

Vergaderjaar 2009–2010

22 589

Betuweroute

Nr. 306

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 16 september 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 18 mei 2010 inzake de eindevaluatie van de Betuweroute als Groot Project (Kamerstuk 22 589, nr. 304).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 15 september 2010. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

De griffier van de commissie,
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Slob, A. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), Fng voorzitter, Ouweland, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Nieuwenhuizen, C. van (VVD), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Verhoeven, K. (D66) en Koolmees, W. (D66).
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Peters, M. (GL), Vacature CU, Atsma, J.J. (CDA), Lodders, W.J.H. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Klaveren, J.J. van (PVV), Harbers, M.G.J. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Uitslag, A.S. (CDA), Karabulut, S. (SP), Jong, L.W.E. de (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Agema, M. (PVV), Neppérus, H. (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Staaij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Veldhoven, S. van (D66) en Ham, B. van der (D66).

Inleiding

Begin juli 2010 heb ik een uitstelbrief gestuurd voor de beantwoording van uw vragen over de dechargeverlening aan ProRail voor het project Betuweroute. Ik zend u bijgaand de antwoorden.

Ik wijs u tevens op mijn brief van eind mei 2010 (kamerstuk 22 589, nr. 305), waar de decharge brief aan ProRail aan was toegevoegd.

Met belangstelling zie ik uit naar uw beslissing tot opheffen van de status «Groot Project» voor de Betuweroute.

Vragen en antwoorden

1

Waarom heeft u ProRail decharge verleend voor haar opdracht tot bouw van de Betuweroute, terwijl het project nog problemen en risico's kent?

De Betuweroute is gebouwd, opgeleverd en in gebruik genomen. Bij elk groot project lopen werkzaamheden van de bouwfase door in de beheerfase. Ik onthef de projectorganisatie van ProRail van haar bouwopdracht, omdat door een onafhankelijk bureau is vastgesteld dat ProRail de Betuweroute heeft aangelegd conform het Functioneel Programma van Eisen. Een audit die ik op die zogenaamde Verklaring van Conformiteit heb laten uitvoeren, beaamde dat. Bij die verklaring hoorde ook het vertrouwen dat de nog resterende punten goed belegd zijn en een decharge niet verder in de weg staan. Zoals te doen gebruikelijk blijven er restpunten over na dechargeverlening, zeker bij een groot project als de Betuweroute.

Ik onthef ProRail echter niet van haar verantwoordelijkheid de restpunten te verhelpen. Met ProRail heb ik daarover afspraken gemaakt. ProRail werkt nauw samen met Keyrail, omdat de restpunten vooral op het raakvlak tussen treinverkeer en infrastructuur liggen. De risico's behelzen geen financiële tekorten op het bouwproject maar betreffen mogelijk toekomstige belemmeringen in de groei van het gebruik, indien de restpunten niet naar behoren zouden worden opgelost.

2

Heeft de dechargeverlening aan ProRail gevolgen voor de aansprakelijkheid met betrekking tot de restpunten? Zo ja, is door de dechargeverlening het risico voor het Rijk vergroot ten gunste van het risico voor ProRail?

Nee: ProRail is en blijft verantwoordelijk voor de afronding van de bouw van de Betuweroute. De restpunten zijn schriftelijk vastgelegd. De dechargeverlening maakt een einde aan de formele opdrachtgevers-opdrachtnemersrelatie die specifiek was ingericht voor dit grote project en gericht was op bepaalde wijzen van projectbeheersing en informatievoorziening.

3

Kunt u de Kamer een lijst verstrekken met per restpunt een omschrijving van het probleem, wie er bij betrokken zijn, op welke termijn het restpunt naar verwachting opgelost kan zijn en wat en voor wie de financiële risico's zijn?

Ik voeg de lijst met restpunten als bijlage toe aan deze brief.¹ Het betreft de werkzaamheden, die op het raakvlak tussen infrastructuur en treinverkeer liggen en de beschikbaarheid van de Betuweroute in de toekomst verbeteren.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

4

Klopt het dat er nog veel klachten zijn over GSM-Rail? Hoeveel klachten hierover zijn er? Als er inderdaad nog veel klachten zijn, waarom geeft u in uw brief dan aan dat GSM-Rail goed werkt?

Het aantal treinen, dat ten gevolge van verlies van verbinding op de Betuweroute strandde, lag in mei 2010 op 2,7%. Dit percentage is weliswaar sterk teruggedrongen vanaf december 2009, toen het 6% bedroeg, maar ligt nog altijd te hoog.

Ik heb in mijn brief ter begeleiding van de voortgangsrapportage nr. 27 (nr. 22 589) gemeld dat treinbeveiliging (GSM-R/ERTMS) «nog niet volledig voldoet aan de eisen van betrouwbaarheid en beschikbaarheid», en onderken de klachten uit de markt. De verbetering van de beschikbaarheid van de GSM-R/ERTMS verbinding heeft de hoogste prioriteit. Experts van Prorail en de leveranciers van GSM-R/ERTMS hebben de zwakke schakels in de keten inmiddels getraceerd en een plan van aanpak opgesteld om de beschikbaarheid te verbeteren.

5

Wat betekent het wat u betreft concreet als de status «groot project» van de Betuweroute beëindigd wordt?

Ik blijf u informeren over de voortgang over de Betuweroute, maar dit kan volgens mij eenvoudiger per brief gebeuren. Ik kan de informatie dan toespitsen op de restpunten en zaken rond het gebruik van de Betuweroute.

Concreet betekent dit dat de frequentie van rapportage iets lager ligt (naar één keer per jaar) en dat de uitgebreide financiële paragraaf van de VGR en het accountantsrapport komen te vervallen.

6

Hoe bent u van plan de Kamer te informeren over de exploitatie van de Betuweroute, zowel over financiële cijfers als over de vervoerscijfers, nadat de status «Groot Project» is beëindigd?

Zoals ik in vraag 5 heb aangegeven wil ik u, na beëindiging van de status «Groot Project», één keer per jaar informeren over het gebruik en exploitatie van de Betuweroute. In de brief rapporteer ik dan ook de voortgang in het oplossen van de restpunten en de ontwikkelingen die het gebruik kunnen beïnvloeden, zoals de aansluiting met Duitsland.

De maand oktober als vast rapportagemoment lijkt mij passend omdat u uw commentaar en vragen dan kunt combineren met de behandeling van het MIRT.

Los van de jaarlijkse brief zal ik u ad hoc informeren over specifieke zaken, die de aandacht van de Kamer vragen.