

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

170

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *een nieuwe financiële strop bij Utrecht Centraal Station* (ingezonden 15 september 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 30 september 2015)

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht dat er opnieuw een financiële strop dreigt bij Utrecht Centraal Station?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het genoemde bedrag van 53 miljoen euro juist en is het bedrag gevalideerd? Zo ja, door wie en wanneer?

Antwoord 2

In de begroting wordt inderdaad € 53 mln toegevoegd vanuit de investeringsruimte (IF 13.08). Daarnaast is de bestaande in de begroting opgenomen garantstelling uit 2007 voor prijsstijgingen van € 12 mln toegevoegd aan het projectbudget. Dit bedrag zal naar verwachting op basis van de definitieve (gevalideerde) beschikkingaanvraag van ProRail in de najaarsnota met € 1 mln worden verlaagd tot € 11 mln. De totale bijstelling is gebaseerd op de prognose van de financiële eindstand van ProRail. Een review op de prognose eindstand is uitgevoerd door Horvat & Partners en op 12 oktober 2014 gerapporteerd. Het externe adviesbureau onderschrijft het geprognosticeerde tekort.

Vraag 3

Hoe lang is deze overschrijding u al bekend, en waarom heeft u de Kamer bijvoorbeeld niet tijdens het Algemeen overleg ProRail van donderdag 10 september 2015 hierover geïnformeerd?

¹ De Telegraaf, 14 september 2015 (http://www.telegraaf.nl/binnenland/24489604/_Financiele_strop_Utrecht_CS_.html)

Antwoord 3

Budgetaanpassingen bij projecten meld ik bij de gebruikelijke begrotingsmomenten (ontwerpbegroting, najaarsnota, voorjaarsnota) nadat tekorten of meevallers gehard zijn en tot besluitvorming hebben geleid. In het geval van station Utrecht Centraal is de budgetaanpassing in de ontwerpbegroting 2016 opgenomen op het moment dat het aandeel van het rijk in de overschrijding op de OV-terminal is komen vast te staan. Dit was het geval nadat op 7 juli van dit jaar overeenstemming is bereikt tussen Rijk en de gemeente Utrecht over een herverdeling van de risicoaansprakelijkheid. Basis hiervoor was een externe review in 2014 van Horvat & Partners in opdracht van ProRail en lenM op de prognose van de financiële eindstand van het project (zie verder ook vraag 5).

Ik heb overigens donderdag 10 september tijdens het AO ProRail uw Kamer geïnformeerd over dat er een budgetaanpassing bij dit project aan de orde is. Daarnaast heb ik toegezegd om een voorstel te doen over hoe ik de informatievoorziening aan uw Kamer over de grote projecten bij ProRail in de toekomst periodiek vorm wil geven.

Vraag 4

Wat is de relatie en/of samenloop met het project Doorstroomstation Utrecht (DSSU)?

Antwoord 4

De bouw van de OV-terminal en het project Doorstroomstation Utrecht (DSSU) zijn twee gescheiden projecten, beide met als doel om de OV-knoop Utrecht klaar te maken voor de toekomst. In het project Doorstroomstation Utrecht (DSSU) worden de sporen en perrons aangepast om de hoogfrequente dienstregeling van PHS mogelijk te maken. In het Nieuwe Sleutelproject Utrecht Centraal vernieuwt ProRail station Utrecht Centraal. Deze vernieuwing houdt in dat het stationsgebied, van het Jaarbeursplein tot de oude binnenstad, gevormd zal worden door een Traverse: een stationshal en een overdekte boulevard van circa 300 meter over het spoor met aan weerszijden vernieuwde buspleinen. Ook de capaciteit van de fietsenstallingen wordt uitgebreid. Naast afstemmingen voor de realisatie van diverse werken zijn ook nieuwe interfaces ontstaan door uitbreidingen en aanpassingen aan het spoor, de perrons en perroninrichtingen inclusief de integratie met de OV-terminal. Deze hebben effecten op de ontwerpen en de bouwfaserings van de realisatie van de Traverse. De budgetaanpassing bij het project Utrecht Centraal Station is echter niet veroorzaakt door het project DSSU of andersom.

