

Vergaderjaar 2017–2018

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 87

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2018

Hierbij ontvangt u de 14^e voortgangsrapportage over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)¹, waarin gerapporteerd wordt over de periode 1 april 2017 tot 1 januari 2018. In de rapportage vindt u een toelichting op de voortgang van het programma en de geboekte resultaten.

PHS steeds zichtbaarder

PHS levert steeds meer concrete resultaten. Met de dienstregeling 2018 rijdt er elke tien minuten een intercity tussen Amsterdam en Eindhoven en rijden er zes sprinters in de spitsrichting tussen Utrecht en Houten Castellum. Hierdoor is niet alleen sprake van meer capaciteit om reizigers te vervoeren; het betekent ook een kwaliteitssprong in het spoorvervoer. Uit reacties van reizigers blijkt dat mensen zich minder richten op het halen van een specifieke trein aangezien de wachttijd niet langer dan tien minuten kan zijn. Het succes en de positieve feedback van reizigers toont de relevantie en het nut van PHS aan.

Het project Doorstroomstation Utrecht (DSSU) heeft tot een significante verbetering van de betrouwbaarheid en de rijnsnelheden geleid. ProRail rapporteert dat op Utrecht Centraal fors minder storingen zijn dan voorheen. Met het afgeven van de realisatiebeschikking voor viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid, publicatie van het Tracébesluit Geldermalsen en publicatie van het ontwerp-Tracébesluit Meteren-Boxtel komen enkele andere grote projecten ook dichterbij realisatie. Verschillende kleine projecten, zoals transfermaatregelen op een aantal stations, worden gestaag uitgevoerd.

Nu steeds meer PHS-projecten richting realisatiefase gaan, komen ook mogelijkheden in beeld om samen met partners kansen te benutten en

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

werk met werk te maken, zonder dat dit leidt tot hogere kosten voor PHS. Zo wordt bij PHS Nijmegen samengewerkt met de regio om een tweede ingang van het station Nijmegen te realiseren, zo een volwaardige westelijke stationsentree te creëren en de transfervoorziening tijdens de bouw en na realisatie te verbeteren. Rond het project viersporigheid Rijswijk-Delft Zuid zijn al verschillende afspraken gemaakt met gemeente Delft om het stationsgebied van station Delft Zuid een kwaliteitsslag te geven en er wordt daar gekeken naar mogelijkheden voor een duurzaam station met zonnepanelen. Op andere plekken kan ProRail PHS-projecten combineren met bijvoorbeeld realisatie van toegankelijkheidsmaatregelen, de vervanging van stationsoutillage of onderhoud.

Financiële stand van zaken PHS

Het belang en het nut van PHS wordt steeds tastbaarder. De recente NMCA onderschrijft het belang van deze investeringen in het spoor om de toekomstige vervoersvraag op te kunnen vangen. Dat neemt niet weg dat de financiële situatie van het programma een aantal serieuze vraagstukken met zich meebrengt.

In voorgaande voortgangsrapportages is uw Kamer geïnformeerd over het potentiële tekort in het programma. Met verschillende maatregelen was het potentiële tekort teruggebracht tot € 200 mln. Een potentieel tekort betekent dat als de binnen het programma geïdentificeerde kostenstijgingen en risico's zich ook daadwerkelijk voordoen, er sprake zal zijn van een budgettekort indien er geen maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen.

In deze verslagperiode is het potentieel tekort toegenomen van circa € 200 mln tot circa € 245 mln. De belangrijkste oorzaken hiervan zijn: hogere kosten bij Rijswijk-Delft Zuid en PHS Nijmegen, variantkeuze opstel terrein Uitgeest, extra benodigde wissel bij Ede-Wageningen, aanvullende kosten Naarden-Bussum, verschil tussen prijsontwikkelingen in de bouw en de indexering van het budget (IBOI) en toename van studiekosten van verschillende projecten en corridors.

Zoals in september 2016 is aangekondigd is hiertoe voor het programma een risicoreservering van € 150 getroffen (Kamerstuk 32 404, nr. 79).

Programmabeheersing PHS

Naar aanleiding van audits in 2016 zijn verschillende maatregelen genomen om de programmabeheersing te versterken. Deze extra aandacht werpt zijn vruchten af. Er is beter zicht en sturing op de projecten, scope- en risicomangement zijn verscherpt en de raakvlakken worden actief gemonitord. Programmabeheersing is een integraal onderdeel van het programma waarbij continu verbetering wordt nagestreefd.

Mede in het licht van de overgang naar de groot project status heb ik samen met ProRail gekeken naar relevante ontwikkelingen rond het programma. Versterking van de programmabeheersing leidt immers niet automatisch tot lagere kostenramingen. Een scherper inzicht kan juist maken dat het eindbeeld negatiever lijkt. Door ProRail is in beeld gebracht welke ontwikkelingen de komende jaren kunnen spelen rond PHS, welke risico's dat met zich meebrengt en welke keuzes te maken zijn. In het eerste kwartaal van 2018 heb ik een geactualiseerde risico-inventarisatie ontvangen.

De risico-inventarisatie leverde het beeld op dat zonder duidelijke keuzes en zonder beheersmaatregelen de spanning tussen raming en budget verder op kon lopen tot circa € 800 mln. De risico-inventarisatie bevat een overzicht van potentiële kostenstijgingen, noodzakelijke aanvullende

maatregelen, omvangrijkere risico's en verwachte meevallers zoals bij project doorstroomstation Utrecht (DSSU). Door besparingen bij projecten, besluitvorming over behandelen en opstellen, een taakstelling voor opstel terreinen op de corridor Alkmaar-Amsterdam en de recente besluitvorming over PHS Amsterdam is dit beeld teruggebracht naar circa € 500 mln.

Bij een groot programma zoals PHS is een spanning van zo'n 10% tussen de raming en het oorspronkelijke budget niet ongebruikelijk, maar ik vind het belangrijk om scherp te blijven sturen op de risico's. In het kader van de strategische alliantie van RWS en ProRail heb ik aan RWS gevraagd een second opinion uit te voeren op het risicobeeld van het programma PHS.

Naast een scherp zicht op het risicobeeld, vraagt het actuele risicobeeld om actieve sturing. Daarvoor hanteer ik een aanpak in drie stappen. Ik heb ProRail gevraagd om voorstellen te doen voor beheersmaatregelen om te voorkomen dat de gemelde risico's gaan optreden. Mochten deze voorstellen in mijn ogen niet toereikend zijn, dan ga ik als vervolgstap bezien of ik de scope van de opdracht voor dit programma kan bijstellen om de spanning tussen budget en raming te beperken. Pas als laatste stap komt het inzetten van de risicoreservering PHS in beeld.

Gezien het actuele beeld heb ik, conform de MIRT-systematiek, de bestaande risicoreservering met € 100 mln verhoogd naar € 250 mln. Mijn ambitie is om via de geschetste aanpak de risico's te mitigeren en dus de risicoreservering niet in te hoeven zetten.

Tot slot

Een hoogfrequente dienstregeling biedt een kwaliteitssprong in het openbaar vervoer en de PHS-projecten maken veelal bredere ontwikkelingen mogelijk. Bovendien blijkt uit de NMCA 2017 dat uitvoering van PHS noodzakelijk is om richting 2030 nieuwe of grotere mobiliteitsknooppunten te voorkomen.

De uitvoering van het programma PHS begint pas net goed op stoom te komen. Juist vanwege de omvang van het programma en de fase waarin het programma zich bevindt, is het wenselijk om de beheerste uitvoering verder te verbeteren. De wens van de Tweede Kamer om PHS als een Groot Project aan te wijzen, zie ik als steun in de rug om dit vorm te geven. Daarmee krijgen we op een beheerste wijze de gewenste kwaliteitssprong.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer