

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/282903

Datum 17 januari 2019
Betreft Brief beantwoording vragen over VGR41 HSL-Zuid, ADR-
rapport over VGR41 en Langetermijnvisie HSL-Zuid

Geachte voorzitter,

Op 12 december 2018 ontving ik van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat feitelijke vragen over de 41^{ste} voortgangsrapportage van het Groot project HSL-Zuid (VGR 41) en de Langetermijnvisie HSL van NS en ProRail (Kamerstuk 22026, nr. 505) en de rapportage van de Auditdienst Rijk (ADR) over 41e voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22026, nr. 506). Bijgaand treft u mijn antwoorden aan.

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 (zie brief vaste commissie 2017Z00708/2017D04624). 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 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?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

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 (2017Z00708/2017D04624). 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.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/282903

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 IenW verstrekte informatie is ten opzichte van VGR 40 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?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/282903

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?

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Antwoord 10

In VGR 40 is aangegeven dat de voortgangsinformatie, in lijn met de brief van vaste commissie over wijzigen informatieafspraken groot project HSL-Zuid (2017Z00708/2017D04624), wordt beperkt tot de restpunten. Deze lijn is doorgezet in VGR 41. Overigens heeft de ADR in zijn rapport geconstateerd dat 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.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/282903

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 programma-organisatie 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 spanningssluizen, 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 (Kamerstukken II, vergaderjaar 2018–2019, 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 spanningssluizen, 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 spanningsluizen 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 spanningsluis te voorkomen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2018/282903

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer