

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

### Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons Kenmerk**  
IENM/BSK-2015/196850

**Uw Kenmerk**  
2015Z17146

Bijlagen  
3

Datum 15 oktober 2015  
Betreft Antwoord op vragen van lid Slob over de herijking van de  
spoorbudgetten

Geachte voorzitter,

Op 23 september heeft het lid Slob (ChristenUnie) schriftelijke vragen gesteld over de herijking van de spoorbudgetten en de gevolgen hiervan voor de regio's en voor PHS. Met deze brief geef ik antwoord op de gestelde vragen.

Vanuit het MIRT wordt in de periode 2015 tot en met 2028 bijna € 11,1 miljard in spoor projecten geïnvesteerd. De budgettaire kaders voor investeringen in het spoor staan tot aan 2028 vast. In de LTSA is aangegeven dat ambities moeten passen binnen de bestaande budgetten. Vanwege alle eerder gemaakte keuzes, doorgevoerde bezuinigingen en het bestemmen van de verschillende middelen tot 2028 is er beperkte financiële ruimte voor de overige ambities van de betrokken partijen die er nog liggen. Dit is gedurende het proces steeds met alle partijen besproken. Een herijking van de bestaande projecten en programma's is daarmee noodzakelijk. De herijking heeft als doel om binnen de huidige budgettaire kaders tot een optimale programmering te komen.

In de aanloop naar de herijking – tijdens het BO MIRT in 2014 en de OV en spoortafels van voorjaar 2015 – is gezamenlijk een aantal spelregels vastgesteld. Programma's die in het Regeerakkoord zijn opgenomen en de projecten die in uitvoering zijn vallen buiten de herijking. Eind 2014 is besloten dat MIRT-projecten waar een bestuurlijke commitment over is uitgesproken ook buiten de herijking vallen. Hierover is uw kamer met brief van 17 november 2014 (IENM/BSK-2014/245836) geïnformeerd. In het voorjaar 2015 is aangegeven dat er tegen deze achtergrond een bedrag van €0 tot €200 à €300 mln. beschikbaar zou zijn voor de herijking. Aan de Landelijke OV en Spoortafel op 30 april 2015 is bestuurlijk vastgesteld dat er daarom scherpe keuzes gemaakt moeten worden. Over de uitkomsten van de Landelijke OV en Spoortafel van 30 april 2015 heb ik u per brief (IenM/BSK-2015/90068) geïnformeerd.

Voor de herijking van de programma's en projecten hebben alle landsdelen, NS, ProRail en spoorgoederenvervoerders hun wensen en ambities tot aan 2028 ingediend bij IenM. Ten behoeve van de afweging heeft er een factfinding en validatietoets plaatsgevonden op alle ingediende (potentiële) projecten. De

projecten zijn beoordeeld ten opzichte van de LTSA-doelen, de beschikbare investeringsruimte en de vastgestelde spelregels. Ook is bezien of er voldoende beslisinformatie over de voorstellen voorhanden was. Het uiteindelijke voorstel dat op basis hiervan is opgesteld, is aan de Landsdelige OV en Spoortafels en de Spoorgoederentafel besproken en vervolgens op 2 oktober aan de Landelijke tafel. De uitkomsten van de landelijke OV en Spoortafel heb ik u eerder per brief (IenM/BSK-2015/196811) toegezonden.

Het voorstel herijking ligt nu voor ter bespreking aan de bestuurlijke overleggen MIRT. De uitkomsten van de MIRT-overleggen worden via de gebruikelijke MIRT-cyclus aan uw Kamer voorgelegd.

Hieronder volgen de antwoorden op de specifieke vragen gesteld door lid Slob (ChristenUnie) op 23 september 2015.

Vraag 1:

Kent u het bericht "Gelderland woedend: Mansveld veegt verbetering Gelders spoor van tafel" en "Provincies moeten bloeden voor tekort ProRail"?

Antwoord op vraag 1:

Ja

Vraag 2:

Kunt u de Kamer zo spoedig mogelijk een overzicht sturen van alle door de provincies en vervoerders ingediende wensen voor de herijking inclusief een inschatting van de kosten van deze wensen?

