

Vergaderjaar 2007–2008

22 026

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

Nr. 282

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2008

Hiermee beantwoord ik de vraag die het lid De Krom tijdens het overleg met uw Kamer over de HSL-Zuid op 14 mei 2008 (22 026, nr. 281) heeft gesteld over de ontwikkeling van de beheerskosten van de HSL-Zuid zoals vermeld in het Voortgangsrapport 22 van de HSL-Zuid.

1

Hoe komt het dat de beheerskosten in een halfjaar tijd zijn gestegen van 83 mln. naar 103 mln.?

1

In Voortgangsrapport 22 is gerapporteerd dat de prognose van de HSL-Zuid beheerskosten die ten laste van de risicoreservering komen in een halfjaar is gestegen met € 20 mln. (van € 83 mln. naar € 103 mln.).

In het tweede halfjaar van 2007 is duidelijk geworden welke gevolgen de latere ingebruikname van de HSL-Zuid heeft voor de organisatie. De inspanningen zijn gericht om te komen tot een stabiel werkend vervoerssysteem. Dit houdt in dat bouw, de procedures, het testen en de vrijgave in de komende periode moeten worden afgerond. De upgrade van ERTMS en de niet tijdige beschikbaarheid van treinmaterieel zijn de belangrijkste oorzaken van de latere start.

In de verslagperiode is ook geëffectueerd dat het «spoorse» deel van het project verder door ProRail wordt uitgevoerd. Voor het testen en afronden van de infrastructuur, het voeren van de regie op de verdere realisatie van het vervoerssysteem en het faciliteren van de trein-baanintegratie en het proefbedrijf met HSA heeft ProRail een «Programma HSL-Zuid» ingericht.

Binnen dit programma zijn voor het oplossen van de problemen bij het operationeel krijgen van het vervoerssysteem aanvullende kosten ontstaan. Dit betreft kosten van projectmanagement, begeleiding van (aanvullende) testen, facilitaire- en automatiseringskosten, alsmede kosten voor de inhuur van deskundigen.

Naast een aantal specialisten dat bij de overdracht van werkzaamheden is overgegaan van RWS naar ProRail wordt, gelet op de hoeveelheid werk, extra deskundigheid ingezet vanuit ProRail, dan wel extern ingehuurd. De kosten van het ProRail programma zijn tot 1 april 2009 gebudgetteerd op circa € 20 mln. Voor een bedrag van circa € 12 mln. betreft dit kosten waarvoor nog geen voorziening was getroffen. In het budget van € 20 mln. is een bedrag van circa € 4 mln. opgenomen als voorziening t.b.v. een eventuele verdere uitloop van het programma na 1 april 2009. De totale toename ten aanzien van het ProRail Programma bedraagt derhalve (€ 12 mln. + € 4 mln. =) € 16 mln.

Door de latere start van de HSL zal ook de projectorganisatie binnen de RWS-organisatie langer in stand worden gehouden. Dit leidt tot een toename van de beheerskosten van € 4 mln. Gedurende 2008 blijft deze organisatie in stand voor het management van het vervoerscontract met HSA, de afronding van de bouwcontracten en de afwikkeling met de projectomgeving.

Voorzien wordt dat begin 2009 de RWS projectorganisatie kan worden ontmanteld en dat de resterende activiteiten ter afwikkeling worden ondergebracht bij ProRail en bij de RWS lijnorganisatie. De kosten hiervan moeten echter wel gedekt worden vanuit het HSL budget. Voor deze kosten is eind 2007 een aanvullende voorziening getroffen van circa € 4 mln. voor de eventuele uitloop van de activiteiten na 1 april 2009.

De extra beheerskosten van € 20 mln. zijn dus inclusief circa € 8 mln. gekwantificeerde risico's op mogelijke overschrijdingen van de geraamde personeelsomvang dan wel het mogelijk langer in stand houden van de organisatie. Dit betekent dat dit bedrag wel is voorzien als een uitgave uit de risicoreservering, maar dat nog niet zeker is of dit daadwerkelijk tot uitgaven gaat leiden.

De toename in de verslagperiode van de beheerskosten met € 20 mln. wordt in de totale prognose van de projectkosten per ultimo 2007 gecompenseerd door afname van de geprognosticeerde kosten in de andere risicohoofdgroepen.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings