

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. 185**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 13 oktober 2003

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 17 september 2003 in tweede termijn het overleg van 3 september 2003 (zie kamerstuk 22 026/22 589/28 724, nr. 184) voortgezet met mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat over:

**I. HSL-Zuid:**

- de brief van 11 april 2003 houdende de twaalfde voortgangsrapportage 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);
- lijst van vragen en antwoorden (22 026/28 724, nr. 181);
- de brief van 26 juni 2003 over de risicoreservering (28 724, nr. 10);

**II. Betuweroute:**

- de brief van 8 april 2003 houdende de dertiende voortgangsrapportage 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 het onderzoek naar versoberingsopties voor de Betuweroute;

**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.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Ten Hoopen (CDA), voorzitter, Depla (PvdA), Van As (LPPF), 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 (LPPF), Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD) en Van Hijum (CDA).  
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (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 (LPPF), 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 (LPPF), Luchtensveld (VVD) en Hessels (CDA).

## Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Hofstra** (VVD) benadrukt dat zijn fractie niet kan instemmen met bekostiging door het Rijk van ontsporingsgeleiding voor de HSL-Zuid als deskundigen aangeven dat dit niet noodzakelijk is. Als de betrokken gemeenten hieraan vasthouden, zullen zij de ontsporingsgeleiding zelf moeten financieren.

Gezien de financiële stand van zaken bij de HSL-Zuid is het onacceptabel dat er geld wordt uitgegeven aan sierlijsten of andere franje. Is het overigens mogelijk om de 1%-kunstregeling te schrappen?

De minister heeft geschreven vast te zullen houden aan de eis dat de brandwerende bekleding van de tunnels gedurende 15 minuten bestand moet zijn tegen temperaturen van maximaal 1000 graden Celsius en niet tegen temperaturen van maximaal 1100 graden Celsius. Verder is zij ook niet van zins aanpassing van de blusleiding over het Hollands Diep te overwegen. De heer Hofstra zegt haar daarin te steunen.

Er speelt nog steeds een aantal problemen rond de exploitatie van de HSL-Zuid. Kunnen die ertoe leiden dat er een nieuwe aanbestedingsronde moet worden gehouden? Hij zegt daarvan, gezien het goede bod van HSA, geen voorstander te zijn.

Met België en Frankrijk moet nog verder worden onderhandeld. Kan in het kader van die onderhandelingen worden gezien of het mogelijk is om de bediening van Den Haag te verbeteren? Hij vraagt dit, wetende dat de Kamer het huidige bedieningsmodel via het vervoerscontract heeft geacordeerd.

In de begroting voor 2004 staat dat de kosten voor de HSL-Zuid zullen uitkomen op 8,075 mld euro, terwijl in de begroting voor 2003 werd uitgegaan van 8,662 mld euro. Kan de minister dit verschil verklaren?

De heer Hofstra vraagt of er bij de Betuweroute ook sprake is van een 1%-kunstregeling.

In 2005 zullen er wettelijke eisen worden geformuleerd voor de beveiliging van tunnels. De heer Hofstra betreurt het dat het niet mogelijk is gebleken om eerder met een wetsvoorstel ter zake te komen.

De aanleg van sprinklerinstallaties in de tunnels van de Betuweroute dient onverkort te worden afgewezen. Hij zegt dan ook in geen geval akkoord te zullen gaan met de financiering (65 mln euro) van deze sprinklerinstallaties uit de risicoreservering. Is het werkelijk onmogelijk om de gemeenten te overtuigen van de overbodigheid van deze eis?

Op de langere termijn is het onmogelijk om de Betuwelijn te exploiteren zonder elektrificatie en ETCS-2. Vooralsnog moet er echter ook rekening mee worden gehouden dat het aantal treinen dat in de eerste jaren van de Betuweroute gebruikmaakt, tegenvalt. Is het met het oog daarop niet verstandig om de elektrificatie, kosten 150 mln euro, met vijftien tot twintig jaar uit te stellen? De heer Hofstra zegt hieraan niet alleen om financiële redenen de voorkeur te geven, maar ook omdat ETCS-2 nog in ontwikkeling is en er een noodplan achter de hand moet worden gehouden. Kan de minister aangeven welke kosten met dit noodplan gemoeid zijn? Hij voegt daaraan toe dat als er toch voor elektrificatie wordt gekozen, de kosten daarvan, conform de motie-Hofstra c.s. (22 589, nr. 214), door de gebruikers zullen moeten worden gedragen.

Het gerucht gaat dat het gebruik van diesellocomotieven op de Betuwelijn zal worden verboden. De heer Hofstra zegt te hopen dat de minister dit gerucht kan ontkrachten, omdat dit zou betekenen dat de kleine particuliere vervoerders die vooral met diesellocomotieven rijden, de facto worden uitgesloten. Vervolgens vraagt hij of Duitsland wel bereid is om Nederlandse goederentreinen tot zijn spoornet toe te laten.

De minister heeft aangegeven dat de risicoreservering voldoende is om de projecten te realiseren. Kan zij dit bevestigen?

Ten slotte zegt de heer Hofstra dat hij niet kan instemmen met het houden van vertrouwelijke overleggen tussen minister en Kamer, omdat dat voor

dergelijke langlopende projecten betekent dat er een «schaduw-verslaglegging» bijgehouden moet worden. Verder wenst hij in het openbaar te kunnen spreken over de besteding van belastinggeld.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) zegt op zichzelf te kunnen begrijpen dat men indertijd heeft gekozen voor de aanleg van een sierlijst bij de HSL-Zuid. Het economisch tij is echter gekeerd en daarom zal van deze sierlijsten moeten worden afgezien, zeker ook omdat de treinen er niet sneller door zullen rijden of er veiliger door zullen worden. Kan de minister aangeven of er juridische bezwaren bestaan tegen het schrappen van deze sierlijsten?

Hij merkt op dat de eventuele meerkosten bij de ontsporingsgeleiding die het gevolg zijn van eisen van de gemeenten, niet door het Rijk betaald mogen worden. Verder heeft het nog steeds zijn voorkeur dat Den Haag beter bediend wordt door de HSL-Zuid.

De heer Van Haersma Buma zegt dat vastgehouden zal moeten worden aan elektrificatie van de Betuwelijn plus ETCS-2, omdat dit het systeem voor de toekomst is. Uitstel van de elektrificatie zal leiden tot meerkosten zonder dat er iets tegenover staat.

Lezing van de onderliggende rapporten over de tunneltechnische installaties roept de vraag op of het uitgangspunt in het Groene Boekje nog steeds wordt gehanteerd dat de kans op directe en indirecte materiële schade in redelijke verhouding moet staan tot de kosten van maatregelen en voorzieningen om die schade te beperken. Het antwoord op deze vraag is van belang, omdat een van de argumenten voor de aanleg van sprinklerinstallaties is dat hierdoor bij een brand de schade aan de tunnel wordt beperkt.

In het Groene Boekje wordt gesproken over een risiconorm voor externe en interne veiligheid en overstroming. Zijn de nu gehanteerde veiligheidseisen nog steeds op deze drie begrippen gebaseerd?

De meerkosten voor de aanleg van sprinklerinstallaties bedragen 65 mln euro. Kan de minister aangeven wat de totale kosten van de aanleg van deze installaties zijn?

TNO concludeert dat bij de toepassing van rookventilatie van minimaal 5 meter per seconde het interne risico voor machinist, meerrijders en eventueel aanwezig onderhoudspersoneel en het externe risico voor mensen in de omgeving lager is dan bij toepassing van een sprinklerinstallatie plus ventilatie van 4 meter per seconde. Moet hieruit worden geconcludeerd dat sprinklerinstallaties geen enkele meerwaarde hebben of is TNO abuis?

In het onderzoek van Lloyd's Register staat dat er geen internationale consensus bestaat over de effectiviteit van sprinklerinstallaties. Wat betekent deze internationale vergelijking voor de Nederlandse situatie?

Om de bestuurlijke problemen kort te kunnen sluiten is het bureau SAVE gevraagd om onderzoek te doen naar de sprinklerinstallaties. Dit bureau concludeert dat sprinklerinstallaties absoluut noodzakelijk zijn, mede om de openbare fysieke veiligheid te waarborgen. Dit begrip wordt in de andere stukken niet gebruikt en daarom vraagt de heer Van Haersma Buma of dit bredere veiligheidsbegrip in het Groene Boekje wordt geïmplementeerd. Als dat niet het geval is, waarom wordt dit begrip dan door dit bureau opgevoerd en als dit wel het geval is, moet het dan ook niet bij andere gevaarlijke routes als de A12 bij Zevenaar worden gehanteerd? SAVE schrijft dat het begrip «openbare fysieke veiligheid» afzonderlijk is behandeld, omdat het niet afzonderlijk behandelen van het gezichtspunt van de openbare fysieke veiligheid leidt tot een onnodige verwijdering tussen partijen. Heeft dit überhaupt nog wel iets te maken met veiligheidseisen?

Er worden door gemeentes stringente eisen gesteld aan de HSL-Zuid. Zo eist men met grote stelligheid een brandwerendheid van 15 minuten bij 1100 in plaats van 1000 graden Celsius. De heer Van Haersma Buma

vraagt waarom zij daarin zo volhardend zijn. De gemeentes zijn namelijk wel akkoord gegaan met een aanpassing van de eis voor treinstellen dat zij 15 minuten brandwerend moeten zijn.

Ten slotte benadrukt hij dat hij niet bereid is om de minister 65 mln euro ter beschikking te stellen uit de risicoreservering voor de meerkosten van de aanleg van sprinklerinstallaties. De risicoreservering is namelijk niet bedoeld om bestuurlijke brandjes te blussen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) zegt dat het van het allergrootste belang is dat de minister deze megaprojecten overziet en dat zij greep heeft op de kosten. Het is daarom geen goed teken dat de minister in het overleg van 3 september jongstleden juist op dit punt zo weinig overtuigend was.

De minister schrijft dat er bij de tunnelveiligheid, de ontsporingsgeleiding en de sierlijst sprake is van voortschrijdend inzicht en dat men daarom nu andere conclusies trekt dan in de beginfase van deze projecten. De heer Duyvendak wijst erop dat dit heeft geleid tot een heel diffuus beeld van de werkelijke stand van zaken rond de veiligheidseisen. Dat is een ongewenste situatie die de vraag oproept of er wel goed is nagedacht over de eisen die zijn geformuleerd in de vergunningen en de contracten met de aannemers.

Uit het plan voor de sierlijsten moet de conclusie worden getrokken dat men enkele jaren geleden dacht dat de bomen tot in de hemel groeiden. Overigens kan ook zijn fractie niet akkoord gaan met de aanleg van deze sierlijsten. Kan de minister verder aangeven wie tot de aanleg van deze sierlijsten heeft besloten? De welstandscommissies geven namelijk aan hierop nooit te hebben aangedrongen en dat hiertoe is besloten op instigatie van Rijkswaterstaat.

Hij zegt vervolgens het standpunt van de VVD- en CDA-fracties over de ontsporingsgeleiding en sprinklerinstallaties te delen. Hij vult dit aan met de vraag of de minister soms een spelletje speelt met de Kamer. Probeert zij wellicht om via de Kamer de gemeentes zozeer onder druk te zetten dat zij alsnog afzien van hun eisen?

De accountant van het ministerie en de Rekenkamer concluderen dat de Kamer in de voortgangsrapportages voor de Betuwelijn en de HSL-Zuid niet overeenkomstig de regeling Grote projecten is geïnformeerd over de risico's die werden gelopen en de stijging van de uitgaven ten opzichte van de planning. De minister erkent dit en verzoekt de Kamer om in de toekomst betrouwbaar te kunnen overleggen om haar onderhandelingspositie niet in gevaar te brengen. De heer Duyvendak zegt hiermee niet akkoord te kunnen gaan en te verlangen dat de informatie ook in de toekomst volledig en openbaar is. Verder staan er in de rapporten van de Rekenkamer en de accountantsdienst voldoende oplossingen voor het probleem dat de onderhandelingspositie van het ministerie door rapportages aan de Kamer in gevaar kan worden gebracht.

Ten slotte wijst de heer Duyvendak erop dat in de manier waarop wordt omgegaan met de risicoreservering, recht moet worden gedaan aan het budgetrecht van de Tweede Kamer. In de discussie over de sprinklerinstallaties en de tunnelveiligheid heeft de minister dat zeker gedaan, aangezien zij deze zaken aan de Kamer heeft voorgelegd op een moment dat de Kamer nog een eigenstandige beslissing kon nemen over de vraag of een en ander ten laste mag komen van de risicoreservering. Hij vraagt de minister toe te zeggen dat zij in de toekomst op dezelfde wijze met de Kamer zal omgaan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) zegt dat haar fractie vooralsnog niet bereid is om in te stemmen met een wijziging van de regeling Grote projecten. Kan de minister aangeven wat de motivatie is voor haar verzoek dat ingaat tegen het advies van de Rekenkamer en de accountantsdienst en waarvan voorzien kon worden dat het op weinig steun in de Kamer mag rekenen?

De Rekenkamer stelt dat de greep op de financiën van een project als de Betuwelijn meestal verloren gaat als de uitgaven daadwerkelijk moeten worden gedaan. Er blijkt namelijk vaak een discrepantie te bestaan tussen de ramingen die de Kamer heeft beoordeeld en de daadwerkelijke uitgaven. Kan de minister hierop ingaan en ziet zij mogelijkheden om hierin verbetering te brengen?

Mevrouw Dijkstra zegt dat bij de gemeente Den Haag blijkbaar niet de indruk bestaat dat men afdoende is gecompenseerd voor het feit dat zij geen 25 maar 4 internationale verbindingen krijgt. Is de minister met het oog hierop bereid om alsnog de motie-Leers (22 026, nr. 56) en de motie-Verbugt (22 026, nr. 60) uit te voeren?

In antwoord op schriftelijke vragen schrijft de minister dat de boete aan België voor vertraagde oplevering van de baan zou zijn, omdat België ook zelf met vertragingen heeft te kampen. Kan de minister dit bevestigen en waaraan wordt het hiervoor gereserveerde bedrag besteed?

De aanleg van de sierlijsten mag zeker niet doorgaan. Mevrouw Dijkstra zegt dat zij over de ontsporingsgeleiding niet zo stellig kan zijn, omdat hiervoor nog een aantal opties voorligt dat moet worden uitgezocht. Aan de hand van de uitkomsten daarvan zal haar fractie een besluit nemen over de ontsporingsgeleiding.

De kosten die eventueel moeten worden gemaakt voor de aanleg van sprinklerinstallaties zijn aanzienlijk gestegen, omdat er complexe besturingsmechanismen en detectoren moeten worden gebruikt en er hogere eisen aan de branddetectie moeten worden gesteld. Mevrouw Dijkstra vraagt of deze kostenstijging de reden is dat men op zoek is gegaan naar een alternatief of dat die reden moet worden gezocht in het feit dat men inmiddels van mening is dat zware ventilatie sowieso de voorkeur verdient.

Waarop is het begrip «fysieke openbare veiligheid» gebaseerd? Het is toch niet een poging van SAVE om een uitweg te bieden uit de inmiddels gerezen bestuurlijke strubbelingen?

De burgemeesters schrijven in hun brief van 15 september dat het alternatief van de zware ventilatie ongewenst is, omdat dit alternatief niet voorziet in de noodzakelijke incidentbeheersing en het bij brand in een hoge mate van waarschijnlijkheid zal leiden tot een kettingreactie die tot gevolg kan hebben dat een aanzienlijke hoeveelheid gevaarlijke stoffen uit de tunnel ontsnapt. Dit is in strijd met de opmerking van de minister dat er bij zware ventilatie geen gevaar bestaat voor het ontsnappen van toxische rook en dat er dus geen reden is om hiervan af te zien. Hoe beoordeelt de minister deze brief van de burgemeesters? Kan zij verder ook iets zeggen over het oordeel van het NIBRA over de sprinklerinstallaties?

Ten slotte spreekt mevrouw Dijkstra haar verwondering erover uit dat de minister bij de Kamer nadrukkelijk pleit voor zware ventilatie, terwijl zij met de gemeentes heeft afgesproken dat zij zich zal inzetten voor sprinklerinstallaties. Het is toch zeker niet zo dat de minister de Kamer probeert te verlokken een motie in te dienen die het haar verbiedt om te kiezen voor sprinklerinstallaties omdat dit een in juridisch opzicht veiligere methode is om de burgemeesters onder druk te zetten? Als dit een foute inschatting is, waarom levert de minister dan zoveel materiaal om het met haar bestuurlijke keuze voor sprinklerinstallaties oneens te zijn?

### **Het antwoord van de minister**

De **minister** zegt dat zij uit de rapporten heeft geconcludeerd dat sprinklerinstallaties overbodig zijn en dat zware ventilatie in wezen de te prefereren optie is omdat het de treinbestuurder voldoende bescherming biedt en de calamiteiten beter tegengaat. Nu de bouwvergunningen al zijn afgegeven, is het echter bijna ondoenlijk om alsnog van de aanleg van de sprinklerinstallaties af te zien als de burgemeesters daaraan niet willen meewerken. De landsadvocaat heeft namelijk aangegeven dat het succes

van een inplaatstredingsprocedure die wordt aangespannen nadat een bouwvergunning is afgegeven, ongewis is. Om de gemeentes over de brug te krijgen is onder meer voorgesteld om branddetectiepoorten te plaatsen bij de in- en uitgang van de tunnel om te voorkomen dat een brandende trein de tunnel in rijdt.

Wel is het mogelijk om de hele bouwvergunningsprocedure opnieuw te doorlopen. Dat zal echter leiden tot een vertraging van acht maanden tot een jaar, omdat het iedereen vrijstaat, bezwaar aan te tekenen tegen deze nieuwe bouwvergunning. Het is echter aan de Kamer om te beslissen of zij hieraan de voorkeur geeft. Deze vertraging zal zich om dezelfde redenen waarschijnlijk ook voordoen als de gemeenten instemmen met een wijziging van de voorwaarden van de vergunning, maar geheel zeker is dit niet. Verder moet ook in het oog worden gehouden dat er alsnog een sprinklerinstallatie moet worden aangelegd als aan het einde van de procedure blijkt dat niet kan worden afgeweken van de oorspronkelijke bouwvergunning.

Er is gekozen voor sprinklerinstallaties, mede omdat men aanvankelijk de mening was toegedaan dat de aanleg van sprinklers relatief eenvoudig was. In 2002 is men echter tot de ontdekking gekomen dat er een gecompliceerd branddetectiesysteem nodig is om ervoor te zorgen dat de sprinklers alleen in het gebied waar de brand woedt, worden geactiveerd. Dat is noodzakelijk om te garanderen dat de waterdruk voldoende is. Dit branddetectiesysteem is een van de oorzaken dat de kostenraming voor de sprinklerinstallaties naar boven moest worden bijgesteld.

Het begrip «fysieke openbare veiligheid» komt inderdaad niet voor in het Groene Boekje. Naar de mening van de regering is het niet nodig om dit begrip in te voeren, omdat het mogelijk is om een brand tot de tunnel zelf te beperken. Hierbij moet verder ook in het oog worden gehouden dat bij alle aspecten van de Betuweroute het veiligheidsaspect nauwlettend in het oog is gehouden en dat de Betuweroute daardoor zeer veilig is.

Het is de inschatting van het ministerie dat de kostenoverschrijdingen voor de Betuweroute en de HSL-Zuid kunnen worden beperkt tot 985 mln euro, waardoor de risicoreservering dus niet wordt overschreden. Uit dit bedrag kunnen ook de kosten van de aanleg van de sprinklerinstallatie worden gefinancierd. Dat neemt natuurlijk niet weg dat de kosten voor deze overbodige installatie, te weten 65 mln euro voor de aanleg plus maximaal 140 mln euro in twintig jaar voor het onderhoud, zeer aanzienlijk zijn.

De minister zegt met pijn in het hart te hebben moeten constateren dat het al met al het beste is om op dit moment toch maar 65 mln euro te spenderen aan de sprinklerinstallaties. Zij werpt dan ook de suggestie verre van haar dat zij een spelletje speelt met de Kamer met als gehoopte uitkomst dat zij door de Kamer gedwongen wordt om alsnog te kiezen voor zware ventilatie.

De minister merkt vervolgens op dat het inderdaad mogelijk is dat een brand overslaat naar een achterliggende ketelwagen als wordt gekozen voor zware ventilatie. De kans hierop is kleiner als wordt gekozen voor sprinklers. Een calamiteit is overigens alleen mogelijk als de temperatuur van de brand tot boven de 500 graden Celsius stijgt.

De systematiek van de risicoreservering bepaalt dat de 65 mln euro voor de sprinklerinstallaties niet één op één van de huidige risicoreservering van 985 mln euro mag worden afgetrokken als de bouw van deze installaties niet doorgaat. Dit geld moet namelijk worden afgetrokken van de raming van de Rekenkamer van 1,4 mld, te weten de raming waarin alle worst case-scenario's zijn verdisconteerd.

Duitsland is zeer zeker bereid om Nederlandse goederentransporten via de Betuwelijn toe te laten.

Over bepaalde aspecten van de veiligheidseisen voor de HSL-Zuid bestaat nog onduidelijkheid. Voor het einde van het jaar zal de Kamer hierover worden ingelicht.

De bouwvergunningen voor de bovenbouw van de HSL-Zuid zijn nog niet afgegeven. Als de Welstandscommissie een bouwvergunning weigert zonder de aanleg van sierlijsten, kan met meer kans op succes een inplaatstredingsprocedure worden aangespannen. De minister merkt hierbij op dat er inderdaad is besloten tot de aanleg van sierlijsten in een tijd dat men dacht dat de bomen tot in de hemel groeiden. Op dit moment is welhaast iedereen er echter van overtuigd dat de aanleg van sierlijsten in een tijd van economische tegenspoed niet acceptabel is. Het is het standpunt van de regering dat van de aanleg van de sierlijsten moet worden afgezien.

De discussie over de bediening van Den Haag is gesloten. Alle contracten zijn inmiddels getekend en het is derhalve het standpunt van de regering dat het niet zinvol is om deze discussie te heropenen.

De minister zegt dat de Kamer voor het einde van het jaar zal worden ingelicht over de exploitatie van de HSL-Zuid. Zij merkt op dat er een contract is afgesloten met HSA en dat het aan HSA is om met andere partijen in de slag te gaan.

Bij de beslissing over wel of geen elektrificatie en ETCS-2 moet doorslaggevend zijn wat voor de langere termijn de beste optie is. De minister zegt dat het haar overtuiging is dat elektrificatie met 25 Kv plus ETCS-2 het systeem voor de toekomst is en concludeert dat hiervoor in de Tweede Kamer brede steun is. Uit overleg met de betrokken bedrijven en partijen is gebleken dat men bereid is om goed samen te werken om ervoor te zorgen dat het project tijdig wordt afgerond.

In het Groene Boekje wordt gesproken over interne en externe veiligheid en overstromingsgevaar. Het begrip «openbare fysieke veiligheid» wordt in dit verband niet genoemd. Dit begrip is ingebracht door SAVE. De minister zegt dat het ministerie de gemeentes heeft aangegeven dat het Rijk bereid is de gevolgen van een eventueel lang buiten dienst raken van de tunnel te dragen, omdat de kans op zo'n ongeluk minimaal is. Bovendien is de hitte bij een brand in de tunnel bij zware ventilatie zo groot dat eventuele toxische damp verbrandt en de omgeving alleen hinder ondervindt van de resterende «schone rook».

In de beleidsvisie tunnelveiligheid zal opgenomen moeten worden dat in een vroeg stadium dient te worden aangegeven wat een aanvaardbaar veiligheidsrisico is. Dat laat echter onverlet dat de eisen die worden gesteld aan maatregelen, enige ruimte moeten laten voor flexibiliteit, omdat er natuurlijk altijd sprake kan zijn van voortschrijdend inzicht gedurende de meestal lange periode die met dergelijke grote projecten is gemoeid.

De minister zegt dat het in het belang van de belastingbetaler is dat er op het niveau van de aanbestedingen niet in het openbaar met de Kamer wordt gesproken, aangezien daardoor informatie naar buiten kan komen die de onderhandelingspositie van het ministerie schaadt. Als de Kamer uitspreekt dat zij toch op het niveau van de aanbestedingen wil worden gerapporteerd, is de regering bereid om die informatie vertrouwelijk met de Kamer te delen.

In de toekomst zal eerder in de procedure met de Kamer worden gesproken over de aanbesteding. Dat voorkomt dat er vertraging optreedt, doordat de Kamer tijdens of kort voor de aanbesteding met de regering moet overleggen.

De Betuwelijn en de HSL-Zuid zijn bijna afgerond. Gevolg hiervan is dat er met een grotere mate van zekerheid van uit kan worden gegaan dat beide projecten binnen de huidige risicoreservering kunnen worden gefinancierd. De minister zegt dat bij een volgend groot project met de Kamer zal moeten worden gesproken over een alternatief voor het huidige systeem van risicoreserveringen.

De minister bevestigt dat het de verwachting is dat de boete aan België voor vertraagde oplevering niet langer aan de orde is, omdat België ook zelf met vertragingen wordt geconfronteerd. Dit geldt wordt niet aange-

wend voor andere posten, maar vloeit terug naar de risicoreservering. Als de HSL-Zuid is afgerond, kan worden gesproken over de besteding van eventuele resterende gelden in de risicoreservering.

### **Afrondende opmerkingen van de commissie**

De heer **Van Haersma Buma** (CDA) zegt nog niet overtuigd te zijn dat het noodzakelijk is om 65 mln euro aan de risicoreservering te onttrekken voor de aanleg van sprinklerinstallaties. Hij zal met zijn fractie overleggen over de mogelijkheid de Kamer een motie voor te leggen, waarin wordt gesteld dat de regering hiervoor maximaal 29 mln euro mag uitgeven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) zegt dat hij overweegt om de Kamer een motie voor te leggen met als inhoud dat moet worden afgezien van de aanleg van sprinklerinstallaties.

Hij zegt verder de indruk niet kwijt te kunnen raken dat de minister ervan uitgaat dat de risicoreservering van 985 mln euro binnen is en dat het haar vrijstaat om naar eigen inzicht gebruik te maken van de ruimte tot 1,4 mld euro.

Ten slotte zegt de heer Duyvendak dat in toekomstige voortgangsrapportages duidelijk moet worden aangegeven hoe het verschil tussen het beschikbare budget en de actuele raming tot stand is gekomen.

Mevrouw **Dijkema** (PvdA) zegt dat zij met haar fractie zal overleggen over de uitkomsten van dit overleg en zeker ook over de manier waarop moet worden omgegaan met de bandbreedte tussen de 985 mln euro en de 1,4 mld euro. Het is namelijk aan de Kamer om aan te geven waar precies de grens ligt.

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