

Vergaderjaar 2017–2018

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 735**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 december 2017

Een goed onderhouden en betrouwbaar spoor is van groot belang voor de bereikbaarheid van Nederland. De toename van het aantal reizigers en het goederenvervoer, het intensievere gebruik met hogere frequenties, gecombineerd met een grote vervangingsopgave en beperkte budgetten, stelt ons de komende jaren voor een uitdaging. Bij brief van 30 juni 2017<sup>1</sup> bent u geïnformeerd over de algemene voortgang bij het toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor. Daarbij werd onder meer aangegeven dat ProRail de toekomstige besparingen als gevolg van de nieuwe werkwijze zou verwerken in de meerjarenreeksen. Met deze brief informeer ik u over de voortgang daarvan en tevens over andere zaken naar aanleiding van de subsidieaanvraag 2018 van ProRail voor het Beheer, Onderhoud en Vervanging (BOV) van het spoor.

### *Potentieel tekort t/m 2028*

Het afgelopen jaar hebben ProRail en IenW, gezamenlijk met partijen in de spoorsector, een nieuwe visie en werkwijze voor toekomstbestendig en efficiënt werken aan het spoor ontwikkeld. Het gaat hierbij om het optimaliseren tussen: 1) het zo min mogelijk veroorzaken van hinder voor reizigers en verladers; 2) de onderhouds- en vervangingsbehoefte die nodig is om het spoor betrouwbaar te houden; en 3) het efficiënt omgaan met de beschikbare financiële middelen. Om dat te bereiken gaat ProRail werkzaamheden meerjarig vooruit plannen, op een nieuwe manier gaan samenwerken met aannemers en de beschikbare spoorcapaciteit op een andere manier gaan verdelen.

Ik ben er trots op dat dit met alle betrokken partijen tot stand is gebracht. De inzet van alle partijen geeft mij het vertrouwen dat we de nieuwe werkwijze vervolgens ook op een goede manier kunnen gaan realiseren. Het verder uitwerken van de visie en de implementatie zal plaatsvinden in

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 723.

het BOV programma «Toekomstbestendig werken aan het spoor». Het streven is om de nieuwe werkwijze per dienstregeling 2021 stapsgewijs te introduceren voor het hele netwerk. Voor het plan van aanpak van het programma verwijs ik u naar de (betreffende) bijlage bij mijn brief over het Vervoer- en Beheerplan 2018 (bijlage bij Kamerstuk 29 984, nr. 737). Bij de uitvoering van dit plan wordt de motie van lid Amhaouch van het CDA<sup>2</sup> van 29 november jl. over het optimaal benutten van de bestaande capaciteit van het spoor meegenomen ten aanzien van het toekomstbestendig en efficiënt onderhoud.

Indicatieve berekeningen laten zien dat er zowel minder hinder voor de reizigers en verladere en een grotere beschikbaarheid van het spoor, als kostenbesparingen in het verschiet liggen. Zoals blijkt uit de subsidieaanvraag voor 2018 heeft ProRail de verwachte besparingen van het programma in de BOV reeksen verwerkt en heeft zij zich daarmee gecommitteerd aan het wegwerken van het potentieel tekort van € 475 miljoen t/m 2028. Uiteraard zal de nieuwe werkwijze ook na 2028 worden doorgezet. Om te monitoren of de besparingen daadwerkelijk worden behaald, wordt binnen het BOV Programma een monitoringsmechanisme ontwikkeld.

#### *Van onderbesteding naar overbesteding*

Ook in 2017 zet ProRail meer productie weg dan in voorgaande jaren zodat de kwaliteit van het spoor op orde blijft. Hiermee is voor het tweede jaar op rij sprake van een betere realisatie van de productie en daarmee overbesteding. Uit de subsidieaanvraag 2018 blijkt dat ProRail ook voor 2018 een hogere productie heeft gepland dan in eerdere jaren het geval was. Hierdoor wordt het vooruitgeschoven werk met een inhaalslag alsnog uitgevoerd. Dat is goed voor de betrouwbaarheid van het spoor.

Deze hogere productie heeft een effect op het kasritme van de beschikbare middelen in het infrastructuurfonds. Er zijn zogenaamde kasschuiven nodig om middelen die naar achteren waren geschoven weer naar voren te halen. Het eerstvolgende moment dat de inpasbaarheid van deze kasschuiven in de begroting beoordeeld kan worden is bij voorjaarsnota 2018. Ik heb met ProRail afgesproken dat zij de benodigde middelen tijdelijk zelf voorfinanciert totdat besluitvorming over de kasschuiven heeft plaatsgevonden.

#### *Risico's*

Gegeven de aard van de werkzaamheden is het niet helemaal uit te sluiten dat er zich risico's voordoen bij onderhoud en vervangingswerkzaamheden. Zo zijn ook afgelopen periode enkele risico's die bij mij bekend waren, feit geworden. Het gaat dan bijvoorbeeld om hogere kosten voor de Oosterdokbruggen en grotere prijsindexatieverschillen dan verwacht. Als gevolg hiervan zijn de volledige risicoserveringen uit 2015 en 2016 met de begroting 2018 vanuit de vrije ruimte uit het Infrastructuurfonds (artikel 13.08) overgeheveld naar het BOV artikel (artikel 13.02). Daarmee is dit gereserveerde geld dus nu bestemd.

Daarnaast zijn enkele mij bekende risico's afgelopen periode gekwantificeerd, zijn risico's afgevallen of gemitigeerd, zijn nieuwe risico's geïdentificeerd of blijken eerder ingeschatte risico's groter dan wel kleiner te zijn dan eerder gedacht. Het is naar de toekomst toe niet uit te sluiten dat nieuwe risico's geïdentificeerd zullen worden. Het is echter zaak dat risico's adequaat beheerst worden en zoveel mogelijk binnen de meerja-

<sup>2</sup> Kamerstuk 34 775 XII, nr. 31.

renbegroting worden opgevangen. Ik heb daarom met ProRail afgesproken dat zij het benodigde budget in de subsidieaanvraag 2018 versus het beschikbare budget in het Infrastructuurfonds voor de meerjarenperiode t/m 2021, met elkaar in overeenstemming brengt. Dit is voor ProRail ook een prikkel om risico's proactief en adequaat te adresseren. Deze afspraak geldt niet voor het deel van het budget dat nodig is voor het indexatierisico in de meerjarenperiode t/m 2021. Daarvoor zal ik een risicoreservering treffen.

#### *Vervolg*

Conform de afgesproken werkwijze, zal voorafgaand aan de volgende meerjarenperiode 2022 t/m 2025 opnieuw een audit op de BOV reeksen worden uitgevoerd om te bezien of het hiervoor beschikbare budget voldoende is. Indien dat niet het geval is, zal ik naar verwachting in 2020 een beslissing nemen over de wijze waarop het budget sluitend wordt gemaakt. Dat kan betekenen dat ProRail nieuwe maatregelen moet treffen, prestaties worden verlaagd of dat er aanvullend budget beschikbaar wordt gesteld.

Tot slot hecht ik waarde aan stabiliteit van de beschikbare BOV budgetten. Risico's zijn echter niet helemaal uit te sluiten. Daarom wil ik deze kabinetsperiode werken aan een structurele oplossing voor het omgaan met de BOV risico's die leidt tot meer stabiliteit van de beschikbare BOV budgetten en die tevens een prikkel bevat tot efficiënte besteding van de beschikbare BOV budgetten door ProRail.

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