

Vergaderjaar 2015–2016

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 79

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 september 2016

Bij de aanbieding van de 11^e voortgangsrapportage over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) aan uw Kamer op 11 februari 2016 heb ik u geïnformeerd over het bestaan van een substantieel potentieel tekort bij PHS en de noodzaak om maatregelen te treffen (Kamerstuk 32 404, nr. 78). Het potentieel tekort houdt in dat als alle PHS maatregelen precies datgene kosten waar ze nu op geraamd worden, er niet voldoende budget beschikbaar is om alle maatregelen te realiseren. Of dit potentiële tekort ook een echt tekort wordt hangt af van de verdere uitwerking van alle maatregelen, van het resultaat van de komende aanbestedingen, en van de kosten van de uitvoering.

Ik heb uw Kamer op 11 februari aangegeven dat ik u na de zomer zou informeren over de maatregelen die ik neem om het potentiële tekort terug te dringen, en over de uitkomsten van de externe onderzoeken naar mogelijkheden om de financiële beheersing van het programma te verbeteren. Bij deze stuur ik u de eindrapporten van de twee uitgevoerde onderzoeken en de reactie van ProRail erop¹. Ook ontvangt u de 12^e voortgangsrapportage over PHS waarin wordt gerapporteerd over de periode 1 november 2015 tot 1 juli 2016².

Financiële stand van zaken

PHS is van groot belang om de groei van het reizigers- en goederenvervoer per spoor mogelijk te maken en knelpunten qua capaciteit op het spoor en op de stations te voorkomen. Het programma bestaat uit meerdere tientallen projecten, op diverse druk bereden spoorcorridors die onderling een sterke samenhang kennen en moeten worden gerealiseerd in een complexe stedelijke omgeving. Ik vind het daarbij van groot belang

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

dat voor PHS een realistisch budget wordt gereserveerd, en dat PHS vervolgens binnen dit budget wordt uitgevoerd.

Ik zal alle benodigde maatregelen treffen om te zorgen dat PHS binnen het realistische budget wordt uitgevoerd. Om te voorkomen dat uiteindelijk een tekort ontstaat heb ik binnen het programma besparingen en versoeringen doorgevoerd met een omvang van € 210 miljoen. Het gaat daarbij om besparingen in de uitwerking van projecten waarbij het eindresultaat van PHS, het geschikt maken van het spoor voor het rijden van meer treinen, mogelijk blijkt tegen lagere kosten dan eerder gedacht. Zo blijkt de benodigde verbetering van de be- en bijsturing van de treindienst te realiseren met veel minder extra ICT-middelen dan eerder was voorzien. Een toelichting op alle gevonden besparingen en versoeringen vindt u in de 12^e voortgangsrapportage. Bij de doorgevoerde besparingen zijn geen concessies gedaan aan de ambities van PHS, op alle PHS corridors blijft de stap naar hoogfrequent spoorvervoer mogelijk.

Naast het doorvoeren van besparingen en versoeringen heb ik de omzetting van de zogenaamde leenfaciliteit, een begrotingstechnische aanpassing waarover uw Kamer is geïnformeerd bij de begroting 2016, ten laste gebracht van de vrije investeringsruimte in de jaren 2029 en 2030. Het gaat om een bedrag van € 84 miljoen aan kosten die voor de begrotingstechnische aanpassing al stonden gepland in de jaren na 2028 (Kamerstuk 34 300 A, nr. 5, vragen 5 en 46). Nu sprake is van verlenging van het IF met twee jaar acht ik een correctie op zijn plaats.

Met het doorvoeren van de besparingen en versoeringen en de correctie op de begrotingstechnische aanpassing heb ik het potentiële tekort van € 500 miljoen, stand per 6 juli 2026, teruggebracht tot € 200 miljoen, inclusief BTW op prijspeil 2015. Dat is circa 7 procent van het resterende budget voor PHS (€ 2,8 miljard).

Dit resterende potentiële tekort moet gedurende de looptijd van het programma tot en met 2028 worden opgelost. IenM zal met ProRail, en in nauwe afstemming met de vervoerders, inzetten op het geleidelijk verder terugbrengen van het potentiële tekort. Dit betekent dat bij de vele projecten die nog worden uitgewerkt, aanbesteed en gerealiseerd stevig gestuurd zal worden op lagere kosten. Als dit de komende jaren ondanks de inspanningen onvoldoende succes oplevert, dan zal het nodig kunnen zijn om een gehele PHS corridor te temporiseren tot na 2030. Om die corridor in de periode na 2030 alsnog geschikt te maken voor hoogfrequent spoorvervoer zal dan opnieuw budget moeten worden gevonden. Tot een dergelijke verregaande maatregel hoeft nu nog niet te worden overgegaan, maar ik houd deze mogelijkheid uitdrukkelijk wel open om het programma binnen het beschikbare budget te kunnen uitvoeren.

De externe validatie heeft geen aanwijzingen opgeleverd dat het potentiële tekort zoals is vastgesteld in het programma niet klopt.

Risicoreservering

Verder heb ik besloten tot het opnemen van een risicoreservering voor PHS in de investeringsruimte spoor. Deze risicoreservering van € 150 miljoen, circa 5 procent van het PHS budget, is bestemd om nog onbekende risico's op te vangen die zich bij een groot programma als PHS, dat een aantal complexe projecten omvat nu eenmaal kunnen voordoen. Meerdere projecten worden gekenmerkt door hun complexiteit en locatie in drukbebouwde omgevingen zoals bijvoorbeeld Amsterdam Centraal. De risicoreservering zal in stappen tot stand komen. Nu neem ik

een reservering van € 90 miljoen op, die de komende jaren zal worden opgehoogd tot de benodigde € 150 miljoen.

Verbetering financiële beheersing

Om zeker te zijn van een optimale beheersing van het programma heb ik de Auditdienst Rijk (ADR) laten onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de financiële beheersing verder te verbeteren. Het onderzoek heeft een aantal aanbevelingen opgeleverd, zowel ten aanzien van ProRail als lenM. De op lenM gerichte aanbevelingen hebben betrekking op het verder versterken van het financiële toezicht op ProRail. Ik zal een Eigenstandige Control Functie (ECF) instellen. De aanbevelingen die gericht zijn op ProRail, waarin zij zich ook herkent, neem ik mee in het programma dat is gestart om de samenwerking en informatievoorziening tussen lenM en ProRail te verbeteren (Kamerstuk 29 984, nr. 630). De specifiek op PHS gerichte aanbevelingen worden door het programma opgepakt. In dit vervolgtraject worden ook de aanbevelingen betrokken die zijn voortgekomen uit de externe validatie. Deze aanbevelingen richten zich op de wijze waarop ProRail en lenM met de financiële aspecten van de projecten omgaan. Het gaat daarbij bijvoorbeeld over verbeteringen in de onderbouwing van risicodossiers en de gehanteerde opslagpercentages.

Voortgang PHS

In de 12^e voortgangsrapportage van PHS vindt u een toelichting op de voortgang van het programma en de geboekte resultaten. PHS schuift steeds verder richting de realisatiefase: steeds meer projecten gaan in uitvoering of komen daar dichtbij. Een realisatiebeschikking voor het PHS-deel van het spoorzone project bij Ede-Wageningen is nabij. Het Tracébesluit voor de 4-sporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid verwacht ik eind dit jaar te nemen.

Naast deze mijlpalen bij het geschikt maken van het spoor voor het rijden van extra treinen zien we inmiddels ook de eerste eindresultaten waarvan de reizigers profiteren. In augustus 2016 is OV SAAL korte termijn opgeleverd waardoor per dienstregeling 2017 extra treinen gaan rijden tussen Schiphol, via de Zuidas, naar Almere en Lelystad. In augustus is ook het station Vaartsche Rijn in gebruik genomen, als onderdeel van de grote verbouwing en uitbreiding van de sporen rond Utrecht Centraal. En in juli heeft de directie van NS besloten dat met ingang van de dienstregeling 2018, vanaf december 2017, een 5^e en 6^e intercity gaat rijden tussen Amsterdam, Utrecht en Eindhoven. Ook gaan er zes sprinters rijden tussen Utrecht en Houten Castellum. Met dit besluit van NS wordt een eerste belangrijke stap gezet naar de realisatie van hoogfrequent spoorvervoer in Nederland. Ik ga met NS en ProRail afspraken maken om de risico's die zich gedurende de opstartfase in 2018 kunnen voordoen gezamenlijk te beheersen.

De omvangrijke investeringen in PHS, maar ook eerdere investeringen in bijvoorbeeld Sporen in Den Bosch, beginnen op te leveren waar ze voor zijn bedoeld: meer treinen op de drukste spoortrajecten van het land om de toenemende reizigersvraag te accommoderen. Dit helpt ook tegen te drukke treinen en voor een kortere reistijd van deur-tot-deur.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma