

Vergaderjaar 2008–2009

22 026

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

Nr. 298

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 1 juli 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 26 juni 2009 inzake de budgettaire aspecten van de HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 295 en 31 965 A, nrs. 1–2).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 30 juni 2009. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptrout (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA) en Linhard (PvdA).
Plv. leden: Halsema (GL), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Vacature (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA) en Depla (PvdA).

1

Kunt u de Kamer in een meerjarig overzicht dat de hele concessieperiode beslaat, laten zien wat de oorspronkelijke ontvangstenraming was en welke bedragen precies in de eerste jaren zijn afgeboekt, respectievelijk aan het einde van de concessieperiode zijn bijgeboekt uit hoofde van het MoU?

Hiervoor verwijs ik u naar de tabel in bijlage 1.¹

2

Is in de 1e suppletoire begroting de ontvangstenraming structureel met € 224 mln. verlaagd, zoals gemeld in de brief van 30 januari 2009, of met een ander bedrag?

Het definitieve bedrag is € 226 mln. geworden en is als volgt opgebouwd:

- € 14 mln per jaar, looptijd 15 jaar: € 210 mln
- Effect ingroeieregeling eerste 4 jaren: € 21 mln -/-
- Indexering t/m 2008: € 37 mln

3

Wat is de verklaring voor het feit dat in de 1e suppletoire wordt voorgesteld de ontvangsten HSA in de periode 2009–2013 met in totaal € 420 mln. te verlagen, terwijl in de brief aan de Kamer van 30 januari 2009 (22 026, nr. 288) gemeld werd dat het om € 265 mln. (MoU) en € 82,5 mln. (structurele verlaging), dus in totaal € 306,5 mln. zou gaan? Wat verklaart het verschil van € 113 mln.?

Het verschil betreft het effect van het uitstel van de aanvangsdatum van 1 oktober 2008 naar 1 juli 2009. Dit leidt in 2008/2009 tot minder ontvangsten en in 2023/2024 tot meer ontvangsten, per saldo nihil.

4

Waarom worden er in de 1e suppletoire wet 2009 in de jaren 2009, 2010 en 2011 meer ontvangsten afgeboekt dan er in de begroting waren geraamd? Wat is de betekenis van een negatief ontvangstenbedrag in die jaren? Is dat een schuld van de Staat aan HSA?

In de begrotingsreeks was reeds rekening gehouden met het feit dat een klein deel van de gebruiksvergoeding van HSA achterblijft bij ProRail, als zijnde de «reguliere» gebruiksvergoeding op basis van de toegangs-overeenkomst. In de afgeboekte bedragen is daar nog geen rekening mee gehouden. In feite betreffen de negatieve ontvangsten de gelden die VenW richting ProRail zal voorfinancieren als gevolg van de uitstelregeling HSA. In de ontwerpbegroting 2010 zullen deze negatieve ontvangsten worden overgeboekt naar artikel 13.02, zodat deze dan als uitgaven worden gepresenteerd.

5

Kan worden gesteld dat de verlaging van de gebruiksvergoeding HSA (door uitstel van betaling en structurele verlaging) in feite ten koste gaat van het reguliere onderhoud van het spoor in de periode 2010–2013? En geldt dit ook voor 2009?

De structurele verlaging van de ontvangsten HSA, het effect van de uitstelregeling HSA en het uitstel van de aanvangdatum worden voornog uit pragmatische overwegingen opgevangen op artikel 13.02, regulier onderhoud spoor. Overigens zal ik bij de eerstvolgende begroting wederom bezien of opvang binnen het onderhoudsartikel of aanlegartikel het meest geschikt is.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Over de gehele 15-jarige looptijd van de concessie bezien is het effect van de verlaging ca. € 73 mln., rekening houdend met de te ontvangen rente van HSA als vergoeding voor de uitstelregeling (zie ook het antwoord op vraag 1). Daarnaast bedraagt de nog in te boeken indexering van de ontvangsten naar prijspeil 2009 ca. € 54 mln., waardoor de totale verlaging van de ontvangsten van HSA ca. € 19 mln. is, dit op een totaal van € 2,3 mlrd. aan ontvangsten.

Daarnaast moet er in de periode 2009–2013 ca. € 420 mln. tijdelijk worden opgevangen, omdat deze gelden pas in de periode 2020–2024 weer terugkomen.

Als gevolg van de onderbesteding bij ProRail in de afgelopen jaren (zie mijn brief aan uw Tweede Kamer als reactie op de door de heer Cramer ingediende motie) en daarmee het doorschuiven van middelen bij ProRail, verwacht ik niet dat dit de facto ook ten koste gaat van het onderhoud aan en de prestaties van het spoor. Mocht dit wel aan het onderhoud dreigen te gaan raken dan kan er, zoals gezegd, voor de volgende jaren een heroverweging qua herkomst van de middelen tussen onderhoud en aanleg plaatsvinden.

6

Waarom worden in de antwoorden op de wagen over de 24e Voortgangsrapportage HSL-Zuid ontvangstenramingen soms in prijspeil 2000 weergegeven (vraag 8) en soms in prijspeil 2009 (vraag 24)?

Het antwoord op vraag 8 bij de vragen over de voortgangsrapportage is gegeven in prijspeil 2000 vanwege de aansluiting bij de met HSA gesloten concessieovereenkomst en de uitkomsten van het onderhandelingstraject inzake deze claim. Omwille van de herkenbaarheid van het bedrag heb ik destijds afgezien van de effecten van indexeringen en de effecten van de ingroeieregeling op dit bedrag. Zie verder ook vraag 1.

7

Zijn de ontvangsten in de begroting nu inmiddels allemaal in hetzelfde prijspeil 2009 geraamd?

In ontwerpbegroting 2010 zullen de ontvangsten op prijspeil 2009 zijn gepresenteerd. De definitieve index is in april 2009 gepubliceerd door het CBS.

8

Kunt u de Kamer voortaan waar het gaat om de ontvangsten consequent in het actuele prijspeilniveau informeren?

Ja, dat kan. Met dien verstande dat indexering naar het prijspeil jaar n pas in april/mei van jaar n bekend wordt.

9

Waarom weigerde België mee te werken aan de bediening van Den Haag en Breda en welke afspraken zijn daar ooit aanvankelijk over gemaakt?

In de oorspronkelijke afspraken met België was uitsluitend de bediening Amsterdam–Brussel Zuid opgenomen. Dit is ook wat is vastgelegd in het «conceptcontract» dat in december 2001 door HSA en de NMBS is ondertekend. Nadat de NMBS begin 2004 meldde dat de reistijd in België langer is dan oorspronkelijk gemeld, is in de onderhandelingen tussen Nederland en België een aantal zaken bij elkaar gevoegd. Dit is enerzijds de langere reistijd in België en anderzijds de bediening van Den Haag–Breda–Brussel. België voelde daar niets voor, omdat volgens de NMBS deze lijn niet

rendabel zal zijn. In het ministerieel akkoord gesloten tussen de ministers Peijs en Vande Lanotte zijn afspraken gemaakt over beide zaken.

10

Kan gesteld worden dat deze medewerking de facto tenminste € 170 mln. kost, bestaande uit de korting die aan HSA wordt gegeven en die niet verhaald wordt op België?

Ten tijde van de onderhandelingen over het ministerieel akkoord wezen de berekeningen van HSA en NMBS uit dat de kosten voor de bediening van Den Haag–Breda–Brussel dezelfde orde grootte hebben als de compensatie die de Staat nu aan HSA betaalt. Afgelopen zomer hebben beide vervoerders de berekeningen nog eens opgesteld, die laten nog steeds hetzelfde beeld zien.

11

Welke resultaten zijn tot nu toe bereikt in de onderhandelingen met België over de bediening van Den Haag en Breda? Is de toegezegde medewerking juridisch geborgd?

De gesprekken met mijn Belgische collega lopen nog. Door de verkiezingen in de Belgische gewesten is het mij nog niet gelukt een afspraak met mijn Belgische collega te maken. Ik heb hem nog eens per brief gemaand met een snelle reactie te komen.

De medewerking door de NMBS aan de bediening van Den Haag–Breda–Brussel ligt vast in het ministerieel akkoord dat op 6 maart 2005 met betrokkenheid van beide vervoerders door de ministers Peijs en Vande Lanotte is ondertekend.

12

Is de exacte hoogte van de schadevergoeding al bekend die de Staat aan HSA zal betalen voor uitstel van de Aanvangsdatum Vervoer?

Nee, de exacte omvang is nog niet bekend. Er is sprake van twee verschuivingen van de Aanvangsdatum. Voor de eerste verschuiving, van 1 april 2007 naar 1 oktober 2008, is met HSA een schadevergoeding van maximaal € 37,5 miljoen overeengekomen. Dit bedrag is in 2008 en 2009 betaald.

HSA dient op korte termijn een nacalculatie aan te leveren op basis van de werkelijke geleden schade. Het eventueel teveel betaalde bedrag aan schadevergoeding zal vervolgens worden verrekend met de schadevergoeding voor de tweede verschuiving van de Aanvangsdatum. Voor deze tweede verschuiving, van 1 oktober 2008 naar 1 juli 2009, moet HSA nog een onderbouwde claim indienen welke vervolgens door de Staat zal worden beoordeeld.

13

Hoeveel schadevergoeding is er tot op heden in totaal betaald aan HSA voor het inmiddels tweemaal verschuiven van de Aanvangsdatum?

Voor de eerste verschuiving van de Aanvangsdatum van 1 april 2007 naar 1 oktober 2008 is in 2008 en 2009 in totaal € 33 miljoen aan schadevergoeding aan HSA betaald. Maximaal kon aan HSA € 37,5 miljoen worden betaald. Zodra HSA de nacalculatie over deze periode heeft aangeleverd en de Staat deze heeft laten toetsen zal de werkelijk te compenseren schade bekend zijn. Voor de tweede verschuiving van de Aanvangsdatum van 1 oktober 2008 naar 1 juli 2009 is nog geen claim van HSA ingediend. Vooruitlopend op deze claim is aan HSA op grond van het op 18 december 2008 ondertekende memorandum van overeenstemming reeds een voorschot van € 6,5 miljoen betaald.

14

Waarop is het bedrag van € 23 mln. gebaseerd dat in 2008 betaald is als schadevergoeding aan HSA? Waarom is dat van het aanlegbudget spoor betaald?

De aan HSA betaalde schadevergoeding heeft betrekking op het compenseren van de schade die HSA loopt door het verschuiven van de Aanvangsdatum. Het bedrag is gebaseerd op een onderbouwde claim van HSA welke door een externe accountant in opdracht van de Staat is getoetst. Het uiteindelijke bedrag van maximaal € 37,5 miljoen op basis van nacalculatie is vastgelegd in een vaststellingsovereenkomst. De verschuiving van de Aanvangsdatum is het gevolg van de vertraagde oplevering van de infrastructuur van de HSL-Zuid. De schadevergoeding is een rechtsreeks gevolg van vertraging bij de oplevering van de HSL infrastructuur, vandaar dat de kosten ervan ten laste zijn gebracht van het budget aanleg spoor.

15

Wordt in 2009 ook schadevergoeding betaald? En zo ja, hoeveel? Gaat dat opnieuw ten koste van het aanlegbudget spoor? Waar is dat voor de Kamer terug te vinden in de 1e suppletore wet?

In 2009 wordt de schadevergoeding voor de tweede verschuiving van 1 oktober 2008 tot 1 juli 2009 aan HSA betaald. Er is reeds een voorschot van € 6,5 miljoen verstrekt. Het restant wordt, met verrekening van de nacalculatie van de eerste schadevergoeding, in 2009 betaald op basis van een onderbouwde claim van HSA en een toetsing daarvan door een externe accountant. Deze schadevergoeding zal, aangezien de verschuiving een gevolg is van de vertraagde oplevering van de infrastructuur, wederom ten laste van het aanlegbudget spoor worden gebracht.

16

Kunt u alsnog een onderbouwing en uitsplitsing geven van de budget-ophoging met € 106,5 mln. van het projectbudget HSL-Zuid?

In 2007 is het budget verhoogd van € 7076 mln. naar € 7154 mln. door toevoegen teruggave btw, ontvangsten, bijdrage anti-vandalisme schermen en onttrekking uit de risico reservering ten behoeve van ERTMS kosten (VGR 22). Van het budget van € 7154 mln. werd verwacht dat € 2010 mln. in 2008 zou worden uitgegeven. In 2008 is het budget verhoogd van € 7154 mln. naar € 7195 mln. door het toevoegen van teruggave btw en ontvangsten (VGR 24). Van het projectbudget van € 7195 mln. werd verwacht dat € 106 mln. in 2009 zou worden uitgegeven. Per saldo is er dus sprake van vertragingen van betalingen als gevolg van het uitlopen van het project van € 65 mln.

17

Hoe kan het dat in antwoord op vraag 14 over de 1e suppletore wet gesteld wordt dat dit te maken heeft met het overlopen van activiteiten uit 2008, terwijl in 2008 het HSI-budget per saldo fors is opgehoogd (van € 5,8 mln. naar € 129,8 mln.) en zelfs in de slotwet nog eens is opgehoogd?

Zie ook het antwoord op vraag 16. Van de € 201 mln. die eind 2007 werd voorzien aan uitgaven in 2008 is € 136 mln. gerealiseerd. € 65 mln. is doorgeschoven naar 2009.

18

Kan de stijging van het projectbudget in 2008 (van € 5,8 mln. naar 129,8 mln.) worden toegelicht?

In VGR 20 werd aangegeven dat in het totaal nog € 302 mln. zou worden uitgegeven, € 295 mln. in 2007 en € 7 mln. in 2008. Van de € 295 mln. is € 179 mln. in 2007 gerealiseerd. € 116 mln. is doorgeschoven naar 2008. Met de in het antwoord op vraag 16 aangegeven budgetverhoging van € 78 mln. resulteert dat in € 201 mln. aan uitgaven voor 2008. Daarvan is € 65 mln. doorgeschoven naar 2009.

19

Wat verklaart het feit dat de kosten voor EMC-maatregelen aanvankelijk nog op € 40–80 mln. werden ingeschat en inmiddels op minder dan € 40 mln.? Heeft u al meer zicht op het exacte bedrag en de dekking ervan?

Op dit moment laat ik onderzoek verrichten door ProRail. Over de definitieve uitkomst verwacht ik in september 2009 te kunnen beschikken. Na voortschrijdend inzicht lijkt het kostenniveau ongeveer € 40 mln. te bedragen. Pas in september zal ik hierover meer duidelijkheid krijgen.

20

Zullen de kosten voor de EMC-maatregelen inderdaad ten laste van de nu nog resterende vrije ruimte in de risicoreservering worden gebracht en bedraagt deze ruimte nog steeds € 76 mln.?

Dat is correct.

21

Zijn er naast EMC al meer tegenvallers bekend (bij HSL-Zuid en Betuwe-route) die straks alsnog uit het restant van de risicoreservering gedekt zullen worden?

Kosten waarvoor nog een beroep op de risicoreservering bij de HSL zal moeten worden gedaan zijn o.a. de kosten ten behoeve van de ProRail organisatie voor het adequaat laten verlopen van de trein-baan-integratietesten en het volledig operationeel maken van de stabiele werking van het vervoersbedrijf. Er worden ook hogere kosten verwacht bij de zogenaamde rest risico's en de kosten van het beveiligingssysteem.