraamde bedrag veel lager is dan het bedrag voor het veiligheidsniveau in een goederenvervoertunnel. Hij onderschrijft de mening dat eerst het beleidskader tunnelveiligheid beschikbaar moet zijn voordat er tot een beslissing wordt overgegaan. Ten slotte sluit hij zich aan bij de vragen over de exploitatie van de Betuwelijn.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) stelt dat in de twaalfde voortgangsrapportage wat risicobeheersing betreft een grote slag geslagen is door de projectorganisatie. Er is een sponsoroverleg gestart waarmee de verantwoordelijkheden wat breder worden getrokken. Gaat het goed met het kasritme bij de HSL-Zuid of moet er in de loop van dit begrotingsjaar rekening gehouden worden met het verschuiven van andere projecten? Heeft het Rijk de door de gemeente Zoetermeer aangespannen procedure gewonnen en heeft dit verder geen consequenties voor de uiteindelijke oplevering van de HSL?

Hoe staat het met het geschil over de grondwateronttrekking in de buurt van Rotterdam? In hoeverre heeft de droogte van het afgelopen jaar gevolgen voor de grondwateronttrekking?

Zal het station Amsterdam-Zuid WTC tijdig gereed zijn voor de HSL? En hoe staat het met het station Breda?

De heer Van Haersma Buma sluit zich aan bij de vragen over Den Haag. Kan de minister nader ingaan op het advies van de Algemene Rekenkamer om in de toekomst het systeem van risicoreserveringen niet meer te hanteren? De Rekenkamer meent ook dat het kabinet in een eerder stadium moet wijzen op risico's die zich in de toekomst kunnen voordoen.

Maximale openbaarheid is een belangrijk goed maar de vrees bestaat dat daardoor de kosten bij de aanbesteding hoger worden. De Rekenkamer adviseert min of meer per geval te beslissen of het al dan niet openbaar gemaakt wordt. Hoe ziet de minister dat?

De heer Van Haersma Buma kan zich vinden in de argumenten om te kiezen voor elektrificatie met 25 kV en ETCS-2. Het is hem echter niet duidelijk waarom gekozen wordt voor 25 kV in plaats van 15 kV zoals in Duitsland het geval is.

Waarom is in 1997 in het «Groene Boekje» opgeschreven dat er sprinklerinstallaties moesten komen als nu blijkt dat dit met enorme kosten gepaard gaat en deze installaties eigenlijk niet nodig zijn? Wordt in de toekomst voor alle tunnels voor sprinklerinstallaties gekozen? Zijn tunnels in andere landen ook voorzien van dergelijke installaties? Zijn er ook tunnels waar goederentreinen doorheenrijden die niet voorzien zijn van sprinklerinstallaties? Moeten die dan ook aangepast worden? De minister moet teruggaan naar de betreffende gemeenten. Als die zo'n installatie willen, moeten zij maar betalen. Als dat niet mogelijk is, moeten die 65 mln euro extra niet komen uit de risicoreservering maar uit het reguliere infrastructuurbudget voor die regio.

Er zijn geluiden dat de brandwerende bekleding van de tunnels bestand moet zijn tegen 1100 graden Celsius in plaats van tegen 1000 graden Celsius. Wat kost dat extra? Door wie wordt die eis gesteld? Was 1000 graden Celsius niet goed genoeg? Bij de overkapping bij Barendrecht is met het oog op de krappe planning besloten om uit te gaan van de maximale variant inzake TTI teneinde verdere stagnatie in de vergunningverlening te voorkomen. Dat heeft voor HSL-Zuid geleid tot additionele kosten ad 15,6 mln euro. Kan de minister ook meer duidelijkheid geven over ontsporingsgeleiding? En zijn er nog meer zaken te verwachten waarbij de bevoegde gezagen eisen kunnen gaan stellen die het nog veel duurder maken?

De heer **Hofstra** (VVD) merkt op dat de vraag of deze projecten nog wel beheersbaar zijn, langzamerhand thuishoort in het rijtje retorische vragen. Een aannemer heeft de opdracht voor de onderbouw gekregen, terwijl nog niet bekend is wat er bovenop gemaakt moet worden. Er is vergeten om opleveringsdocumenten en overdrachtdocumenten te maken. Er wordt een coating aangebracht op de brug over het Hollands Diep terwijl de Infraprovider die de bovenbouw installeert daarover niet goed geïnformeerd is en dus een claim indient. Het is ook treurig dat er bij de voorbereiding gesteggel is ontstaan tussen ProRail die het eigenlijk moet doen omdat het spoorwegaanbouw is, Rijkswaterstaat die het overneemt en de externe adviseurs. Wanneer er 50 mln bespaard kan worden in een PPS-constructie, hoe kan er dan 60 mln aan die externe adviseurs worden betaald? Het is wel vreemd om in de accountantsrapporten te moeten lezen dat de projectorganisatie toereikend is.

De tunnel schijnt zo vroeg klaar te zijn dat de Fransen, Portugezen en Algerijnen die eraan werken vóór de kerstdagen naar huis kunnen. Dat lijkt een meevaller maar er is boetebeding afgesproken en de aannemer krijgt een zeer grote bonus omdat hij eerder klaar is. Hoeveel is dat precies?

De eindafrekening ziet er als volgt uit: Betuweroute 4,7 mld; HSL-Zuid 5,9 mld; risicoreservering afgerond 1 mld; er is een private financiering van 826 mln euro voorgeschoten vanuit het FES waarvan waarschijnlijk geen cent binnenkomt. Bij elkaar opgeteld is dat 12,411 mld. De VVD is de beroerdste niet en rondt het af op 12,5 mld euro! Betuwelijn klaar op 31 december 2006; HSL-Zuid op 1 april 2007. De heer Hofstra stelt voor, bij de begrotingsbehandeling te bekijken of dit de deal is. Er moet een duidelijk kader zijn.

In principe moeten de risicoreserveringen openbaar zijn. De regels moeten gevolgd worden. Geld dat in de begroting staat, is niet van aanne-

mers. Het is geld dat door de belastingbetaler is betaald en de minister kan het via concurrentie en slim beleid op een goede manier uitgeven. De heer Hofstra is zeer voor openbaarheid. Zou de vertrouwelijke lijn gekozen worden, dan moet er bij deze projecten eigenlijk een dubbele boekhouding gemaakt worden en dat is veel erger.

Hij onderschrijft de opvatting van de Rekenkamer dat er sprake is van een scopewijziging zodra de functionele specificatie gewijzigd wordt. De minister moet dit onmiddellijk aan de Kamer melden zodat de Kamer dat al dan niet kan goedkeuren.

Risico's in de vergunningensfeer moeten worden voorkomen. De volgende voortgangsrapportages moeten helderder zijn in de definities. Wat is scope? Wat is inflatie? Wat is onvoorzien, etc.?

De heer Hofstra is een voorstander van een verhoging van de infraheffing. De Duitsers hebben een hogere infraheffing dan de Nederlanders. De Betuwelijn wordt een soort uitbreiding van het Duitse net. De belangrijkste vervoerder is een maatschappij die onder de Duitse Bahn valt. De Betuwelijn wordt aangelegd voor het goederenvervoer en het kan niet zo zijn dat een goederentrein over Utrecht rijdt als hij ook over de Betuwelijn kan rijden. Net als met slots op Schiphol moet er wel een bepaald beleid worden gevoerd ten aanzien van de routes die goederentreinen volgen. Hoe staat het met de aansluiting op het Duitse net? Kunnen de treinen echt doorrijden? Liggen daar geen blokkades?

Kan de minister een actualisatie van de prognose geven? Dat heeft ook te maken met de elektrificatie en de versoberingsmogelijkheden. Zal het lang duren voordat het vervoer enige omvang krijgt of is er al direct sprake van veel vervoer?

Bij de HSL-Zuid is gelukkig meer duidelijkheid over de toekomstige exploitatie. Er ligt een duidelijk bod van de NS en de KLM om elk jaar 150 mln euro te betalen voor het mogen laten rijden van die treinen. Het is goed als de minister vasthoudt aan die lijn.

De heer Hofstra sluit zich aan bij de opmerkingen over de bediening van Den Haag door de HSL. De boeteregeling met België is ook hem niet helemaal duidelijk. Kunnen er onderling geen boeteregels wegvallen?

De Thalys is een bestaande samenwerking tussen SNCF, de Belgen, de Nederlanders en de Duitsers. Er moet meer informatie gegeven worden over de manier waarop die samenwerking zal worden beëindigd. Op grond van nieuwe Europese regelgeving is er vrije toegang tot de spoorwegen in Europa. Gaat dit allemaal wel goed, of komt er straks iemand van buiten die vanaf Parijs naar Amsterdam gaat rijden? Het is opvallend dat in de contracten wel sprake is van enige afspraken met België maar niet met de Fransen. Het is wel de bedoeling dat de trein verder gaat dan Parijs! De overschrijdingen bij de HSL-Zuid zijn vele malen groter dan bij de Betuweroute. Waarom is er geen versoberingsplan opgesteld voor de HSL-Zuid? Zit hier bijvoorbeeld de 1%-kunstregeling in? Op die manier kan er namelijk 60 mln euro bespaard worden. Er moeten toch flink wat zaken kunnen worden geschrapt? De heer Hofstra is akkoord bij de dure tunneltechnische aanpassingen bij Barendrecht omdat daar ook sprake is van personenvervoer.

Er wordt met smart gewacht op het rapport van het kabinet over de tunnels in de Betuwelijn. Als daaruit komt dat er sprinklers moeten worden geplaatst, lijkt dat de heer Hofstra een slecht rapport. Kan de minister dat stuk met spoed naar de Kamer sturen? Hij deelt de mening dat het onzin is om dat geld uit te geven.

Als er slechts af en toe een treintje op de Betuweroute rijdt, is het niet erg als daar gedieseld wordt en kunnen zelfs de geluidsschermen iets lager gemaakt worden. Als het vervoer zo langzaam groeit en het inderdaad zo is dat bij een keuze voor het dure systeem er een noodplan voor ATB is, laat dat dure systeem dan maar weg en maak eerst dat noodplan. Als het vervoer aantrekt, kan die bovenleiding altijd nog geplaatst worden. De

bovenleiding kost natuurlijk meer dan de bedragen die genoemd worden. Kan de minister een en ander specificeren?

Antwoord van de minister

De **minister** ziet de Betuweroute als een investering in de toekomst. De huidige keuzes moeten in dat licht gemaakt worden. Aansluiting op de Europese transportassen is essentieel voor de concurrentiepositie van de Nederlandse industrie en van de zeehavens. De Betuweroute is de slagader in de spoorverbinding tussen Rotterdam en het Europese achterland. De goederenstromen kunnen efficiënt per spoor afgewikkeld worden. Het beleid is erop gericht dat de Betuweroute optimaal gebruikt wordt. De minister richt haar blik naar Europa en naar optimalisatie van het gebruik van de Betuweroute en vanuit deze invalshoek heeft zij naar de verschillende opties gekeken.

De afgelopen periode zijn de mogelijkheden voor versobering op de Betuweroute nader uitgewerkt. Concreet gaat het over de dossiers waarover nog besluitvorming mogelijk is: elektrificatie, beveiliging en TTI. Alle belangrijke feiten liggen op tafel. De inzet is erop gericht, de Betuweroute op 1 januari 2007 in dienst te stellen. Besluitvorming over de systeemkeuze, 25kV en TTI duldt geen uitstel, anders loopt de planning vertraging op en wordt de datum van 1 januari 2007 niet gehaald.

Bij de afwegingen tot versoberen zijn de mogelijkheden voor spoorbeveiliging en elektrificatie in samenhang bekeken. Als er gekozen wordt voor elektrificatie met 25 kV, moet er ook gekozen worden voor het nieuwe spoorbeveiligingssysteem. Door de elektrificatie weg te laten en het bestaande beveiligingssysteem te installeren bespaart de overheid ongeveer 60 mln. Daartegenover staan echter negatieve consequenties. De vervoerders missen de kans op verbetering van de transportefficiency. Technisch mist Nederland de aansluiting op het Europese spoorwegnet en het milieu zal meer belast worden doordat alleen met diesellocs over de Betuweroute gereden kan worden. Gezien deze negatieve gevolgen heeft de minister besloten om de oorspronkelijke keuze voor elektrificatie met 25 kV en ETCS-2 ongewijzigd uit te voeren. Versoberen op de systeemkeuze is niet verstandig omdat dan de toekomstige gebruikswaarde van de Betuweroute wordt aangetast. Dit besluit draagt bij aan een optimale exploitatie waardoor zoveel mogelijk invulling gegeven kan worden aan de motie van de heer Hofstra over de financiering van de exploitatie (22 589, nr. 214). Nederland loopt in de toepassing van deze systemen niet voorop en kan dankbaar gebruik maken van de reeds opgedane ervaringen in België, Italië en Zwitserland. De invoering van nieuwe, toekomstgerichte systemen kent ook risico's. Deze zijn in de afweging meegenomen: 25 kV kan storend werken op nabijgelegen 1500 volts sporen. Een klein deel van het spoorbeveiligingssysteem ETCS-2 bevindt zich nog in de laatste fase van ontwikkeling tijdens de start van de implementatie en dat brengt altijd onzekerheden met zich. De risico's zijn duidelijk geïdentificeerd en er zijn maatregelen getroffen om die te beperken. In de brief van 20 augustus is aangegeven dat er, na het salderen van alle meen- en tegenvallers en geïdentificeerde restrisico's, een risico overblijft van 17 mln euro. In een vertrouwelijk overleg kan dit bedrag nader gedetailleerd worden. De vertrouwelijkheid is essentieel omdat de bedragen onderdeel zijn van nog lopende aanbestedingen. Als de Kamer deze gegevens pertinent openbaar wil krijgen, is de minister bereid dat te doen maar wenst dan wel eerst vertrouwelijk met de Kamer te praten over de risico's die daarmee gelopen worden. Het bedrag van 17 mln is onderdeel van het totaal.

Bij de tunneltechnische installaties is gekozen voor de variant met sprinklers, dit ondanks de in de ogen van het kabinet gelijkwaardige veiligheidseffecten en lagere kosten bij zware ventilatie. Daarmee worden de door de gemeenten afgegeven bouwvergunningen in tact gelaten. Het

op dit moment aanpassen van de voorschriften in het bouwproces, zou naar het oordeel van de gemeenten een ongewenste precedentwerking kunnen hebben. Bij andere bedrijven wordt hinder in de vorm van rook ook niet geaccepteerd, aldus de gemeenten. In geval van een nieuwe vergunning had het Rijk zo nodig de vergunning kunnen overnemen. Nu de gemeenten vasthouden aan de reeds lang afgegeven vergunningen, moet het kabinet dat accepteren. Er zijn drie rapporten. Twee kwamen tot de conclusie dat het een geavanceerd veiligheidssysteem betrof, het rapport van SAVE daarentegen heeft de definitie van veiligheid breder genomen en daarbij ook de overlast in beschouwing genomen. Als er brand uitbreekt in een tunnel, zal de omgeving overlast hebben van rook, niet toxisch maar rook. Dat kan niet ontkend worden. De burgemeesters hadden daar ook bezwaar tegen. Natuurlijk kan de Kamer deze rapporten krijgen. Het systeem zonder sprinklers is in de ogen van het kabinet net zo veilig. Sprinklers zijn er niet om te blussen maar om te koelen. Onder sommige omstandigheden doet de zware ventilatie dat zelfs nog beter dan de sprinklers. De minister geeft aan gestrand te zijn op het bestuurlijke aspect van de vergunningen. Als de regering had vastgehouden aan het andere systeem, had zij de gemeenten in de vergunningen moeten overrulen en een inplaatstredingsprocedure moeten initiëren. Daarover is informatie gevraagd bij de landsadvocaat. Volgens hem was er een precedent bij de HSL maar toen waren er echter nog geen vergunningen afgegeven. In dit geval is het echter totaal anders. Hier is de vergunning al in 1997 afgegeven. Dat zou een bijzonder lange procedure vergen met een geringe kans dat het gevecht gewonnen wordt. Op grond daarvan is besloten de sprinklers aan te leggen, ondanks het feit dat het kabinet ervan overtuigd is dat het andere systeem even veilig is. Het is in de ogen van het kabinet een bureaucratische discussie. De gemeenten zijn de mening toegedaan dat het louter en alleen om een versoberingsoperatie gaat. Er zit een periode van zes jaar tussen 1997 en heden en in die periode zijn de zaken technisch aanmerkelijk verbeterd. De minister meent dat een en ander duidelijk staat in de brief van 20 augustus. De minister hoopt dat hierdoor geen precedent geschapen wordt voor veiligheidsvoorzieningen voor tunnels in de toekomst. Er moeten installaties aangelegd worden die het afgesproken veiligheidsniveau handhaven. Het bestuurlijk overleg met de gemeenten heeft duidelijk gemaakt dat in de beleving van de gemeenten de geringe kans op een calamiteit er niet toe doet, maar dat zowel de gemeenten als de brandweer een langer durende hinder in de vorm van rook niet acceptabel achten. De minister is van mening dat de zaak in dit perspectief gezien moet worden. De kans op een calamiteit is bij tunnels kleiner dan één op het miljoen. Bij het vaststellen van de veiligheidsmaatregelen voor toekomstige infrastructuur moet er wel degelijk een redelijke verhouding zijn tussen de te nemen maatregelen en de kans op een ongeluk. Voor de TTI-kosten moet een beroep gedaan worden op de risicoreservering. Er is geen aanleiding om de indiensteldingsdatum van 1 januari 2007 of de bestaande risicoreservering voor de HSL en de Betuweroute aan te passen. De HSL-Zuid is een zeer groot en nuttig project dat Nederland in Europees verband op de kaart zet. In dit project worden nieuwe technieken en andere manieren van samenwerken toegepast. Het risicomangement heeft een hoog kwaliteitsniveau bereikt zoals ook de Algemene Rekenkamer signaleert. In de nota Leerervaringen grote projecten is in lijn met de aanbevelingen van de Rekenkamer aangegeven op welke manier de risico's bij grote projecten verminderd kunnen worden. Risicomangement speelt daarbij een centrale rol. De bij de HSL-Zuid opgedane ervaring en kennis wordt inmiddels al breed verspreid en toepasbaar gemaakt. Risicomangement maakt het beter mogelijk om risico's tijdig te onderkennen en daarvoor beperkende maatregelen te nemen. Risico's kunnen echter niet uitgesloten worden. De minister wijst in dit verband op

zaken zoals de brand in de bekisting van het viaduct bij Princeville of het betreurenswaardige ongeval bij de brug over het Hollands Diep. De oorzaak van de zich nu manifesterende risico's ligt in de keuze om de HSL-Zuid op te splitsen in drie contracten. Er is een onderbouwcontract, een bovenbouwcontract inclusief beheer en onderhoud voor 25 jaar met de infraprovider Infrasppeed en een vervoerscontract voor 15 jaar met de vervoerder HSA. Het opsplitsen van het geheel was nodig. Om de drie contracten goed op elkaar te laten aansluiten, zijn er harde afspraken opgenomen over opleverdata. Zo zal het commerciële vervoer op de gehele lijn op 1 april 2007 moeten starten. Tussen onderbouw en bovenbouw is negen maanden speling gehouden. Met de kennis van nu meent de minister dat de spanning tussen enerzijds de wens om de HSL-Zuid op tijd op te leveren en anderzijds het streven naar een risicoarm contracteringsproces juist voor extra kosten heeft gezorgd. Bij de onderbouw vielen de eerste biedingen destijds enorm tegen. Bij één contract is zelfs getracht, de aanbesteding af te breken. Dat bleek echter onmogelijk, er moest dooronderhandeld worden. Dat is met relatief succes gebeurd. Uiteindelijk is het bedrag teruggebracht van 5,7 mld gulden naar 4,3 mld gulden. Tegelijkertijd heeft Verkeer en Waterstaat wel risico's teruggenomen omdat deze door de aannemer naar de mening van de opdrachtgever te hoog geprijsd waren. Een van die teruggenomen risico's was het op een afgesproken tijd gereedkomen van de onderbouw. Een ander risico betrof het tijdig beschikbaar hebben van gronden en vergunningen. Om die risico's af te dekken, is de post onvoorzien verhoogd. Nu moet worden geconstateerd dat dit niet genoeg is geweest. In 2000 werd gedacht dat het wel zou kunnen en ook een externe audit gaf toen geen ander beeld. De contractering van de onderbouw liep vóór de contractering van de infraprovider. Dat was nodig om de HSL op tijd gereed te hebben. Doordat enerzijds de onderbouwaannemers al druk bezig waren en anderzijds het contracteringsproces met de infraprovider nog in volle gang was, sloten de contracten op punten niet naadloos op elkaar aan, de zogenaamde raakvlakkenproblematiek. Het ministerie is druk bezig met het oplossen van deze knelpunten.

De verplichting om de verschillende partijen op de afgesproken tijdstippen het overeengekomen te laten leveren, legt een zware druk op de planning. Het gaat om contracten met private financiering. Uitloop in de planning veroorzaakt hoge kosten. De banken zitten er achteraan. Met de infraprovider zijn harde afspraken gemaakt over het moment waarop de onderbouw beschikbaar is en met de HSA zijn harde afspraken gemaakt over de datum waarop de infra gereed is voor vervoer. Verschuiving van de contractueel vastgelegde data kost de Staat veel geld. Met het oog op het planningsrisico zijn beheersmaatregelen getroffen. Beheersing kan het best in de onderbouw plaatsvinden. Inmiddels lijkt de planning stabiel. Waakzaamheid blijft echter geboden. Onverwachte gebeurtenissen zullen tot en met het einde van het project kunnen optreden.

De zaken worden zo dicht mogelijk bij de bron aangepakt. Dat maakt het bijvoorbeeld mogelijk de infraprovider op het toegezegde tijdstip het werk te laten beginnen. Op een aantal punten moeten daarvoor wel versnellingsmaatregelen genomen worden waarbij soms eerst een oplossing voor openliggende geschilpunten moet worden bereikt. Voor het adequaat beheersen van risico's moeten nu maatregelen getroffen worden. In juni is daarover uitgebreid met de Kamer gesproken en is de verwachting uitgesproken dat daarvoor dit jaar 174 mln aan verplichtingenruimte nodig is uit de risicoreserveringen. Er wordt 92 mln dit jaar betaald, de rest is voor volgend jaar.

Inmiddels is tot en met eind augustus voor ruim 60 mln euro verplicht aan beheersmaatregelen. Dit bedrag komt uit de risicoreserveringen en heeft vooral betrekking op het afhandelen van contractuele wijzigingen. In de schriftelijke beantwoording is reeds aangegeven waaraan het bedrag van 174 mln over heel 2003 naar verwachting wordt besteed. Conform de

toezegging is er een brief in voorbereiding over de wijze waarop de gelden tot en met eind augustus zijn besteed. In het kort komt het op het volgende neer: 17 mln heeft betrekking op het afhandelen van de vormgevingseisen in de onderbouw; bijna 10 mln heeft te maken met aanvullende of ongedekte eisen van lokale overheden en infrabeheerders; ruim 8 mln heeft te maken met het feit dat de gegevens die zijn verstrekt soms afwijken van de werkelijke situatie; 7 mln heeft te maken met consequenties van te late vergunningverlening en te late grondverwerving; 7,5 mln heeft betrekking op aanpassingen in het ontwerp ten aanzien van veiligheid. De minister is blij te kunnen melden dat het risicoprofiel inclusief de genomen beheersmaatregelen een aanvankelijk licht dalende en inmiddels stabiliserende tendens te zien geeft. Tot nog toe is voorkomen dat de risicoreservering in de richting van het door de Rekenkamer voor mogelijk gehouden getal van 1,4 mld moet worden bijgesteld. Samen met Financiën worden de ontwikkeling van het risicoprofiel en de meest adequate beheersing gemonitord.

De Algemene Rekenkamer heeft een goede aanzet gegeven voor een discussie met de Kamer over de manier waarop Verkeer en Waterstaat de Kamer maximaal kan informeren over financieel gevoelige informatie. Er zijn risico's, daarvan moet iedereen zich bewust zijn. Het bedrag van 985 mln euro blijft noodzakelijk om deze risico's af te dekken. Belangrijke vraag van de Rekenkamer blijft, waarom de Kamer niet eerder of niet volledig is ingelicht. De minister stelt dat haar ambtsvoorganger in november vorig jaar uitgebreid heeft toegelicht hoe de Kamer is geïnformeerd over de risico's en de ontwikkeling bij de kosten van de HSL en de Betuweroute. Het komt erop neer dat in de voortgangsrapportage de ontwikkeling van de kosten nauwkeurig is gevolgd. Toen bleek dat de kans toenam dat de risico's zich in werkelijke kosten zouden gaan manifesteren, is dat gemeld. Toen binnen Verkeer en Waterstaat in de loop van 2002 duidelijk werd dat rekening gehouden moest worden met stijgende uitgaven, is onmiddellijk deels op basis van uitgevoerde en deels op basis van nog lopende audits een reservering in de begroting van 2003 opgenomen en is de problematiek expliciet ingebracht in de onderhandelingen over het Strategisch akkoord. Toen uit een ingestelde audit in juni 2002 bleek wat de omvang van de risico's zou kunnen zijn, heeft de voorganger van de minister per brief een vertrouwelijk overleg met de Kamer aangevraagd en dus de bedragen niet opgenomen in de voortgangsrapportages. De minister deelt niet de conclusie van de Rekenkamer dat de voortgangsrapportages onvolledig waren. De parlementaire enquête bouwfraude heeft geleerd dat vertrouwelijkheid soms essentieel is. Zij neemt graag de suggestie over van de Rekenkamer om per risicocategorie de noodzaak van een vertrouwelijke behandeling te beargumenteren. Dat betekent dat achteraf in het openbaar en dus ook in de voortgangsrapportages verantwoording zal worden afgelegd over de besteding van middelen. Als er nog substantiële keuzes mogelijk zijn, zal de Kamer daarover tijdig geïnformeerd worden. Teneinde maximale duidelijkheid te creëren, vraagt de minister de Kamer de procedureregeling grote projecten op dit punt zo snel mogelijk aan te passen. Het belang hiervan wordt nog eens onderstreept in de accountantsrapporten over de voortgangsrapportages.

Op de vraag of de risicoreservering met betere projectbeheersing overbodig geweest was, is reeds ingegaan in de schriftelijke ronde. De minister is er stellig van overtuigd dat altijd een groot deel van het geld nodig geweest zou zijn. Het is wel zo dat vooraf de risico's beter ingeschat hadden kunnen worden als het geld direct bij het projectbudget gevoegd was. Dan was risicoreservering als zodanig niet meer nodig geweest. Dat had uiteraard de kwaliteit van de besluitvorming destijds verbeterd en dat is dan ook de reden waarom in de nota Leerervaringen grote projecten aangegeven is dat reeds bij het tracébesluit een kwantitatieve risico-analyse gegeven moet worden. Beter een risico-inschatting met een band-

breedte dan helemaal geen risico-inschatting. Op dit moment heeft risico-beheersing de allergrootste aandacht.

De Betuweroute en de HSL zijn unieke projecten die een groot beslag op de markt leggen. Bovendien zijn de bouwvergunningen zes jaar geleden gemaakt. Bij de tunnels is sprake van een soort overgangssituatie. De Nederlandse tunnelbeleidvisie komt in november/december en volgend jaar is de Europese tunnelrichtlijn te verwachten. Het zou mooi zijn als die op elkaar aansloten. Gaandeweg het bouwproces van de tunnels bleken de kosten voor sprinklers buitengewoon uit de hand te lopen. De detectie-apparaten die de sprinklers in werking moeten stellen, moeten adequater werken dan in 1996/1997 geraamd. Er zijn nieuwe onderzoeken gedaan en die hebben tot een totaal andere conclusie geleid dan wat destijds in het Groene Boekje is neergelegd.

De minister herhaalt dat volgens de Algemene Rekenkamer de nota Leerervaringen grote projecten een prima aanscherping geeft voor de beheersing van de grote projecten. De ervaringen bij de HSL-Zuid en de Betuweroute zijn natuurlijk in belangrijke mate bepalend geweest voor de verbetervoorstellen die in de nota zijn opgenomen. Het belangrijkste leerpunt uit de HSL-Zuid en de Betuweroute is dat de risico's in een zo vroeg mogelijk stadium in beeld gebracht en gekwantificeerd moeten worden en vervolgens in de besluitvorming moeten worden betrokken, hoe onzeker en met bandbreedtes omgeven deze dan ook zijn. De uitvoering van de voorgestelde verbetermaatregelen heeft de volle aandacht. Overigens vraagt het risicodenken ook het leren leven met onzekerheden en het kunnen hanteren van onzekerheden in de besluitvorming. Dat is de uitdaging waarvoor zowel het ministerie als de Kamer staat.

Ten aanzien van de uitgaven deelt de minister mee dat er voor 2003 43 mln opgenomen was in de begroting. Nu zijn er voor 174 mln verplichtingen en 49 mln extra betalingen. Er is 92 mln betaling gepland in 2003. De post onvoorzien wordt normaliter ingezet voor tegenvallers binnen het project. Scopewijzigingen, dat wil zeggen aanpassingen van de functionaliteit vallen niet onder onvoorzien. In de raming werd tot op heden geen rekening gehouden met wijzigingen in wet- en regelgeving en indexeringsrisico's. De minister wijst op haar voornemen zoals aangegeven in de nota Leerervaringen grote projecten om juist ten aanzien van dat soort punten tijdig een kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren. Het artikel in Cobouw bevat een aantal zware onjuistheden. Allereerst wordt geïnsinueerd dat er sprake zou zijn van 174 mln aan versnellingsmaatregelen die in 2003 worden genomen. Dat is niet het geval. Het bedrag van 174 mln heeft betrekking op de totale risicobeheersing en niet alleen op de planning. In totaal bedragen tot op heden de financiële consequenties van het inlopen van vertragingen en afwikkelen van vertragingsclaims 77 mln euro. Bovendien wordt in het artikel gesuggereerd alsof gedeerde inkomsten geen kosten zouden zijn en dat is natuurlijk wel het geval. Er staat ook dat de Staat boetes moet betalen als de onderbouw te laat gereed is. De Staat moet wel betalen, maar het zijn geen boetes. De Staat is gehouden de overeengekomen beheersvergoeding aan Infrasppeed te betalen ondanks het feit dat er op dat moment nog geen trein kan rijden. Daarnaast zal Infrasppeed extra kosten moeten maken voor het onderhouden van onderen bovenbouw die wél klaar is. Deze kosten zullen bij de Staat geclaimd worden en dat telt op tot een bedrag van ruim 16 mln euro per maand. Bij vertraging zal de Staat wel moeten betalen aan België. Deze boete bedraagt 0,8 mln euro per maand dat de Nederlandse infrastructuur later gereed is dan de Belgische infrastructuur. Als Nederland en België samen vertragen, dan treedt dat effect niet op. Het effect van het opschuiven van de vervoersinkomsten bedraagt 4,6 mln euro per maand. Alles bij elkaar komt dat neer op 22 mln euro per maand. De vervoersinkomsten in vier jaar olopend tot 148 mln euro per jaar, zijn ingeboekt door het ministerie van Financiën. De HSL kent innovatieve besteksvormen. Vooraf is uitgerekend dat dit een

voordeel van 5% zou opleveren. Meerkosten tijdens de uitvoering worden nauwkeurig bijgehouden en pas aan het einde kan de optelsom gemaakt worden. Zoals het er nu uitziet, verwacht de minister dat de PPS-constructie inderdaad besparingen oplevert. Het vooraf scherp inschatten van risico's en een goede beprijzing ervan zijn zeker bij PPS-constructies van groot belang. Daarom zal het daarop gerichte risicomangement een nog belangrijker rol gaan spelen. In de nota Leerervaringen grote projecten is een aantal van die voorgenomen verbeteringen aangegeven.

In de vorig jaar gesloten overeenkomst tussen ProRail en Verkeer en Waterstaat zijn afspraken gemaakt over risicomelding en beheersing. ProRail betaalt de 96 mln euro EAT-kosten.

De HSL gaat niet via Den Haag maar door het Groene Hart. De vier treinen die Den Haag zullen aandoen, zijn vastgesteld in de PKB. De Kamer heeft de concessie vastgesteld. Met Den Haag is de afspraak in december opnieuw vastgelegd als onderdeel van een pakket intensiveringen: RandstadRail, NSP, Hubertustunnel en nog een aantal andere zaken. Een en ander is onderdeel geweest van de behandeling van het MIT in de Kamer. Het feit dat er maar vier treinen komen, is op andere fronten goedgemaakt met Den Haag.

De **voorzitter** stelt voor dat de resterende vragen uitgebreid schriftelijk beantwoord zullen worden. Over het punt van de vertrouwelijkheid zal nader overleg plaatsvinden. Uiteraard zal de Kamer bij spoedeisende kwesties meewerken om op korte termijn tot een beslissing te komen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
De Pater-van der Meer

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers