

Vergaderjaar 2009–2010

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 207

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 november 2009

Aanleiding

In mijn brief van 9 april 2009 (29 984, nr. 176) heb ik u geïnformeerd over de vitaliteit van de spoorsector in relatie tot de onderbesteding bij ProRail en een pakket versnellingsmaatregelen. Dit mede naar aanleiding van een motie van de heer Cramer met het verzoek om spooronderhoud te versnellen en een taakgroep vitaliteit in te stellen. In lijn met die brief heb ik ProRail gevraagd voor het beheerplan 2010 hun financiële reeksen te harden en te valideren op basis van een externe audit. Dit met het oog op toekomstvaste reeksen voor zowel het reguliere onderhoud (functiehandhaving) als de programma's (functiewijziging) en duidelijkheid over de efficiency binnen de reeksen voor functiehandhaving. Dit overeenkomstig het in 2007 reeds gestarte verbeterprogramma.

In het beheerplan 2010 zijn de resultaten van deze harding en validatie opgenomen. Daarbij heeft een volledige herijking plaatsgevonden van de financiële reeksen. ProRail heeft deze reeksen laten auditen door het bureau Solving/IMCG. In deze brief wil ik u informeren over de uitkomsten daarvan. Achtereenvolgens ga ik in op:

- De conclusies ten aanzien van functiehandhaving;
- De conclusies ten aanzien van functiewijziging;
- Overige bevindingen uit de audit.

Daaraan voorafgaand wil ik kort de herijking toelichten.

De reeksen voor beheer en onderhoud zoals opgenomen in de Nota mobiliteit waren gebaseerd op het meerjaren onderhouds- en vervangingsplan uit 2004. Deze reeksen zijn destijds geaudit door het bureau Booz Allen Hamilton. Op basis daarvan is besloten een spanning in het budget op te nemen van € 178 mln¹. per jaar, te realiseren door efficiency, in de periode 2011–2020. Daarvan moest in het Beheerplan 2009 € 89 mln per jaar nog worden ingevuld. In het vervolg van deze brief zal blijken dat de meerjarige efficiency voldoende is om deze € 89 mln per jaar in de periode 2011–2020 in te vullen.

¹ Alle in deze brief genoemde bedragen zijn inclusief BTW.

De conclusies ten aanzien van functiehandhaving

Functiehandhaving betreft het reguliere onderhoud zoals klein onderhoud, groot onderhoud, bovenbouwvernieuwing, vervangingen en beheer. Het beheerplan 2010 laat binnen deze reeksen een forse efficiencyslag zien. De voorlopige conclusie uit het beheerplan 2009 dat de onderbesteding op functiehandhaving vrijwel geheel toe te schrijven is aan gerealiseerde efficiency blijkt juist. Het gaat daarbij om gerealiseerde efficiency tot en met 2008 van € 200 mln. Die is gerealiseerd op de posten groot onderhoud, bovenbouwvernieuwing en vervangingen. Binnen deze posten is gebleken dat maatregelen, door beter lifecycle management, tegen lagere kosten kunnen worden uitgevoerd om de gewenste prestaties te realiseren.

Allereerst is in lijn met mijn eerdere brief deze efficiency ingezet ter dekking van de renovatie van Amsterdam CS ad € 36 mln. Per saldo resteert daarmee € 164 mln. Bij de bestemming daarvan wil ik veiligheid voorop stellen. De resterende efficiency wil ik daarom in de eerste plaats reserveren ter dekking van de kosten van een eventuele uitbreiding van het aantal met ATB-vv uitgeruste seinen. Het daarna resterende bedrag wil ik inzetten ter dekking van de resterende problematiek op het budget voor spooronderhoud en ter invulling van de taakstelling uit het aanvullend beleidsakkoord. Dit laatste is in lijn met mijn eerdere brief van 9 april 2009. In het volgende ga ik nader in op de meerjarige efficiency en deze resterende problematiek.

Ook in de periode 2009–2020 is sprake van efficiency. In deze periode worden efficiencyresultaten verwacht als gevolg van de invoering van prestatiegerichte onderhoudscontracten voor klein onderhoud, optimalisatie van levensduurkosten en efficiency in het slijpprogramma. De in de periode tot en met 2020 verwachte efficiency is voldoende om de resterende spanning op het onderhoudsbudget van € 89 mln per jaar te dekken. Ik vind het een goede ontwikkeling dat ProRail daadwerkelijk invulling heeft weten te geven aan deze efficiencydoelstelling.

De herijking van de reeksen heeft echter op onderdelen ook geleid tot een opwaartse bijstelling van de kostenramingen. Dit betreft allereerst de reeksen beheer en vervangingen als gevolg van hogere investeringen in Informatie en Communicatie Technologie Systemen (ICTS), in lijn met de aanbevelingen van McKinsey. Ook stijgen de onderhoudskosten als gevolg van een toename van het gebruik van het spoor en de uitbreiding van de infrastructuur. Bovendien moet de taakstelling uit het aanvullend beleidsakkoord nog worden ingevuld. De resterende efficiency wil ik daarvoor inzetten. Over de in het Beheerplan 2010 opgevoerde meerkosten ben ik nog met ProRail in overleg. Bezien moet worden in hoeverre deze meerkosten opgevangen kunnen worden door aanvullende efficiencyverbeteringen bij ProRail. De audit laat zien dat daar mogelijkheden voor zijn.

Uitkomsten functiewijziging

ProRail heeft op mijn verzoek ook de reeksen voor de programma's gehard en geaudit. Het betreft de reeksen voor toegankelijkheid, de capaciteitsknelpunten uit het herstelplan spoor, het uitvoeringsprogramma geluid, ruimte voor de fiets en kleine infrastructuur. Conclusie is dat het beheerplan 2010 een stabiel beeld laat zien ten opzichte van het beheerplan 2009. Binnen die reeksen is rekening gehouden met de afgesproken versnelling van het programma toegankelijkheid naar 2020. Wel is sprake van een gewijzigde planning voor onderdelen van het programma capaciteitsknelpunten, die ik in het volgende nader wil toelichten.

Het programma capaciteitsknelpunten is onderdeel van de tweede fase van het herstelplan spoor. Het programma bestaat uit 18 projecten waarvan de meeste, in lijn met de oorspronkelijke planning, uiterlijk eind 2012 opgeleverd kunnen worden. De lijst projecten is tot stand gekomen op basis van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse. Het voor het programma beschikbare budget bedraagt € 593 mln.

ProRail heeft in het kader van het beheerplan 2010 gemeld dat een aantal projecten een langere doorlooptijd vergt en na 2012 opgeleverd zal worden. Het betreft zeven projecten die ik hieronder nader zal toelichten.

De gewijzigde planning is deels gevolg van het toetsen van de projecten aan de inzichten uit het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Dit om de toekomstvastheid te garanderen. Dit speelt een rol bij het project «sporen in Den Bosch» waar sprake is van een heroriëntatie op de noodzakelijke sporen-layout en bij het project «Tilburg Zipperron». Beide projecten worden naar huidige verwachting opgeleverd eind 2013. Ik vind het van groot belang dat bij deze projecten rekening wordt gehouden met mijn spoorambities inzake PHS en ik onderschrijf daarbij het belang om toekomstvaste oplossingen na te streven. Vanuit dat perspectief begrijp ik dat ervoor wordt gekozen om deze projecten enigszins te temporiseren teneinde desinvesteringen te voorkomen.

ProRail heeft daarnaast aangegeven dat de oplevering van de projecten «Almere Poort Inhaling» en «Zwolle Transfer» nu voorzien is in 2013. Voor beide projecten worden echter aanvullende maatregelen genomen met als doel om de projecten toch in 2012 te realiseren. Ik heb ProRail de opdracht gegeven alles in het werk te stellen om dit alsnog te realiseren. Ook de oplevering van het project Amsterdam Transformatorweg is nu voorzien in 2013. Dit project is naar achteren geschoven als gevolg van het onderzoek naar alternatieve oplossingen. Ik heb ProRail ook hier de opdracht gegeven voor dit project te onderzoeken of oplevering in 2012 alsnog gerealiseerd kan worden.

Het project «Eindhoven Transfer» wordt naar huidige inzichten opgeleverd in 2014. Dit project betreft de verbreding van de stationstunnel, die wordt aangepakt in samenwerking met NS Poort en de Gemeente Eindhoven. Daarbij is sprake van een integrale oplossing met daarin tunnelverbreding, ontwikkeling van stationsomgeving en ontwikkeling van commerciële ruimten. Deze complexiteit zorgt voor een langere doorlooptijd. Realisatie in 2012 is niet meer haalbaar. ProRail heeft aangegeven het voornemen te hebben om vooruitlopend op de oplevering, in 2011 een tijdelijke oplossing te realiseren waardoor het knelpunt wordt verkleind. Ik heb ProRail gevraagd een maximale inspanning te leveren om de gevolgen van de vertraging zo veel mogelijk te mitigeren.

Het capaciteitsknelpunt «Weesp-Vechtbrug» wordt in 2010 opgeleverd. Dit knelpunt wordt nu opgelost door een aantal kleine maatregelen. Deze kostenbesparende oplossing leidt binnen het programma tot ruimte om voor € 71 mln aanvullende capaciteitsknelpunten aan te pakken. Ik wil daarbij het project «Geldermalsen Merwede-Lingelijn» alsnog in het programma opnemen. Dit project was eerder afgevalen als gevolg van beperkte baten. Met PHS in het vooruitzicht scoort dit project echter beter.

Overige bevindingen uit de audit

Solving/IMCG heeft de aan de ramingen ten grondslag liggende processen beoordeeld. Conclusie is dat sinds 2004 significante verbeteringen zijn doorgevoerd onder andere op het gebied van de objectregistratie en de normkosten. Verder zijn voor de periode 2010–2012 alle

projectmatige activiteiten onderworpen aan een uitvoeringstoets, waarin de timing van de uitgaven is gehard. De audit concludeert dat de processen die ten grondslag liggen aan de ramingen over de afgelopen jaren duidelijk zijn verbeterd maar geeft ook aan dat er ruimte is voor verdere verbetering, onder andere in de objectregistratie en het gebruik van normkosten. ProRail heeft aangegeven deze op te pakken en mij op de hoogte te houden van de voortgang daarin.

Voor wat betreft de robuustheid van de reeksen oordeelt de audit dat de reeksen over het algemeen robuust zijn met uitzondering van de reeksen voor Mistral en ICTS. Voor Mistral is dit gevolg van de nog te maken keuze over technologische invulling en de te kiezen contracteringsstrategie. Voor ICTS betreft dit met name de onzekerheid op termijn van de kosten van beheer en vervanging van applicaties. In mijn brief van 9 april 2009 heb ik, in lijn met de aanbevelingen uit het onderzoek van McKinsey, het belang van een integrale benadering van Mistral en ERTMS al aangegeven. Ik heb ProRail gevraagd om voor het beheerplan 2011 deze reeksen verder te harden.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings