

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 690

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 oktober 2016

Met het oog op de aanstaande begrotingsbehandeling van lenM heeft de vaste commissie voor lenM mij op 21 oktober 2016 verzocht een overzicht van budgetspanningen te willen ontvangen die zich binnen het spoorartikel voordoen, uitgesplitst naar de verschillende spoorprogramma's. Zoals bekend hanteer ik in deze context het begrip potentieel tekort.

Een potentieel tekort is aan de orde als een gevalideerd inzicht bestaat dat de scope van een programma niet meer past binnen het taakstellende budget dat voor het betreffende project of programma beschikbaar is. Als er zich een potentieel tekort voordoet, dan informeer ik uw Kamer daar uiteraard zo spoedig mogelijk over. De aanpak van de potentiële tekorten is onderdeel van mijn beleid om de financiën op het spoordomein op orde te brengen en behoedzaam om te gaan met de beschikbare middelen tot en met 2030.

Op dit moment is bij twee programma's binnen het spoorprogramma sprake van een potentieel tekort: bij beheer, onderhoud en vervanging (BOV) en het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Bij deze programma's ben ik bezig beheersmaatregelen te nemen met het doel om deze op te lossen. Het betreft potentiële tekorten binnen de looptijd van het Infrastructuurfonds. Bovendien moeten ze gezien worden binnen de context van het totale beschikbare budget voor spoor. Voor aanleg betreft dit een bedrag van € 10,4 mld in de periode 2017–2030. Voor beheer, onderhoud en vervanging spoor is in totaal € 17 mld beschikbaar in deze periode. Het bestaan van een potentieel tekort betekent overigens ook dat er druk wordt gehouden op het zoeken naar de meest kosteneffectieve maatregelen binnen de programma's.

Bij beheer, onderhoud en vervanging is sprake van een potentieel tekort van € 475 mln (Kamerstuk 29 984, nr. 669). Dit betreft circa 3% van de totale kosten voor beheer, onderhoud en vervanging in de periode tot en met 2030. Dit potentieel tekort pak ik aan als onderdeel van het toekomst-

bestendig onderhoud waarover ik u 16 juni 2016 heb geïnformeerd. Belangrijke maatregel is bijvoorbeeld het verruimen van de beschikbare tijd voor werkzaamheden. Ik hanteer daarbij een gefaseerde aanpak om te komen tot een toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor.

In de brief van 15 september 2016 (Kamerstuk 32 404, nr. 79) heb ik gemeld dat na het doorvoeren van een aantal versoberingen en beheersmaatregelen een potentieel tekort van € 200 mln resteert voor PHS; dit is 7% van het nog te bestemmen budget van PHS. Zoals aangegeven in de brief zal ik de komende jaren extra maatregelen nemen en sturen op lagere kosten bij de uitwerking en aanbesteding van maatregelen. Als dit de komende jaren ondanks de inspanningen onvoldoende succes oplevert, dan zal het nodig kunnen zijn om een gehele PHS corridor te temporiseren tot na 2030. Om die corridor in de periode na 2030 alsnog geschikt te maken voor hoogfrequent spoorvervoer zal dan opnieuw budget moeten worden gevonden. Tot een dergelijke verre gaande maatregel hoeft nu nog niet te worden overgegaan, maar ik houd deze mogelijkheid uitdrukkelijk wel open om het programma binnen het beschikbare budget te kunnen uitvoeren.

Ten aanzien van het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) heb ik in mijn brief van 1 september 2016 de Kamer geïnformeerd over de aanpak van het MJPG, een programma gericht op geluidmaatregelen voor Rijkswegen en Hoofdspoorwegen (Kamerstuk 32 252, nr. 58). Deze aanpak houdt in dat binnen het beschikbare budget van MJPG zal worden geprioriteerd. In 2018 zal een prioritering plaatsvinden binnen de beschikbare middelen voor MJPG. Uitgangspunt is om enerzijds zo veel mogelijk geluidgehinderden op de hoogst belaste locaties zo goed mogelijk te beschermen met de meest efficiënte maatregelen. Anderzijds wil ik recht blijven doen aan het budgetgestuurde karakter van het MJPG. In genoemde brief is toegelicht dat ik verwacht dat op deze wijze, met inachtneming van het budget, zoveel mogelijk bewoners tegen de gevolgen van geluidshinder kunnen worden beschermd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema