

Vergaderjaar 2002–2003

**22 589**

**Betuweroute**

**22 026**

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

**Nr. 202**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 december 2002

Op 4 december 2002 spraken we in de tweede termijn in de Commissie van Verkeer en Waterstaat over de Voortgangsrapportages van de Betuweroute en HSL-Zuid. In dit overleg is een aantal vragen gesteld waarvan ik u heb toegezegd deze schriftelijk te beantwoorden. In de bijlage treft u deze antwoorden aan.

Daarnaast is uitgebreid van gedachten gewisseld over de wens van de Kamer door de Rekenkamer een onderzoek te laten doen naar de in de begroting van Verkeer en Waterstaat opgenomen risico-reserve van € 985 mln. Ik heb u aangegeven dat ik deze wens van de kamer van harte deel en mijn departement daaraan onvoorwaardelijke medewerking zal verlenen. Wel wil ik ten aanzien van zo'n onderzoek herhalen hetgeen ik in het Algemeen Overleg heb gezegd.

Het onderzoek zou zich met name kunnen richten op de omvang van de risico's en de inrichting van het risico-management binnen de HSL-Zuid en Betuweroute. Dat daarin de interne en externe informatievoorziening van het departement wordt betrokken acht ik vanzelfsprekend.

De begrenzing van de scope van het onderzoek is van belang omdat wat mij betreft zo'n Rekenkameronderzoek een zeer beperkte doorlooptijd moet hebben. Ik denk daarbij aan 1 à 2 maanden. Zoals ik al aangaf zijn er al vele audits en onderzoeken over het thema verricht. Dit kan een korte doorlooptijd van het onderzoek van de ARK in de hand werken. Weliswaar zijn nu nog geen verplichtingen aangegaan met betrekking tot de risicoreservering in 2003, maar de risico's in de projecten die ik u geschetst heb zullen niet wachten op de uitkomst van een dergelijk onderzoek.

Een tweede kanttekening die ik in het overleg heb geplaatst heeft betrekking op de vertrouwelijkheid. Ik heb u aangegeven dat de Staat een gevoelige onderhandelingspositie heeft naar de marktpartijen. In de rapportage van de Rekenkamer dient deze vertrouwelijkheid gewaarborgd

te zijn, zonder dat het openbare debat hierdoor tekort wordt gedaan. Vanuit die optiek heb ik voorgesteld dat het Rekenkamerrapport een openbaar en vertrouwelijk gedeelte zal kennen. Bij de behandeling door de kamer kan dan met deze tweedeling rekening gehouden worden.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
R. H. de Boer

**Vraag van het kamerlid Gerkens:**

Wordt bij de beoordeling van PPS-constructies bij infraprojecten niet alleen gekeken naar een financieel-economische afweging, maar ook de maatschappelijke meerwaarde in de afweging meegenomen?

Ik kan mij daar volledig in vinden. Zoals ik deze zomer ook al in mijn reactie op het Rekenkamerrapport over PPS heb opgemerkt, ben ik van mening dat het bij PPS niet alleen gaat om kostenbesparing, maar meer om een betere prijs/kwaliteitsverhouding voor het overheidsproduct. Hieronder kan onder meer worden verstaan een hogere of eerdere beschikbaarheid van Infrastructuur, of de aanwezigheid van bepaalde andere kwaliteitsaspecten die door de burger positief gewaardeerd worden, en die resultaat kunnen zijn van PPS-vormgeving van projecten.

**Vraag van het kamerlid Giskens**

Wat is de actuele stand van de aangegane verplichtingen? In hoeverre is temporisering van de Betuweroute nog mogelijk?

Het totaal voor de Betuweroute te beschikken bedrag bedraagt € 4556 mln (dit is het in het MIT vermelde bedrag van € 4715 mln gecorrigeerd voor de bijdrage van RIB van € 96 mln en de kosten van de uitvoeringsorganisatie van V&W van € 63 mln).

Van dit bedrag is inmiddels € 4 354 mln beschikt. Er rest derhalve € 211 mln aan nog niet beschikte ruimte. Van het beschikte bedrag is per november 2002 een bedrag gecontracteerd van € 3,451 mln.

Belangrijkste zaken die wel zijn beschikt maar nog niet zijn aanbesteed zijn onder meer de geluidsschermen, spoorwerk A15, bovenleiding A15 en een spoorwerkemplacement. Nog niet beschikt en aanbesteed zijn, de spoorbeveiliging (ATB NG/ETCS), de Tunneltechnische installaties. Hieruit blijkt dat budgettair gezien een temporisering weinig mogelijkheden biedt.

Temporisering heeft nog een aantal nadelige effecten die ik onder uw aandacht wil brengen. Voor de korte termijn wordt weliswaar geld vrij gespeeld maar op de lange termijn maakt temporisering het project alleen maar duurder. Zo moeten lopende contracten worden afgekocht en in een later stadium opnieuw tegen mogelijk hogere prijzen worden aanbesteed. Ook wordt door temporisering het project later opgeleverd. Dit betekent dat de uitvoeringsorganisatie, die zich bezighoudt met de realisering van het project, langer in stand moet worden gehouden. De kosten hiervan bedragen ongeveer € 8–12 mln per maand. Daar komt nog bij dat het nog maar de vraag is of de kennis die nu voor het project is ingekocht in een later stadium weer voorhanden is.

Ook zullen de uitvoeringskosten toenemen omdat de in de uitvoeringskosten opgenomen bouwvolgorde niet meer kan worden aangehouden, met name de aansluiting van onder- en bovenbouw.

De Betuweroute is nu gedeeltelijk reeds aangelegd. Hetgeen is aangelegd zal ook moeten worden onderhouden. Temporisering en dus uitstel van ingebruikname van de spoorlijn betekent dat gedurende een langere tijd onderhoudskosten moeten worden gemaakt waartegenover geen opbrengsten staan.

Het verder uitstellen van de aanbouw van het project betekent dat de omwonenden nog langer met overlast door bouwactiviteiten hebben te maken (bijvoorbeeld langer durende wegomleggingen, braakliggende terreinen, bouw hinder etc.).

Tevens tast een uitstel de geloofwaardigheid van de Staat in internationaal verband aan. Gezien de inspanningen vanuit Nederland om ook aansluiting vanuit Duitsland te realiseren is uitstel een zeer slecht signaal richting buitenland.

Uitstel van de Betuweroute zou betekenen dat de groei van het goederenvervoer onder druk komt te staan. De druk op het gemengde spoorwegnet en de zeer druk bezette Brabantroute en de route Rotterdam-Utrecht-Emmerich verder zal oplopen.

Alles onverziend meen ik dat temporisering geen goede keuze is.