Vraag 5

Wanneer heeft ProRail u expliciet en impliciet geïnformeerd over deze overschrijding? Wilt u daarbij aangeven wanneer (indien van toepassing) overschrijdingen gevalideerd zijn, wat het verschil is tussen de niet-gevalideerde en de wel-gevalideerde bedragen en wat de oorzaak is van dat verschil?

Antwoord 5

Zie ook de antwoorden op vragen 2 en 3.

Vanaf 2009 is bekend dat voor de Nieuwe Sleutelprojecten (NSP's), waaronder de bouw van de OV-terminal in Utrecht, rekening gehouden moet worden dat er meer budget nodig zou zijn. Naar aanleiding hiervan is door VenW en ProRail een commissie ingesteld die heeft geconstateerd dat het gehanteerde percentage voor de algemene kosten (personeel, engineering en toezicht) te laag is gezien de complexiteit van deze projecten (bijvoorbeeld faserings bouwfases in relatie tot minimale hinder voor reizigersstromen en afstemming met een groot aantal partijen). Ook is toen geconstateerd dat er een indexatieprobleem was omdat de budgetcorrectie door inflatie in de grond-, weg- en waterbouw (GWW) en bouwsector hoger uitvalt dan de IBOL-index die het Rijk hanteert. Bovendien is in 2009 vastgesteld dat gezien de complexiteit van de projecten rekening moet worden gehouden met een overschrijding van het initieel beschikte budget voor onvoorzien. Vanaf Q4 2011 meldt ProRail een overschrijding als gevolg van de in 2009 voorziene risico's.

In Q1 2013 meldt ProRail een verdere mogelijke overschrijding ten aanzien van een tekort op de bouw- en algemene kosten (mede vanwege langere looptijd van het project). De exacte overschrijding en de benodigde budgetaanpassing kon nog niet worden vastgesteld vanwege onder andere een lopend onderzoek naar een niet voorziene eis uit de bouwvergunning. Dit betrof de brandwerendheid van een deel van de stationsvloer. De uitkomst van dit onderzoek was nodig om de vaststelling van de hoogte van de overschrijding te kunnen bepalen. Daarnaast waren Rijk en gemeente Utrecht in gesprek over een herverdeling van de financiële risicoaansprakelijkheid voor het project (stationsterminal, toeleidende HOV banen, bus- en tramterminals, buurtsporen en fietsvoorzieningen) die beter past bij de uitvoeringsverantwoordelijkheden van de partijen. Voordat overeenstemming kon worden bereikt over de herverdeling van de risicoaansprakelijkheid heeft Horvat & Partners in opdracht van ProRail en lenM een review uitgevoerd op de prognose eindstand van Q2 2014 van de door ProRail uitgevoerde projectonderdelen van de OV-terminal (het terminalgebouw). De resultaten van de review zijn vervolgens besproken tussen ProRail en lenM. Besloten is dat ProRail een aanvraag voor aanvullend budget kon indienen nadat de herziene afspraken over de financiële risicoverdeling tussen Rijk en gemeente Utrecht definitief zijn vastgelegd. Dat laatste heeft op 7 juli van dit jaar zijn beslag gekregen.

Vraag 6

Wat is de stand van zaken ten aanzien van de overige vermoedelijke overschrijdingen bij stationsprojecten (Breda, enzovoorts)? Kan een overzicht gegeven worden van alle expliciete en impliciete meldingen van ProRail aan u van de niet-gevalideerde en wel-gevalideerde overschrijdingen?

Antwoord 6

Tijdens het AO ProRail van donderdag 10 september jongstleden heb ik uw Kamer toegezegd om binnen vier weken, voor de begrotingsbehandeling, een overzicht van de stand van zaken van de grote stationsprojecten bij ProRail te doen toekomen.

Vraag 7

Wilt u deze vragen spoedig doch uiterlijk 21 september beantwoorden?

Antwoord 7

Dit verzoek was gekoppeld aan het tijdig voor het vervolg van het AO ProRail op 22 september beschikbaar hebben van bovenstaande antwoorden. Aangezien het AO verschoven is naar een later te bepalen datum ontvangt u hierbij binnen de gebruikelijke termijn van drie weken deze beantwoording.