

Vergaderjaar 2006–2007

22 589

Betuweroute

Nr. 276

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 1 december 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 25 oktober 2006 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 10 oktober 2006 inzake TTI's Betuweroute (22 589, nr. 274);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat over het aantal locomotieven op de Betuweroute van 24 oktober 2006 (22 589, nr. 275).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) merkt op dat de Kamer op 10 oktober de brief van de minister over de kosten van de tunneltechnische installaties van de Betuweroute heeft ontvangen. Zes dagen daarvoor zijn in een algemeen overleg reeds kritische vragen gesteld over het conflict van ProRail met aannemer BeCIG over de brandbeveiligingsinstallaties en de daarmee gemoeide meerkosten: 10 mln. voor extra werk en 2,5 mln. voor versnellingsmaatregelen. De minister toonde zich destijds relaxed en liet weten dat die paar miljoen extra nodig waren om er goed uit te komen. Uit de brief van 10 oktober blijkt echter dat het bedrag veel groter is. Het geschil over het bedrag dat gemoeid is met de financiële afronding van reeds verrichte werkzaamheden is in der minne geschikt. ProRail neemt nu een verlies van 27 mln. bovenop de eerdergenoemde bedragen. Wist de minister op 4 oktober dat het bedrag groter was? Hoe beoordeelt zij haar opmerkingen tijdens dat algemeen overleg? Hoe beoordeelt zij de op 4 oktober door de PvdA-fractie gemaakte opmerking dat dit een les moet zijn voor de toekomst? Is de minister bereid om op basis van dit probleem te bezien in hoeverre de wijze van totstandkoming van dit contract en de werking daarvan navolging verdienen? Deze problemen kan de minister toch niet elke keer badinerend afdoen?

De heer **Hofstra** (VVD) maakt uit de brief op dat de totale tegenvaller 65,5 mln. is, waarvan de aannemer 25 mln. voor zijn rekening neemt. Is een fiftyfiftyverdeling niet eerlijker, afgezien van de 10 mln. aan meerwerk?

¹ Samenstelling:

Leden: Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), onder-voorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van den Brink (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA), Krähe (PvdA) en Van Oudenallen (Groep Van Oudenallen).
Plv. leden: Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Özütok (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Oplaat (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptroot (VVD), Ten Hoopen (CDA) en Heemskerck (PvdA).

De heer **Van Hijum** (CDA) sluit zich aan bij de reeds gestelde vragen. Kan de minister uitleggen waar ProRail als opdrachtgever in dit proces te kort is geschoten? In hoeverre zijn daar derden bij betrokken geweest? Is bij de verdeling met de aannemer het onderste uit de kan gehaald?

De heer **Hermans** (LPF) begrijpt dat tijdens het algemeen overleg van 4 oktober niet alle afspraken naar voren zijn gekomen. Dat kan echter niet bij een voortgangsrapportage. In de bijbehorende oplegbrief is het inmiddels gebruik om dergelijke risico's te melden. Daar staat het echter niet in. Hoe kan dat?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) merkt op dat het bij deze kleine brief om grote bedragen gaat. Wat wist de minister toen het vorige algemeen overleg is gehouden? De minister heeft de Kamer immers niet tijdig en correct geïnformeerd. Wat is er fout gegaan? Is de minister over deze schikking geraadpleegd voordat die onomkeerbaar was? Hoe verloopt zoiets op het departement? Welke contracten zijn er afgesloten met de aannemers? De historie van de tegenvallers bij hsl en Betuweroute laat immers zien dat de risico's voor een groot deel bij de Staat liggen. Een aanvankelijk gunstige aanbesteding blijkt dan later toch duur te zijn. Hoe kan het dat de tunneltechnische installaties uiteindelijk twee keer zoveel geld kosten? Waarom komt van de extra kosten voor reeds aangenomen werk twee derde voor rekening van de overheid? Dan is er toch geen goed contract gesloten? Moet de Algemene Rekenkamer niet eens goed kijken naar het type contract dat ProRail afsluit bij dergelijke aanbestedingen? Kan de minister aangeven wat het huidige profiel is van de risico-reservering? Hoeveel zit er nog in de pot? Er is nog een budget over van de Betuwelijn. Valt er nog meer geld vrij?

Antwoord van de minister

De **minister** merkt op de Kamer in het algemeen overleg van 4 oktober te hebben geïnformeerd over de versnellingsmaatregelen en het meerwerk bij tunneltechnische installaties. Daarbij is zeker niet badinerend gedaan over de problemen. Het versnellingsgeld is echter nodig om uitloop van de Betuweroute te voorkomen. Er zijn immers goederenvervoerders die uitgaan van opening op 2 januari 2007 en die dan ook met claims kunnen komen.

Toen de minister merkte dat er sprake bleek van een misverstand, is daarop actie genomen in de vorm van de brief van 10 oktober. In het algemeen overleg is een bedrag gemeld van 10 mln. aan meerwerk en 2,5 mln. aan versnellingsmaatregelen. Niet aan bod kwam echter de schikking die ProRail met de aannemer heeft getroffen over het financiële geschil over reeds uitgevoerde werkzaamheden. Het geschil bestond al geruime tijd en besloeg de schuldvraag voor de uitgevoerde werkzaamheden. Beide partijen hadden dan ook een ander beeld van de aard van het contract. Voor de aannemer was het verschil van 52 mln. op een contract van 73 mln. niet misselijk. Voor de aannemer was afronding met arbitrage onbespreekbaar, zodat een forse vertraging in het verschieft lag evenals de keuze voor een andere aannemer, een onzekere arbitrage, claims van investeerders en gedoe rondom garanties van technische installaties. ProRail is verweten dat het contract niet helder was en dat te formeel werd opgetreden. De aannemer heeft uiteindelijk een verlies genomen van 25 mln. en ProRail een verlies van 27 mln. Deze schikking wordt betaald uit de post onvoorzien als onderdeel van het projectbudget en heeft geen overschrijding tot gevolg. Deze post bevat na de schikking nog 102 mln. Om die omissie weg te nemen, is een aanvullende brief gestuurd.

De minister merkt op dat het contract gesloten is op basis van de beste economische aanbieding. Die stond op 73 mln., terwijl de serieuze raming

van ProRail, de opdrachtgever, 118 mln. was. Er bestond overigens weinig verschil tussen de met de aanbiedingen gemoeide bedragen. Ook was er weinig reden om aan te nemen dat de aannemers laag zouden inschrijven om vervolgens zo veel mogelijk bij te plussen. Wel is duidelijk dat het een technisch uniek project betreft.

De minister trekt als les dat voortaan meer contractjuridische expertise moet worden ingezet bij contracten en tenderboards, inclusief externe toetsing en dergelijke. De contracten moeten in de toekomst duidelijk worden. Na afronding van het project Betuweroute moet er tevens een evaluatie komen in relatie tot de oorspronkelijke aanbieding. Een en ander zal aan ProRail meegegeven worden.

De onderhandelingen door ProRail over de schikking hebben niet de ook voor de minister voor de hand liggende fiftyfiftyverdeling opgeleverd. De minister is over deze uitkomst pas na afloop geïnformeerd. De minister heeft geen opdracht gegeven om tot schikking te komen. ProRail is juridisch gezien de contractpartner van de aannemer. Er zal overigens alsnog in het licht van de rechtmatigheid een accountantscontrole worden uitgevoerd bij de aannemer om zijn claim te checken. In de aanbiedingsbrief bij de voortgangsrapportage VGR 20 is de toen laatste stand van zaken gemeld. ProRail had toen de aannemer in gebreke gesteld. Twee dagen later, op 27 september, is alsnog overeenstemming bereikt tussen ProRail en BeCIG.

Voor de Betuweroute is een risicoreservering van 8 mln. tot 16 mln. beschikbaar. De post onvoorzien bestaat uit 102 mln.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Hofstra** (VVD) vindt het vreemd dat de accountantscontrole achteraf plaatsvindt. Is het niet beter om die in het vervolg vooraf te doen? Waarom voorzien de contracten er niet standaard in dat de aannemer gedwongen is om het werk af te maken alvorens de zaak juridisch wordt uitgevochten?

De heer **Hermans** (LPF) oordeelt dat er sprake lijkt van een zeldzame misser van de projectorganisatie Betuweroute. De route wordt, met extra kosten, binnen 8% van het totale budget aangelegd en er wordt een relatief veel kleiner beroep gedaan op de risicoreservering dan bij de hsl. Het is goed om na oplevering van de projecten de zaak te evalueren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) vraagt hoe het kan dat het de minister pas na het algemeen overleg duidelijk is geworden dat het probleem veel groter is. Dit is niet alleen vervelend, maar ook merkwaardig. Met de huidige informatie zou immers een andere discussie zijn gevoerd.

De **minister** legt uit dat het breken met de aannemer geen optie is bij dit soort complexe installaties. De volgende aannemer zal geen garanties willen afgeven voor het afbouwen van reeds half gebouwd werk. Er is dan ook gekozen voor een pragmatische oplossing. De beursgenoteerde aannemer zou door het grote bedrag zeker in de problemen komen. Die zou dan ook alle mogelijkheden gebruiken om vertraging te bewerkstelligen.

Er is reeds een evaluatie van het project toegezegd. Direct na aanvang van de huidige kabinetsperiode bleek de tunneltechnische installatie een buitengewoon complex probleem, met bedragen van 100 mln. tot 300 mln. De projectorganisatie heeft het dan ook goed gedaan.

Bij het algemeen overleg van 4 oktober is vooral gesproken over de versnellingskosten en het meerwerk. De rest was de minister reeds bekend, maar is helaas tussen wal en schip terechtgekomen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Van der Sman