

Vergaderjaar 2018–2019

22 026

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

Nr. 507

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 18 januari 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 27 september 2018 over de 41e Voortgangsrapportage HSL-Zuid en Langetermijnvisie HSL van NS en ProRail (Kamerstuk 22 026, nr. 505) en de brief van 12 november 2018 inzake de rapportage van de Auditdienst Rijk (ADR) over 41e voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 506).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 17 januari 2019. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Rijkers

Vraag 1

Waarom is de accountantscontrole – in tegenstelling tot voorgaande rapportages – niet meer gericht op de kwaliteit van de financiële en niet-financiële informatie in de voortgangsrapportage?

Antwoord 1

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 8 februari 2017 heeft de commissie besloten bij iedere voortgangsrapportage een rapport van de Auditdienst Rijk (ADR) te willen ontvangen dat zich beperkt tot de door de commissie genoemde restpunten. De financiële *realisaties* van de restpunten in de periode van 1 juli 2017 tot en met 30 juni 2018 hebben een zeer gering belang in relatie tot het totale projectbudget. De aangegane verplichtingen, gerealiseerde uitgaven en ontvangsten van VGR 41 geven daarom feitelijk geen informatie meer over de *ontwikkeling* van de restpunten. Om die reden heeft de ADR daarop geen accountantscontrole meer uitgevoerd. De scope van het onderzoek van de ADR naar de niet-financiële informatie is ten opzichte van VGR 40 (Kamerstuk 22 026, nr. 498) ongewijzigd. Ook het onderzoek van de ADR naar de volledigheid van de financiële informatie en toekomstgerichte financiële informatie is ongewijzigd.

Vraag 2

Waarom is de Kamer niet geïnformeerd en geraadpleegd over deze wijziging van de accountantscontrole in het kader van de Regeling Grote Projecten?

Antwoord 2

De onder antwoord op vraag 1 genoemde werkwijze om de verplichtingen, uitgaven en ontvangsten in de verslagperiode niet meer te controleren past binnen de aan de ADR gegeven opdracht in het kader van de Regeling Grote Projecten en de brief van vaste commissie over wijzigen informatieafspraken groot project HSL-Zuid. In zijn rapport licht de ADR dit toe door aan te geven dat een onderzoek van de aangegane verplichtingen, gerealiseerde uitgaven en ontvangsten niet bijdraagt aan de informatiebehoefte van de commissie ten aanzien van de ontwikkeling van de restpunten. De realisaties in de periode van 1 juli 2017 tot en met 30 juni 2018 hebben, zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1, een zeer gering financieel belang in relatie tot het totale projectbudget.

Vraag 3

Waarom wordt door de Auditdienst Rijk (ADR) «beperkte zekerheid» gegeven over het onderzoek of de veronderstellingen een redelijke basis vormen voor de toekomstgerichte financiële informatie en over het onderzoek of de opgenomen niet-financiële informatie niet strijdig is met de financiële informatie? Waarom wordt over deze onderzoekselementen geen «redelijke zekerheid» meer gegeven, zoals voorheen?

Antwoord 3

In de accountantspraktijk is het gebruikelijk om bij toekomstgerichte financiële informatie een beperkte mate van zekerheid te verschaffen. De aard van de door de ADR uitgevoerde werkzaamheden (voor het verschaffen van zekerheid) en de door lenW verstrekte informatie is ten opzichte van VGR 40 (Kamerstuk 22 026, nr. 498) overigens niet veranderd.

Vraag 4

Welke zekerheid kan de Kamer ontlenen aan de accountantscontrole bij haar beoordeling van de gepresenteerde financiële en niet-financiële informatie over de HSL-Zuid? Kan de Kamer er bijvoorbeeld vanuit gaan dat de geraamde totale kosten van € 14 miljoen voor de betonkwaliteit tot

en met 2110 correct zijn en op een deugdelijke wijze tot stand zijn gekomen?

Antwoord 4

Zoals blijkt uit het antwoord op vraag 3 heeft de ADR met zijn oordeel zekerheid gegeven. De strekking van dit oordeel is positief. De kosten voor de betonkwaliteit vallen onder de conclusie over het onderzoek naar de in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie (paragraaf 2.3.2). Hier is onder andere aangegeven: «De in de voortgangsrapportage opgenomen toekomstgerichte financiële informatie aangaande de toekomstige financiële gevolgen van de restpunten is in alle van materieel belang zijnde opzichten ordelijk, controleerbaar en deugdelijk tot stand gekomen».

Vraag 5

Wat is het oordeel van de ADR over de kwaliteit en juistheid van de toekomstgerichte financiële informatie over de problematiek ten aanzien van beton en zettingen?

Antwoord 5

Zie beantwoording vraag 4. Dit antwoord is ook van toepassing op de zettingen.

Vraag 6

Op wiens initiatief is de accountantscontrole op de kwaliteit van de financiële en niet-financiële informatie achterwege gelaten?

Antwoord 6

Zie de antwoorden op de vragen 1 en 2.

Vraag 7

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de vermeende schade aan de rails door het gebruik van Traxx-locomotieven?

Antwoord 7

De gesprekken waarbij partijen gezamenlijk op zoek zijn naar oplossing lopen nog. Zolang deze gesprekken niet zijn afgerond kan gezien de onderhandelingspositie van de Staat nog geen nadere informatie met de Kamer worden gedeeld.

Vraag 8

Klopt het dat er nu minder controle is op de voortgang op de HSL-Zuid?

Antwoord 8

Nee, zie de antwoorden op de vragen 1 en 2.

Vraag 9

Welke beweegredenen zijn er om te suggereren dat de Groot Project-status van de HSL-Zuid kan worden beëindigd?

Antwoord 9

De belangrijkste reden om de Groot Project-status te beëindigen is het beperkte financiële belang van de restpunten van het project in verhouding tot het totale projectbudget (minder dan 1%). Deze zeer beperkte omvang was de aanleiding om de uitgaven, ontvangsten en verplichtingen niet langer als onderdeel van het accountantsrapport bij de VGR41 afzonderlijk te controleren. Daarnaast ligt de oplevering van het aanlegproject HSL-Zuid al jaren achter ons. Voorts is na uitvoerig onderzoek gebleken dat de financiële risico's van de betonproblematiek zeer beperkt zijn. De (geringe) uitgaven voor de restproblematiek worden

verantwoord in de reguliere financiële verslaglegging van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Vraag 10

Wat is de reden dat er minder informatie beschikbaar is dan de afgelopen jaren?

Antwoord 10

In VGR 40 (Kamerstuk 22 026, nr. 498) is aangegeven dat de voortgangsinformatie, in lijn met de brief van vaste commissie over wijzigen informatieafspraken groot project HSL-Zuid, wordt beperkt tot de restpunten. Deze lijn is doorgezet in VGR 41. Overigens heeft de ADR in zijn rapport geconstateerd dat de financiële en niet-financiële informatie, in alle van materieel belang zijnde opzichten in overeenstemming met artikel 12 van de Regeling grote projecten, volledig is opgenomen in de voortgangsrapportage.

Vraag 11

Op wiens initiatief is de accountantscontrole op de kwaliteit van de financiële en niet-financiële informatie achterwege gelaten?

Antwoord 11

Zie de antwoorden op de vragen 1 en 2.

Vraag 12

Ligt er een plan voor het geval dat het Infrasppeed consortium voor 2031 genoodzaakt is om (onderdelen van) de ERTMS te vervangen?

Antwoord 12

Indien Infrasppeed (onderdelen van) ERTMS vervangt dient zij binnen de geldende specificaties te blijven, zodat het treinverkeer hier geen hinder van ondervindt. Bij de landelijke uitrol van ERTMS zal de programmaorganisatie scherp zijn op het voorkomen van onnodige conflicten met het ERTMS van Infrasppeed.

Vraag 13

Ligt er een uitgewerkt plan voor het verplaatsen en verbeteren van de bestaande spanningssluisen, één van de grote knelpunten, op de HSL?

Antwoord 13

Ik heb u op 27 september 2018 geïnformeerd over de langetermijnvisie HSL van NS en ProRail (Kamerstuk 22 026, nr. 505). Door mij is aangegeven dat de budgettaire ruimte voor uitvoering van de daarin voorgestelde maatregelen, waaronder het verplaatsen en vernieuwen van spanningssluisen, op dit moment ontoereikend is. Voorts is het van belang rekening te houden met o.a. de effecten van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG) die vanaf 2021 instroomt en de € 60 miljoen die ik beschikbaar heb gesteld om de prestaties van de infrastructuur te verhogen. Daarin zijn naast maatregelen tegen harde wind ook investeringen opgenomen om de huidige spanningssluisen te verbeteren:

- Er zijn op 2 locaties inspectie camera's geplaatst waardoor na strandingen de treindienst sneller kan worden hervat.
- Uiterlijk in 2020 worden schakelingen aangebracht om «spanning-aarde rijden» in de spanningssluis te voorkomen.