Antwoord op vraag 2:

Bijgevoegd treft u twee overzichten aan van de ingediende maatregelen en projecten. In de twee overzichten is aangegeven welke mogelijke investeringen met het betreffende voorstel volgens de indieners gemoeid zijn. De aangegeven investeringskosten per ingediend project betreffen indicaties, omdat de ingediende voorstellen in uiteenlopende fases van planvorming, onderbouwing en uitwerking zijn.

Vraag 3:

Klopt het dat door de tegenvallers bij ProRail en door risicoreserveringen van de in totaal circa 900 miljoen investeringsruimte voor het spoor tot 2028 nog slechts 9 miljoen euro vrije ruimte resteert?

Antwoord vraag 3:

Mogelijk wordt hier bedoeld de budgettaire spanning op beheer, onderhoud en vervanging (€ 475 mln.). Dit is overigens geen tegenvaller en gaat ook niet ten koste van de beschikbare middelen voor de herijking. Hier worden kostenbesparende maatregelen tegenovergesteld. Hierover bent u op 15 september 2015 per brief geïnformeerd (kamerstuk 2015Z16554).

Gedurende het proces is met alle betrokken partijen aan de OV en Spoortafels alsook met de Tweede Kamer steeds besproken dat voor de herijking beperkte middelen beschikbaar zijn. Daarbij was al rekening gehouden met een risicoreservering voor de beheer en onderhoudsmiddelen van € 400 mln. De recente PwC-audit bevestigt dat het verstandig is om voor het spooronderhoud in de periode 2018 tot en met 2028 een risicoreservering aan te houden.

De vrije investeringsruimte Spoor van € 906 mln. is zoals aangegeven in de begroting 2016 (artikel 13.08) in hoofdzaak bestemd voor het dekken van prijsbijstellingen, risico's voor beheer en onderhoud en reserveringen van kosten bij lopende projecten.

Op dit moment is er in totaal nog € 9 mln. aan vrije investeringsruimte spoor over die anders kan worden ingezet. Hierbij geldt de kanttekening dat dit huidige inzichten betreft. Nieuwe risico's en omstandigheden kunnen zowel een positief als negatief effect hebben op de vrije investeringsruimte spoor.

Vraag 4:

Klopt het dat er voor miljarden aan wensen is neergelegd en u slechts € 167 miljoen beschikbaar heeft en dat dit bedrag naast de vrije investeringsruimte spoor van € 9 miljoen is opgebouwd uit het benutten van vrije investeringsruimte regionaal/lokaal, het programma kleine functiewijzigingen en het programma kleine stations?

Antwoord op vraag 4:

Het klopt dat er door landsdelen, NS en ProRail een groot aantal wensen en ambities is neergelegd. De projecten die door de indieners zijn aangemerkt als prioritair voor de korte en middellange termijn hebben een gezamenlijke waarde van ten minste € 1,6 miljard tot € 2,4 miljard. Dit is een gevolg van de uiteenlopende kosteninschattingen per maatregel die door de indieners zijn aangeleverd. Deze ingediende wensen zijn nieuwe voorstellen boven op de verschillende projecten die reeds onderdeel zijn van het huidige investeringspakket spoor van € 11,1 miljard.

Voor het beschikbare bedrag, de herkomst en aanwending daarvan verwijs ik u naar het voorstel dat nog onderwerp is van gesprek aan de bestuurlijke overleggen MIRT (zie bijlage). De uitkomsten van de MIRT- overleggen worden via de gebruikelijke MIRT-cyclus aan uw Kamer voorgelegd.

Vraag 5:

Klopt het dat u de genoemde € 167 miljoen grotendeels wilt besteden aan extra geld voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)-corridor A2 Amsterdam-Eindhoven, voor besturing en bijsturing van ProRail, voor het voldoen aan arbo-normen op emplacementen en aan enkele Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)-projecten en dat voor de regio's slechts 2,6 miljoen euro studiegeld resteert en 12 miljoen euro voor "wayfinding" op de stations?

Antwoord op vraag 5:

Zie antwoord op vraag 4.

Vraag 6:

Klopt het dat u geen geld meer beschikbaar stelt voor de kwartierdienst op de Valleilijn en voor een volgende fase investeringen op de veel geplaagde spoorlijn Arnhem-Winterswijk? Klopt het dat u in totaal slechts € 200.000 euro beschikbaar heeft voor studies voor Oost-Nederland maar geen geld hebt voor realisatie van deze studies?

Antwoord op vraag 6:  
Zie antwoord op vraag 4.

Vraag 7:  
Deelt u de mening dat er geen sprake mag zijn van 'A-reizigers' in de Randstad en 'B-reizigers' in de regio's daarbuiten? Waaruit blijkt dit in uw voorstellen voor de herijking voor investeringen en spooronderhoud tot 2028?

Antwoord op vraag 7:  
Er is maar één reiziger relevant en dat is de reiziger die gebruik maakt van het OV, ongeacht waar. Die reiziger heeft recht op een goed en betrouwbaar OV dat hem of haar op een snelle manier van deur tot deur brengt. Uitgangspunt bij de herijking is dat voor zoveel mogelijk reizigers een merkbare verbetering wordt bereikt.

Vraag 8:  
Betekent het benutten van het Programma kleine stations voor de herijking dat er stationsprojecten tot 2028 worden geschrapt? Kunt u aangeven welke stations tot 2028 nog worden gerealiseerd en welke stationsprojecten niet doorgaan?

Antwoord op vraag 8:  
Zie antwoord op vraag 4.

Vraag 9:  
Kunt u aangeven wat concreet de gevolgen zijn van uw herijking voor de projecten voor grensoverschrijdend spoor vanuit Groningen en Limburg waarvoor net EU-subsidies zijn toegekend voor onderzoeken? Betekent dit dat u tot 2028 geen geld heeft voor deze projecten en dat hierdoor deze projecten alleen kunnen worden gerealiseerd indien de regio's het volledig zelf financieren? Zo ja, hoe kunt u dit verantwoorden aangezien u zelf deze subsidieverzoeken heeft gesteund? 3)

Antwoord op vraag 9:  
Zie antwoord op vraag 4.

Vraag 10:  
Klopt het dat er ook nog tekorten zijn voor de andere drie PHS-corridors zodat ook deze voor 2028 niet volledig kunnen worden gerealiseerd? Hoe groot zijn de financiële tekorten op PHS-corridors die niet worden gedekt door de herijking? Kunt u een indicatie geven van de gevolgen hiervan voor de door u voorgestelde PHS-dienstregeling?

Antwoord op vraag 10:  
Wat betreft PHS is er - zoals aangegeven in de begroting 2016- sprake van extra spanning op het PHS budget als gevolg van het afschaffen van de leenfaciliteit. Tevens is er sprake van eerder ingeboekte bezuinigingen op PHS (door vorige kabinetten), die in de diverse voortgangsrapportages van PHS zijn gemeld. In de komende voortgangsrapportage van november (VGR-11) van PHS zal het totale beeld worden geschetst.

Over de gevolgen voor de PHS-dienstregeling is nu geen uitspraak te doen, omdat de dienstregeling door een groot aantal factoren wordt bepaald, waaronder de beschikbaarheid van PHS-infrastructuur.

Vraag 11:

Kunt u dit uitleggen aan de reiziger die eerder al geconfronteerd is met uitstel van de realisatie van PHS van 2020 tot 2028 en nu nog jaren moet wachten op hoogfrequent spoorvervoer in de Randstad, terwijl deze zelfde reiziger wel ziet dat voor miljarden euro's de snelwegen rond de vier grote steden worden verdubbeld?

**Ministerie van  
Infrastructuur en Milieu**

Antwoord op vraag 11:

Met het PHS- pakket en de andere investeringen in het spoor die in het MIRT zijn opgenomen, worden de maatregelen genomen die nodig zijn om te verwachte vervoergroei in de Randstad op te kunnen vangen en de frequenties van het spoor stap voor stap te verhogen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld