

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3334

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de miljoenenstrop die dreigt rond de verbouwing van station Utrecht* (ingezonden 31 juli 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 8 september 2015)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het artikel «Miljoenenstrop dreigt rond verbouwing station Utrecht»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft u de Kamer geïnformeerd over het onderzoek dat u in april heeft gestart naar aanleiding van deze zaak? Zo ja, waar is die informatie gepubliceerd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

De Kamer is met de Voortgangsrapportage 10 van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) van oktober 2014 op de hoogte gesteld van een kostenstijging bij het project Doorstroomstation Utrecht (DSSU). De precieze omvang van deze kostenstijging moest destijds nog worden vastgesteld. Inmiddels is de omvang van de kostenstijging vastgesteld op € 29,5 miljoen. Deze zal worden gedekt vanuit het Infrastructuurfonds. Naar aanleiding van de melding van ProRail dat er sprake was van een kostenstijging heb ik besloten om een extern onderzoek naar besluitvorming, informatie-uitwisseling en projectbeheersing spoorweginfrastructuurprojecten te laten uitvoeren. Dit onderzoek, waarbij gekeken wordt naar de projecten OV SAAL korte termijn en DSSU, is in april 2015 gestart en wordt dit najaar afgerond. Over de uitkomsten van dit onderzoek zal ik uw Kamer na afronding ervan informeren.

¹ Het Financieele Dagblad, 30 juli 2015

Vraag 3

Klopt het dat ProRail reeds in augustus 2014 aan de bel heeft getrokken over een mogelijke overschrijding? Zo nee, wanneer heeft ProRail dan wel aan de bel getrokken? Zo ja, waarom heeft u dan niet direct het onderzoek gestart?

Antwoord 3

Ja dit klopt. ProRail heeft het ministerie in een formeel overleg op 25 juni 2014 gemeld dat een financiële overschrijding werd voorzien op DSSU. Op 4 augustus 2014 is deze melding per brief bevestigd. Na de melding van juni 2014 is een intensief proces gestart waarbij ProRail, lenM en NS gezamenlijk de omvang en oorzaken van de kostenstijging scherp hebben gekregen en waarbij de kostenstijging is teruggebracht tot de genoemde € 29,5 miljoen. Het bij het antwoord op vraag 2 genoemde onderzoek is in het najaar van 2014 opgezet. Echter, het eerste geselecteerde adviesbureau heeft de opdracht teruggegeven omdat het bureau ook (andersoortige) advieswerkzaamheden voor ProRail uitvoerde. Zowel het bureau als ProRail en lenM wilden geen enkele twijfel over de objectiviteit van het onderzoek laten bestaan. De benodigde nieuwe aanbesteding van het onderzoek leidde tot een vertraging van de start van het onderzoek tot april 2015.

Vraag 4

Hoeveel ambtenaren van het ministerie zijn direct betrokken bij de verbouwing van station Utrecht om toezicht te houden op dit project?

Antwoord 4

ProRail voert op basis van een opdracht van het ministerie spoorprojecten uit waarbij de verantwoordelijkheid voor de uitvoering bij ProRail ligt (aanbesteding en toezicht op de uitvoering e.d.) en het ministerie op basis van informatievoorziening vanuit ProRail toezicht houdt op de scope van het project (kwaliteit, tijd, geld, risico's). Voor de grote infrastructuurprojecten zoals DSSU zet ProRail aparte projectorganisaties op. Dreigende afwijkingen van kwaliteit, tijd, geld en risico's ten opzichte van de door het ministerie aan ProRail gegeven opdracht dienen door ProRail proactief gemeld te worden. Bij het ministerie is een programmteam PHS actief dat de uitvoering door ProRail van de tientallen PHS projecten (waar DSSU er één van is) volgt en de beleidsmatige en bestuurlijke voorbereiding van het programma uitvoert. Binnen dit programmteam is voor ieder project op werkvloerniveau een aangewezen beleidsambtenaar aanspreekpunt. Over de voortgang van de PHS projecten vindt structureel periodiek overleg op directieurenniveau plaats.

Vraag 5

Hoe vaak koppelen de betrokken ambtenaren aan u terug over de voortgang van de verbouwing van het station?

Antwoord 5

Terugkoppeling over de individuele projecten vindt plaats bij de gebruikelijke begrotingsmomenten en voortgangsrapportages over PHS die aan uw Kamer worden verzonden. Daarnaast vindt terugkoppeling plaats wanneer daar aanleiding toe is. Ten aanzien van Utrecht gaat het daarbij om terugkoppeling over twee separate maar wel gerelateerde projecten: het project DSSU (aanpassing sporen lay-out e.d.) en het Stationsproject (verbouwing stationsterminal). Voor beide projecten geldt dat aanleidingen om een terugkoppeling te geven de formele besluitvormingsmomenten zijn zoals het starten van een planologische procedure of de keuze van een variant, of voorstellen voor scopeaanpassingen (waaronder een dreigende kostenstijging of vertraging).

Vraag 6

Op welke momenten is er door de betrokken ambtenaren aan u teruggekoppeld over het financieel overzicht van de verbouwing?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 5. Aanleidingen om mij over DSSU te informeren waren: de vaste jaarlijkse begrotingsmomenten, na de vernietiging van het tracébesluit Sporen in Utrecht en het duidelijk worden van de consequenties hiervan voor de

planning van DSSU, in augustus 2014 na de melding van ProRail van de dreigende kostenstijging, voor vaststelling van het ontwerp tracébesluit in december 2014, na de analyse van de omvang en de oorzaken van de kostenstijging en het terugdringen van de kostenstijging in mei 2015.

Vraag 7

Kunt u de inhoud van de terugkoppelingsmomenten over de financiële situatie van de verbouwing rond station Utrecht delen met de Kamer, zodat gecontroleerd kan worden op welke wijze uw ministerie de vinger aan de pols heeft gehouden?

Antwoord 7

De informatievoorziening vanuit ProRail naar lenM en binnen lenM is onderdeel van het bij het antwoord op vraag 2 genoemde externe onderzoek. De uitkomsten van dit onderzoek zal ik u dit najaar toezenden zodat u deze kunt gebruiken bij uw oordeelsvorming. Ik wil op de uitkomsten van dit onderzoek niet vooruitlopen.

Vraag 8

Op welke momenten heeft u zelf contact gehad met ProRail over de voortgang van de verbouwing?

Antwoord 8

Naar aanleiding van de brief van ProRail over de dreigende kostenstijging bij DSSU uit augustus 2014 heb ik een gesprek gehad met de waarnemend president-directeur van ProRail. De voortgang van de inspanningen van ProRail, lenM en NS om de kostenstijging zoveel mogelijk te beperken is daarna meerdere malen aan de orde gekomen in mijn tripartite-overleg met de president-directeur van ProRail en president-directeur van NS.

Vraag 9

Is bij die gesprekken het financieel overzicht van de verbouwing aan de orde gekomen?

Antwoord 9

Ja deze gesprekken gingen juist over de financiële situatie bij DSSU en de inspanningen om de kostenstijging zoveel mogelijk te beperken.

Vraag 10

Deelt u de mening dat uw ministerie bij een dergelijk belangrijk project zeer nauw betrokken moet zijn?

Antwoord 10

Ja.

Vraag 11

Hoe is het mogelijk dat uw ministerie, als opdrachtgever, niet zodanig betrokken is en aan tafel zit bij de verbouwing van het station Utrecht dat u tijdig financiële problemen kunt onderkennen?

Antwoord 11

De relatie tussen lenM als opdrachtgever en ProRail als de opdrachtnemer van grote spoorinfrastructuurprojecten is zodanig vormgegeven (zie het antwoord op vraag 4) dat eventuele financiële problemen tijdig onder de aandacht van het ministerie komen. Dat dit in het geval van de kostenstijging bij DSSU niet voldoende is gebeurd is een van de redenen waarom ik het in het antwoord op vraag 2 genoemde onderzoek ben gestart. Ik kan niet vooruitlopen op de uitkomsten van dit onderzoek.

Vraag 12

Hoe is het mogelijk dat juist bij spoorverbouwingen in Nederland de kosten veel vaker zwaar overschreden worden dan bij andere infrastructurele projecten in Nederland?

Antwoord 12

Onderzoek van de TU Delft² toont aan dat infrastructurele projecten in Nederland in vergelijking met het buitenland minder vaak kostenstijgingen kennen. Echter, elke niet voorziene kostenstijging is er een teveel. Uw suggestie dat er relatief meer spoorprojecten worden geconfronteerd met kostenstijgingen dan weg- of waterprojecten herken ik niet. Duidelijk is dat de spoorweginfrastructuur een uiterst complexe is met civiele techniek en ICT elementen. Ook kent Nederland een intensief bereiden spoorwegnet waarbij mogelijkheden om een omleiding voor reizigers te creëren zodat onbelemmerd aan de infrastructuur kan worden gewerkt beperkt zijn. Bij grote spoorprojecten spelen naast technische uitdagingen ook het open houden van het spoorwegnet en het garanderen van de veiligheid van reizigers en de medewerkers van de aannemers een belangrijke rol. ProRail houdt met deze elementen rekening bij het opstellen van plannings- en kostenramingen maar ze blijven een potentiële oorzaak van vertragingen of kostenstijging.

Vraag 13

Hoe verhoudt het bericht dat uw ministerie het handelen van ProRail onder de loep gaat nemen zich tot hetgeen PWC onlangs in een onderzoek naar de aanbesteding van spooronderhoudscontracten door ProRail heeft aange- toond, namelijk dat hetzelfde ministerie dikwijls achter de rug om van ProRail gesprekken heeft met aannemers en onderaannemers?³

Antwoord 13

Ik heb uw Kamer in mijn brief van 25 juni 2015 (kamerstuk 29 984, nr. 607) aangegeven dat het gebruikelijk is om bedrijven, die breed actief zijn in de sectoren die het ministerie aangaan, op hun verzoek aan te horen. Daarom zijn er enkele gesprekken gevoerd met spoor-aannemers over onderhoudscon- tracten (het onderwerp van het PWC onderzoek waar u aan refereert). ProRail was van deze gesprekken op de hoogte en was zelf ook bij een gesprek aanwezig. Van het voeren van gesprekken «achter de rug van ProRail om» was dus geen sprake.

Ten aanzien van het project DSSU zijn er geen gesprekken geweest tussen de betrokken aannemers en het ministerie.

Vraag 14

Wie gaat de kostenoverschrijding bij de verbouwing van station Utrecht betalen?

Antwoord 14

Voor de kostenstijging bij DSSU zal dekking worden gevonden in het infastructuurfonds.

Vraag 15

Wie betaalt de kostenoverschrijding bij station Zwolle en de spoorverbinding Lelystad-Schiphol?

Antwoord 15

Er is geen sprake van actuele kostenoverschrijdingen bij station Zwolle en de spoorverbinding Lelystad-Schiphol.

Vraag 16

Deelt u de mening dat de belastingbetaler niet de dupe mag worden van dit randstedelijk rekenwerk?

Antwoord 16

Tegenvallers bij infrastructuurprojecten zijn altijd vervelend en de inspannin- gen van het ministerie en ProRail zijn er op gericht om deze zoveel mogelijk te voorkomen. Helaas veroorzaken onverwachte technische tegenvallers maar ook extra wensen vanuit de omgeving of gewijzigde regelgeving soms kostenstijgingen die niet te vermijden zijn. Infrastructuurprojecten worden in

² Dissertatie mw. dr. Ir. C. C. Cantarelli, «Overruns in Large-scale Transport Infrastructure Projects – A theoretical and empirical exploration for the Netherlands and worldwide», 2011

³ Bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 607

Nederland uit publieke middelen (Infrastructuurfonds) bekostigd en daarmee komen uiteindelijk tegenvallers ten laste van de belastingbetaler.

Vraag 17

Is er überhaupt wel een andere oplossing dan dat de belastingbetaler voor dit randstedelijk rekenwerk opdraait?

Antwoord 17

Zie het antwoord op vraag 16.

Vraag 18

Bent u van mening dat u voldoende de vinger aan de pols heeft gehouden bij de verbouwing van station Utrecht?

Antwoord 18

Ja.