



Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Commissie I&W

41

Aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en
de minister van Financiën

Plaats en datum: Den Haag, 6 februari 2019
Betreft: Onderzoeksrapporten in handen van NS inzake grondverkoop
Ons kenmerk: 2019Z01822/2019D04884

Geachte mevrouw Van Veldhoven – van der Meer, geachte heer Hoekstra,

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van 6 februari 2019 is gesproken over de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van 31 januari 2019 betreffende vier grote grondtransacties NS en ProRail in 2010, 2014, 2017 en 2018.

De commissie constateert dat de in haar brief van 23 januari 2019 opgevraagde onderzoeksrapporten in handen van NS inzake grondverkoop niet zijn bijgevoegd. Vanwege het belang dat de commissie aan deze informatie hecht, herhaalt zij hierbij haar verzoek aan het kabinet om deze stukken - al dan niet vertrouwelijk - aan de Kamer te doen toekomen.

Bij dezen breng ik dit verzoek van de commissie over.

Hoogachtend,

de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

M.Y. Israel

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.iw@tweedekamer.nl



Van: 10.2.e
Aan: 10.2.e
Onderwerp: FW: Stukken concessie/subsidie-overleg woensdag 13 februari 2019
Datum: dinsdag 12 februari 2019 09:30:43
Bijlagen: Buiten
[Agenda Concessie subsidieoverleg 13-02-2019.DOCX](#)
Buiten verzoek

Buiten
verzoek

Van: 10.2.e
Verzonden: dinsdag 12 februari 2019 08:28
Aan: 10.2.e

Onderwerp: Stukken concessie/subsidie-overleg woensdag 13 februari 2019

Beste allen,

Bijgevoegd vindt u de agenda voor het concessie/subsidie-overleg van a.s. woensdag.

Buiten verzoek

Met vriendelijke groeten,
10.2.e



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
DG Mobiliteit
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Rijnstraat 8, 2515 XP Den Haag
Postbus 20901 | 2500 EX | Den Haag

10.2.e



Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Aansturing NS en ProRail

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

10.2.e

Datum
8 februari 2019

Bijlage(n)
5

agenda

Betreft	Concessie-/subsidie-overleg
Vergaderdatum	13 februari 2019
Vergadertijd	15:00 - 17:00
Vergaderplaats	Utrecht, Inktpot, zaal H2.18
Deelnemers	ProRail: 10.2.e

IenW: 10.2.e

Buiten
verzoek

2. Grondtransacties

Bespreekpunt: reflecteren op het recent doorlopen proces en de wijze waarop verdere invulling wordt gegeven aan de toezeggingen in de Kamerbrief over de grondtransacties (bijlage 2) en brief ProRail-NS (bijlage 3).

Buiten
verzoek

Buiten
verzoek

- [redacted]
[redacted]
[redacted]
- [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
- [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
- [redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
- [redacted]

Bestuurskern
Dir. Openbaar Vervoer en
Spoor
Afd. Aansturing NS en ProRail

Nr. 619

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 september 2015

Hierbij bied ik uw Kamer een tussenrapportage van de ILT aan inzake de verbeteringen in het prestatiegericht onderhoud door ProRail¹. Met deze rapportage geeft de ILT een tussentijds oordeel over de vorderingen die ProRail heeft gemaakt in het opvolgen van de aanbevelingen uit het ILT-rapport Prestatiegericht Onderhoud van de Nederlandse Spoorweginfrastructuur van 16 december 2013².

Zoals ook gemeld in mijn aanbiedingsbrief bij het ILT-rapport uit 2013 richten de belangrijkste verbetermaatregelen van ProRail zich op:

1. Ontwikkelen van dusdanige onderhoudsnormen, inclusief afkeurnormen, in PGO-contracten, dat de veilige berijdbaarheid van het spoor gegarandeerd wordt.
2. Indien afwijken van de eigen normen noodzakelijk is, dit proces beheerst inrichten en borgen in het veiligheidsmanagementsysteem.
3. Beter zicht bieden op de actuele staat van onderhoud van de infrastructuur en deze informatie beter ontsluiten voor de aannemers.

Bevindingen ILT

De ILT onderschrijft de richting die ProRail de afgelopen periode is ingeslagen om veiligheid een nog prominentere plaats te geven bij de aanbesteding en uitvoering van het kleinschalig regulier onderhoud. Met de ontwikkeling van het nieuwe normenstelsel voor onderhoud, het borgen van expert judgement bij afwijkingen van normen en de afspraken over het delen van data over de fysieke stand van de infrastructuur met aannemers, worden belangrijke stappen gezet. ProRail neemt maatregelen die passen bij haar rol als infrastructuurbeheerder die haar verantwoordelijkheid neemt en ingrijpt als de veilige berijdbaarheid mogelijk in het geding komt.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Kamerstuk 29 984, nr. 466

Hoewel de voorgenomen maatregelen vertrouwen wekken is de ILT van oordeel dat het nog te vroeg is om de eind 2013 geconstateerde overtredingen en tekortkomingen op te heffen. Dit hangt onder andere af van de verdere uitwerking en resultaten van de geïmplementeerde maatregelen.

De conclusies van de ILT t.a.v. de belangrijkste verbetermaatregelen worden hieronder uiteengezet. Voor de overige bevindingen verwijs ik u naar het rapport in de bijlage.

Voortgang implementatie nieuw normenkader

Normenkader

ProRail heeft een nieuw normenkader voor kleinschalig onderhoud ontwikkeld, dat op dit moment wordt geïmplementeerd. De ILT constateert dat ProRail een overtuigend nieuw normenstelsel implementeert dat heldere criteria omvat.

Met dit normenkader wordt het duidelijker wanneer onderdelen van het spoor onderhoud nodig hebben (attentiewaarde – AW), wanneer het spoor met beperkingen te gebruiken is (interventiewaarde – IW) en wanneer het spoor niet meer gebruikt mag worden (onmiddellijke actiewaarde – OAW). Hierdoor is helder wanneer de onderhoudsaannemer de regie op het onderhoud heeft en wanneer ProRail de rol van regisseur van de onderhoudsaannemer overneemt. Per 1 juli jl. zijn de OAW's contractueel vastgelegd. Op een later moment volgen de attentiewaarde en de interventiewaarde.

Expert judgement

De ILT stelt vast dat ProRail bij het overschrijden van de interventiewaarde (spoor is met beperkingen te gebruiken) de regie naar zich toe trekt. Dit houdt in dat een daartoe aangewezen en gecertificeerd functionaris kan bepalen onder welke voorwaarden het treinverkeer nog doorgang kan vinden. Om te komen tot certificering van deze functionarissen werkt ProRail onder andere aan het formuleren van opleidingseisen en eindtermen, ontwikkelen van opleidingen, het opleiden van functionarissen en het borgen hiervan in het veiligheidsbeheerssysteem (VBS). Dit betreft een belangrijke verbetering die past bij ProRail's taak om als infrastructuurbeheerder de veilige berijdbaarheid van het spoor te borgen. Het onderdeel «expert judgement» wordt door ILT dan ook als overtuigend en veelbelovend beoordeeld. De ILT beschouwt de maatregelen van ProRail als realistisch en heeft de verwachting dat een gedegen implementatie zal kunnen leiden tot opheffing van de eind 2013 geconstateerde overtreding.

Onderbouwing nieuw normenkader

De ILT is kritisch ten aanzien van enkele aspecten van de onderbouwing van de nieuwe normen, omdat ProRail zich daarbij niet (volledig) houdt aan haar eigen veiligheidsbeheerssysteem (VBS). ProRail gebruikt voor de onderbouwing van de nieuwe OAW-normen de *Failure Mode Effect and Criticality Analysis (FMECA)*-methode. Hiermee is geanalyseerd bij welke objecten falen direct kan leiden tot een botsing of ontsporing. Alleen voor die parameters die aangemerkt zijn als kritisch voor de veilige berijdbaarheid heeft ProRail OAW's vastgesteld. De FMECA die ProRail heeft gebruikt is volgens de ILT een algemeen geaccepteerde methode om faalvormen te benoemen en daarmee beheersmaatregelen voor te schrijven. De ILT constateert dat ProRail zich op een aantal aspecten niet houdt aan de modellen uit haar eigen veiligheidsbeheerssysteem en haar eigen selectiecriteria. Daarnaast wordt onvoldoende rekening gehouden

met het optreden van combinaties van faalvormen. De ILT wijst erop dat het aan ProRail zelf is om haar modellen te kiezen en te onderbouwen voor welke objecten zij normen vaststelt en welke waarde die hebben. Die keuzes moeten echter wel passen binnen haar eigen veiligheidsbeheersysteem, omdat het VBS een voorwaarde is voor de geldigheid van haar erkenning als infrastructuurbeheerder.

Zicht op de fysieke staat van de infrastructuur

Samen met de spooraannemers werkt ProRail aan het programma Spoordata. Dit programma beoogt data over de toestand van de spoorinfrastructuur betrouwbaar en toegankelijk te maken voor ProRail zelf en haar partners (aannemers en ingenieurbureaus) en zo optimaal bij te dragen aan het beheer van de infrastructuur.

In Spoordata wordt een onderscheid gemaakt tussen configuratiedata en sturingsdata. Configuratiedata specificeren waar iets ligt, wat het kan en wat het is. Sturingsdata geven informatie over de geplande en uitgevoerde onderhoudsactiviteiten en biedt inzicht in de conditie en prestatie van de configuratie en de afzonderlijke objecten. Het doel is dat alle partners in de spoorbranche hun bedrijfsactiviteiten baseren op dezelfde informatie. Stapsgewijs werkt ProRail toe naar deze integrale dataaansluiting.

De afgelopen periode heeft ProRail met de aannemers afspraken gemaakt over de eisen die aan de configuratie-informatie van de infrastructuur moeten worden gesteld. De ILT constateert dat er een plan ligt met duidelijke mijlpalen. Hierdoor weten alle partijen van elkaar waar ze het over hebben en wat ze bedoelen. ProRail is voornemens een aanbestedingsprocedure te starten om alle objecten en systemen in haar beheer te schouwen en vervolgens vast te leggen in Spoordata. De ILT constateert dat ProRail hiermee een belangrijke stap zet naar het vergroten van het zicht op de fysieke staat van de infrastructuur in de toekomst. De basis komt hiermee op orde. ProRail zal haar plannen met betrekking tot sturingsdata concreter moeten maken en beter moeten onderbouwen hoe, gedurende de uitrol van het project Spoordata, zal worden gehandeld. De ILT constateert dat deze vervolgstap van belang is om op actuele basis inzicht te verkrijgen in de fysieke staat van de infrastructuur.

Reactie ProRail

ProRail toont zich in haar bijgevoegde reactie³ tevreden met de erkenning van de ILT voor de bereikte resultaten bij de implementatie van het nieuwe normenstelsel. ProRail wijst erop dat het een omvangrijke stelselwijziging betreft die met de grootst mogelijke zorgvuldigheid wordt uitgevoerd. Dit gebeurt in intensieve samenwerking met de onderhoudsaannemers, vervoerders, vakbonden en toezichthouder ILT. ProRail kiest hierbij voor het uitgangspunt dat kwaliteit voor snelheid gaat.

ProRail geeft in haar reactie aan de kritiek van de ILT op de onderbouwing van het nieuwe normenstelsel ter harte te nemen en deze, in samenwerking met de ILT, te zullen verduidelijken en aanscherpen.

Ten aanzien van het verbeteren van het zicht op de fysieke staat van de infrastructuur wijst ProRail erop dat de verbetermaatregelen ingrijpend zijn en bovendien een volgordelijkheid kennen. Eerst configuratiedata en vervolgens sturingsdata. Het verbetertraject van de configuratiedata loopt in 2016 door en omvat het eenduidig specificeren van de behoefte, het doen van data-analyses en buitenopnamen en op basis daarvan verbe-

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

teren van de nu beschikbare databases. Daarnaast wordt in de komende periode, in aansluiting op de ontwikkeling van het normenkader, de beschikbaarheid van sturingsdata verbeterd. In reactie op de vragen van ILT over de wijze waarop ProRail in de tussentijd inzicht heeft in de fysieke staat van de infrastructuur, heeft ProRail mij laten weten te beschikken over voldoende informatie om haar beheertaken op een verantwoorde manier uit te kunnen voeren. Deze informatie ligt vast in verschillende databestanden bij ProRail en de onderhoudsaannemers. Het systeem is nog niet centraal ontsloten en ook het verbetertraject moet verder worden afgerond. Het programma Spoordata gaat ervoor zorgen dat deze databases automatisch worden gekoppeld en gedeeld met de aannemers.

Beleidsreactie

De tussenrapportage van de ILT laat zien dat ProRail op de goede weg is met het implementeren van de verbetermaatregelen ten aanzien van de wijze waarop het klein onderhoud wordt uitgevoerd. ProRail versterkt haar regie richting de aannemers. Met de ontwikkeling van het nieuwe normenstelsel voor onderhoud, het borgen van expert judgement bij afwijkingen van normen en de afspraken over het delen van data over de toestand van de infrastructuur met aannemers, worden belangrijke stappen gezet. ProRail neemt maatregelen die passen bij haar rol als infrastructuurbeheerder die haar verantwoordelijkheid neemt en ingrijpt als de veilige berijdbaarheid mogelijk in het geding komt.

Dit laat onverlet dat, alles overziende, de ILT terecht constateert dat het nu te vroeg is de geconstateerde overtredingen weg te nemen en tekortkomingen op te heffen. Met name t.a.v. het zicht op de actuele staat van de infrastructuur en de onderbouwing van het nieuwe normenstelsel heeft ILT een aantal belangrijke vervolgvragen gesteld.

In de tussenrapportage stelt ILT vast dat het nieuw ontwikkelde normenkader van ProRail heldere criteria omvat die duidelijk zijn uit te leggen. De transitie naar het nieuwe normenstelsel is complex. Met de contractuele vastlegging van de onmiddellijke actiewaardes per 1 juli jl. is een eerste belangrijke stap gezet. Hetzelfde geldt voor de opzet van het expert judgement deel. Het is nu aan ProRail om de verdere uitrol van het normenstelsel, inclusief expert judgement, vorm te geven. ILT zal daarbij de vinger aan de pols houden. Ik ondersteun de door ProRail ingeslagen richting, omdat hiermee duidelijkheid ontstaat over de wijze waarop en wanneer wordt gehandeld bij overschrijdingen van normen. ProRail neemt hiermee maatregelen om, in geval van overschrijdingen, op een gecontroleerde manier delen van het spoor buiten dienst te stellen. Met de onmiddellijke actiewaardes kan ProRail bovendien eenduidig vaststellen wanneer de veiligheid in het geding is en ingegrepen moet worden. Dit is in het belang van de reiziger die, goed geïnformeerd, moet kunnen rekenen op een veilige en betrouwbare treinreis.

ProRail voert bij de implementatie van het stelsel een veiligheidsdialoog met haar ketenpartners⁴. Deze overlegstructuur past goed binnen de transparante manier van werken die is overeengekomen in de beheerconcessie. Samenwerking met en betrokkenheid van ketenpartners leidt tot betere resultaten en zorgvuldig afgewogen maatregelen.

De ILT is kritisch ten aanzien van de onderbouwing van het nieuwe normenstelsel, omdat ProRail zich daarbij niet (volledig) houdt aan haar eigen veiligheidsbeheersysteem. ProRail laat in haar reactie weten de kritiek ter harte te zullen nemen en de onderbouwing te zullen

⁴ Vervoerders, onderhoudsaannemers, IenM, consumentenorganisaties en vakbonden

aanscherpen en verduidelijken. Samen met de ILT zal ik hier, vanuit mijn concessieverantwoordelijkheid, op toezien.

Zoals eerder aan uw Kamer gemeld onderschrijf ik het belang dat de staat van het spoor voor alle betrokkenen zo snel en zo compleet mogelijk inzichtelijk is. Om dit doel te kunnen realiseren is het van groot belang dat de ILT thans heeft vastgesteld dat ProRail een eerste belangrijke stap heeft gezet, namelijk het vastleggen van afspraken met aannemers over de eisen die aan de configuratie-informatie worden gesteld. De volgende stap is de start van een aanbestedingsprocedure om alle objecten en systemen te schouwen. Het programma Spoordata krijgt zo steeds meer vorm. ProRail wijst er in haar reactie terecht op dat dit een ingrijpend traject is dat bovendien een bepaalde mate van volgordelijkheid kent, waarbij zorgvuldig te werk moet worden gegaan. Ik verwacht dat ProRail de uitvoering voortvarend voortzet om het programma Spoordata eind 2017⁵ af te ronden. ILT vraagt terecht aandacht voor de mate waarin ProRail in de tussentijd zicht heeft op de fysieke staat van de infrastructuur. ProRail heeft mij laten weten ook op dit moment voldoende inzicht te hebben in de fysieke staat van de infrastructuur om haar beheertaken op een verantwoorde manier uit te voeren.

Tot slot

Samenvattend kom ik, op basis van de tussentijdse bevindingen van de ILT en de reactie van ProRail, tot het oordeel dat ProRail op de goede weg is met de implementatie van de verbetermaatregelen. De geconstateerde voortgang met het nieuwe normenstelsel en de vorderingen die ProRail met haar partners maakt in het structureel verbeteren van het inzicht in de fysieke staat van de infrastructuur, zijn bemoedigend. Zorgvuldigheid staat hierbij voorop. Ik onderschrijf de conclusie van de ILT dat het nu nog te vroeg is om de overtredingen weg te nemen en tekortkomingen op te heffen. Via het verbeterprogramma PGO uit de beheerconcessie wordt lenM, naast de ILT-audits, ook rechtstreeks door ProRail ingelicht over de voortgang in de verdere uitrol van PGO. Dit is passend gelet op de mate waarin de uitrol van PGO en de elementen die daarmee samenhangen, ingrijpen op de bedrijfsvoering van ProRail. De reactie van ProRail geeft mij het vertrouwen dat ProRail voortvarend verder gaat met de implementatie van de verbetermaatregelen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

⁵ Zoals aan uw Kamer gemeld in mijn brief van 28 mei 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 486)



Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Commissie I&W

45

Aan de minister van Financiën en de staatssecretaris van
Infrastructuur en Waterstaat

Plaats en datum: Den Haag, 20 februari 2019
Betreft: Herhaald verzoek inzake NS-onderzoeksrapporten grondverkoop
Ons kenmerk: 29984-815/2019D07207

Geachte heer Hoekstra, geachte mevrouw Van Veldhoven – van der Meer,

Tijdens haar procedurevergadering van 20 februari 2019 heeft de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat gesproken over de onderzoeksrapporten in handen van NS inzake grondverkoop. De commissie heeft kennisgenomen van de brief van NS d.d. 5 februari 2019 en van de minister van Financiën d.d. 15 februari 2019 waarin het aanbod van NS is opgenomen om twee onderzoeksrapporten vertrouwelijk ter inzage te leggen bij de griffie van de Kamer "conform de regeling inzake vertrouwelijke stukken".

Namens de commissie stel ik vast dat de Regeling vertrouwelijke stukken ziet op Kamerstukken die worden gewisseld tussen de regering en de Kamer. De regeling, die waarborgen biedt ten aanzien van vertrouwelijkheid, is zodoende niet van toepassing op stukken die door derden, in casu NS, worden aangeboden.

De commissie stelt zich daarnaast op het standpunt dat een vertrouwelijke terinzagelegging zonder tussenkomst van de regering vanuit staatsrechtelijk oogpunt onwenselijk is. De Kamer controleert de regering die op haar beurt de concessiehouder en staatsdeelneming controleert. Met de voorgestelde werkwijze is niet geborgd dat de Kamer het gesprek met de regering kan aangaan op basis van een gelijke informatiepositie.

De commissie heeft in het licht van het bovenstaande besloten haar verzoek aan u te herhalen om de onderzoeksrapporten in handen van NS met de Kamer te delen. De commissie benadrukt daarbij dat het álle onderzoeksrapporten wenst te ontvangen die over de grondkwestie voorhanden zijn. U wordt tevens verzocht om toe te lichten wat de reden is dat de toezending zoveel tijd vergt en om -indien u de stukken vertrouwelijk ter inzage legt- toe te lichten wat de reden van deze vertrouwelijkheid is.

Hierbij breng ik u deze verzoeken van de commissie over.

Hoogachtend,

de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

M.Y. Israel

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.iw@tweedekamer.nl

Nr. 625

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 oktober 2015

In het plenaire debat over ProRail van 29 september jl. (Handelingen II 2015/16, nr. 7, item 32) heeft uw Kamer een aantal verzoeken gedaan om nadere informatie. Met deze brief geef ik daar invulling aan.

Bijgaand treft u conform toezegging aan:

- De brief van de Minister van Financiën conform uw verzoek van 6 oktober 2015 met daarbij de door de Inspectie der Rijksfinanciën uitgevoerde validatie van de financiële meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor¹. Deze brief bevat tevens een reactie op het door u gevraagde diepere beeld van de financiële situatie bij ProRail.
- Het verslag van de aandeelhoudersvergadering (AvA) Railinfratrust B.V.² Bepaalde gegevens omtrent personen zijn onherkenbaar gemaakt met het oog op de privacy.
- Het accountantsverslag bij de jaarrekening 2014 en begeleidende brieven van de president-commissaris en accountant EY³.
- De schriftelijke beantwoording van de resterende vragen uit het plenaire debat van 29 september 2015.

Daarnaast heb ik aan ProRail een overzicht van de verbeteraanpak financiële beheersing ProRail gevraagd. Dit treft u eveneens bijgaand aan met een begeleidende brief van de president-commissaris⁴.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Verbetering van de financiële beheersing en de rechtmatigheid

Validatie van de financiële meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor door de Inspectie der Rijksfinanciën

De Inspectie der Rijksfinanciën (IRF) heeft op uw verzoek een validatie uitgevoerd van de financiële meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor. Daarbij heeft u ook gevraagd een dieper beeld te leveren van de financiële situatie bij ProRail, waaronder de spanning op de rijksbegroting voor spoor en het Infrastructuurfonds en inzicht in hoe om te gaan met eventuele risico's. Het rapport van de IRF voeg ik bij deze brief⁵.

De IRF concludeert onder meer dat de spanning van € 475 miljoen, die ik heb gemeld in mijn brief aan u d.d. 15 september jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 621), een reëel beeld geeft van de huidige budgetspanning voor de periode 2018–2028. Verder concludeert de IRF dat lenM een adequate systematiek van risicobeheersing heeft, die in deze situatie ook is toegepast. Ik zie het rapport van de IRF als een validatie van de informatie met betrekking tot de financiële meerjarenreeksen voor beheer, onderhoud en vervanging die is opgenomen in de rijksbegroting en in mijn brief d.d. 15 september jl.

Voorts concludeert de IRF dat extra aandacht voor het financieel beheer van ProRail noodzakelijk blijft. Deze conclusie deel ik.

Verbetering van de financiële beheersing

In het debat is gesproken over de acties die ProRail onderneemt om de financiële beheersing te verbeteren. De noodzaak hiertoe is door ProRail en door mij onderkend. Financiële beheersing heeft sinds 2012 prioriteit bij ProRail. Er zijn diverse verbetertrajecten gestart, waarbij het Ministerie van lenM nadrukkelijk stuurt op het verbeteren van de kwaliteit van de prognoses omdat het ministerie als subsidieverlener teveel met fluctuaties werd geconfronteerd. Daarnaast wordt gefocust op de projectbeheersing en de uitvoering van de aanbevelingen uit het onderzoek van PriceWaterhouseCoopers (PWC) naar financiële meerjarenreeksen van ProRail voor beheer, onderhoud en vervanging (BOV) van het spoor. Dit heeft tot een aantal verbeteringen geleid. Voorbeelden hiervan zijn: de centralisatie van de financiële functie onder aansturing van de Chief Financial Officer (CFO) en het verbeteren van de administratie van de materiële vaste activa.

ProRail heeft op mijn verzoek een overzicht opgesteld van de verschillende verbetertrajecten, de huidige stand van zaken en de planning voor de komende periode. Dit overzicht treft u bijgaand aan⁶. De verbeteringen betreffen onder meer:

- Het verbeteren van de basisadministratie waardoor de cijfers betrouwbaarder worden;
- Het verbeteren van de projectbeheersing, waarbij eerst wordt ingezet op de projecten met een hoog risico en omvang;
- Het zorgen voor een adequate bezetting van de financiële functies qua personeel;
- Het verhelderen van de afspraken tussen ProRail en lenM;
- Het verbeteren van de externe verslaglegging;
- Het aantonen dat contracten voldoen aan alle regels.

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁶ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

De verbetertrajecten zijn onderdeel van reguliere externe audits die ProRail laat uitvoeren op meerdere aspecten zoals de BOV, de administratie, projectbeheersing en de rechtmatige besteding. Op basis van deze audits wordt de aanpak van de verbeteringen bewaakt en bijgestuurd. De rapportage van de voormalige CFO a.i. van begin 2015 moet ook in dat licht worden gezien. Die lijn wordt nu ook doorgezet door het huidige bestuur. Dit is eveneens in lijn met het accountantsverslag over 2014 dat is bijgevoegd⁷.

Het bestuur is binnen ProRail verantwoordelijk voor de bewaking van de verbeterplannen. De raad van commissarissen houdt hier toezicht op. ProRail pakt hiermee de belangrijke onderwerpen aan en het is van groot belang dat dit onverminderd wordt voortgezet.

De voortgang van de verbeterplannen zal, ook in het komende jaar, steeds worden besproken in de Algemene vergadering van Aandeelhouders. Gedurende de realisatiefase van deze plannen zal uw Kamer na elke Algemene vergadering van Aandeelhouders een rapportage over de voortgang van de verbeterplannen ontvangen alsmede een terugkoppeling van hetgeen besproken is. Normaal gesproken is er eenmaal per jaar een Algemene vergadering van Aandeelhouders. Gelet op het financieel beheer bij ProRail zal voortaan twee keer per jaar een aandeelhoudersvergadering worden belegd die ik persoonlijk zal bijwonen. Bij de komende aandeelhoudersvergadering zal de voortgang op de in deze paragraaf genoemde verbeterpunten worden behandeld.

Accountantsverslag en managementletter

Het accountantsverslag is door de accountant opgesteld in opdracht van en ten behoeve van het bestuur, de raad van commissarissen en de audit commissie van een organisatie. Het is het verslag van zijn werkzaamheden en bevindingen in het kader van de controle van de jaarrekening, de beoordeling van het jaarverslag en de assurance-opdracht inzake niet-financiële informatie. De accountant heeft vervolgens een goedkeurende controleverklaring opgesteld bij de jaarrekening 2014. Het accountantsverslag van juni 2015 is het meest recente van de accountant.

Naast het accountantsverslag stelt de accountant een managementletter op. De accountant moet tijdig communiceren en significante tekortkomingen schriftelijk rapporteren die hij gedurende het jaar signaleert. Dit doet hij door tussentijds een managementletter op te stellen aan het bestuur, de raad van commissarissen en de audit commissie. Daarmee signaleert de accountant eventuele punten ten aanzien van de interne beheersing van de organisatie die hij tijdens de lopende controle heeft onderkend en kan hij aanbevelingen doen over bijvoorbeeld de administratieve organisatie. De managementletter verschijnt voor ProRail elk jaar in oktober/november en is een werkdocument met daarin de uitkomsten van de tussentijdse controle door de accountant, ontwikkelingen, voortgang en het bepalen van aandachtspunten voor de controle. De meest recente managementletter is van oktober/november 2014.

Ik heb bij de raad van commissarissen het verzoek neergelegd om zowel het accountantsverslag als de managementletter ter beschikking te stellen met het oog op openbaarmaking richting Tweede Kamer. Beide documenten bevatten bepalingen – voortkomend uit de beroepsreglementen van registeraccountants – dat deze uitsluitend zijn bestemd voor de directie en de raad van commissarissen en zonder toestemming van de

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

accountant niet door anderen mogen worden gebruikt. Daarom is de raad van commissarissen hierover in overleg getreden met accountant EY.

EY heeft dit verzoek beoordeeld als een majeure beslissing. Een besluit over het ter beschikking stellen van accountantsverslagen en management letters aan het grotere publiek heeft daarbij voor de sector een bredere werking, hetgeen ook blijkt uit de discussie die hierover al enige tijd gaande is binnen de beroepsorganisatie NBA (Koninklijke Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants) en bijvoorbeeld heeft geleid tot de introductie van de meer uitgebreide controleverklaring. Zij hebben uiteindelijk in dit specifieke geval een uitzondering willen maken op de algemene regel dat managementletters en accountantsverslagen niet aan derden ter beschikking worden gesteld. Zij zijn akkoord gegaan met het ter beschikking stellen van deze documenten aan het Ministerie van IenM.

Ook de raad van commissarissen wijst op het risico van precedentwerking en het risico dat deze stukken of delen hiervan uit hun verband worden gehaald of op andere wijze een eigen leven gaan leiden.

Alles afwegende is, na bespreking in het kabinet, besloten u eenmalig het meest recente accountantsverslag dat ten grondslag ligt aan de goedkeurende verklaring ter beschikking te stellen gezamenlijk met de begeleidende brieven van de raad van commissarissen en de accountant⁸. Het accountantsverslag is de basis voor de controleverklaring bij de jaarrekening en wordt, in dit bijzondere geval, eenmalig aan uw Kamer beschikbaar gesteld om meer duiding te geven aan de controleverklaring. Daarbij is het belangrijk dat ongewenste precedentwerking wordt voorkomen.

Voor de managementletter van het najaar 2014 geldt nog sterker dat dit een intern «werkdokument» is. Daarom zal ik u deze managementletter bij separate brief, eenmalig ter vertrouwelijke kennisneming gedurende twee weken, zenden⁹.

Rechtmatigheid

In het verlengde van het bovenstaande kan over de rechtmatigheid nog het volgende worden gezegd. De accountantstoetsing ziet op de rechtmatige besteding van aanleg en de BOV subsidies voor de ProRail. De verklaring van de accountant van ProRail bij de jaarrekening van ProRail is een zogenaamde «getrouw beeld verklaring» conform Burgerlijk Wetboek deel 2 titel 9. De accountantstoetsing op de rechtmatige besteding van de subsidie voor de ProRail-projecten is op de volgende wijze verzekerd. IenM ontvangt jaarlijks controleverklaringen van de accountant van ProRail over de rechtmatigheid van de besteding van de subsidies verstrekt aan ProRail, waarbij het voorgescreven controleprotocol in acht wordt genomen. De controleverklaring bij de besteding van de subsidie zoals voor kapitaallasten en onderhoud (BOV) en de eindverklaringen bij de aanlegprojecten worden ingediend bij het verzoek tot subsidievaststelling. Voor het tussentijds volgen van de aanlegprojecten worden ook jaarlijks tussentijdse controleverklaringen afgegeven door de externe accountant van ProRail. Met deze verklaringen geeft de externe accountant de toetsresultaten met betrekking tot de rechtmatigheid van de bestede aanleg en BOV subsidies. In het verslag van de accountant bij het jaarverslag 2014 wordt daar ook aan gerefereerd. De Auditdienst Rijk

⁸ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁹ Ter vertrouwelijke inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

toetst de rechtmatigheid van de subsidies op basis van de controleverklaringen van de externe accountant van ProRail en de acties die IenM heeft getroffen naar aanleiding van de toetsresultaten van de accountant van ProRail. Daarmee is de toets op rechtmatige besteding van de subsidies geborgd.

Beantwoording resterende vragen uit het debat

Prestatie gerichte onderhoudscontracten (PGO)

Over PGO-contracten zijn een paar vragen van de heren Bashir en Van Helvert nog onbeantwoord. Gevraagd is waarom de Kamer niet eerder dan 25 juni is geïnformeerd over de PGO contracten. Zoals ook staat vermeld in de antwoorden op de Kamervragen van 26 augustus¹⁰, heeft de president-commissaris het ministerie op 12 juni 2015 een samenvatting van het PwC rapport aangeboden. Met de brief van 25 juni 2015 is uw Kamer hierover geïnformeerd¹¹. De heer Van Helvert vroeg welke aannemers de pilotcontracten niet wilden openbreken en hoe de kamerbrief van 26 augustus zich op dit punt verhoudt tot de uitspraken van de CEO van Strukton van 29 september jl. In de brief van 26 augustus is gemeld dat alle betrokken aannemers hebben aangegeven contracten te willen die compliant zijn. De gesprekken over de wijze waarop de contracten zo snel mogelijk compliant kunnen zijn, zijn gaande. Daarbij zitten alle partijen aan tafel. Het is een proces met meerdere partijen en grote belangen. Dit is afgelopen week nogmaals bevestigd door de president-directeur van ProRail. Verder zal uw Kamer, zoals toegezegd tijdens het AO van 10 september jl., binnen 3 maanden over de voortgang worden geïnformeerd.

Aanbestedingsrecht

De heer Hoogland heeft een vraag gesteld over welke ruimte het aanbestedingsrecht biedt om langere termijnen te hanteren voor onderhoudscontracten, dan wel voor het zelf uitvoeren van de werkzaamheden of dat in coproductie doen. Het aanbestedingsrecht kent geen wettelijke beperkingen voor de duur van een contract. Als het aanbestedingsrecht is gevolgd, zijn langere termijnen zijn dus mogelijk. Uiteraard moet de duur van het contract wel redelijk zijn, zodat de mededinging op de markt niet wordt beperkt.

Het aanbestedingsrecht bepaalt niet of ProRail zelf onderhoud mag uitvoeren of dit moet uitbesteden. Het zelf doen dan wel uitbesteden aan de markt is in de eerste plaats een keuze van de organisatie zelf, waarbij overwegingen meespelen van noodzakelijke investeringen om een eigen onderhoudsbedrijf binnen ProRail op te richten, efficiency, effectiviteit en gevolgen van marktverstoring. Het onderhoud is nu uitbesteed aan derden. Omdat is gekozen voor uitbesteding, moet ProRail wel voldoen aan het aanbestedingsrecht en mogen de contracten dus niet onderhands gegund worden. In 2013 heeft ProRail met de aannemers afspraken gemaakt over de transitie naar prestatiegerichte onderhoudscontracten, die volgens het aanbestedingsrecht worden aanbesteed. Doelstelling van het prestatiegericht onderhoud is ook om de kwaliteit en efficiency verder te verhogen door gebruik te maken van de expertise en innovatiekracht bij de aannemers. Met de beslissing van ProRail om de vier PGO pilotcontracten voor een termijn van tien jaar (in plaats van drie en een half jaar) onderhands te gunnen is afgeweken van het in 2013 afgesproken tijdpad om tot onderhoudscontracten te komen die volgens het aanbestedings-

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 612

¹¹ Kamerstuk 29 984 nr. 607

recht zijn aanbesteed. Daarom heb ik ProRail gevraagd om actie te nemen om deze pilotcontracten zo snel mogelijk compliant te laten zijn.

Juridische vormgeving toezichthoudende rol Staatssecretaris

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd hoe de toezichthoudende rol van de Staatssecretaris exact (juridisch) is vormgegeven. Op grond van de Spoorwegwet is het ministerie toezichthouder op de nakoming van de verplichtingen uit de beheerconcessie en houdt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), als gemandateerde vanuit het ministerie, toezicht op de veiligheid van het spoor. Daarnaast houdt het ministerie als aandeelhouder systeemtoezicht.

De aandeelhouder benoemt de directie en de Raad van Commissarissen en beoordeelt strategische keuzes van de vennootschap. Het feitelijke toezicht op de organisatie en haar bedrijfsvoering wordt uitgevoerd door de Raad van Commissarissen op grond van artikel 15, lid 1 van de statuten van ProRail. De aandeelhouder spreekt de raad van commissarissen aan op haar toezichthoudende rol en intervenueert waar nodig. Deze rolverdeling verklaart waarom er afstand is tussen de vennootschap en de aandeelhouder, met ieder zijn eigen verantwoordelijkheid.

Ambitie Lange Termijn Spooragenda

Er zijn onder andere door mevrouw Van Veldhoven, mevrouw De Boer en de heer Bashir vragen gesteld of de ambities van de Lange Termijn spooragenda realistisch zijn, gezien de budgettaire spanningen op de meerjarenreeksen beheer, onderhoud en vervanging (BOV). Met de Lange Termijn Spooragenda schetst het Rijk de noodzakelijke randvoorwaarden en de aanpak om de prestaties van het spoor te verbeteren. Dit biedt duidelijkheid aan de sector en decentrale overheden om de komende jaren gezamenlijk invulling te geven aan én te investeren in de verbeteropgave die er ligt. Hierbij is aangegeven dat de uitvoering van de ambities en beleidskeuzes binnen de budgettaire kaders moet gebeuren. Als dat keuzes vergt dan zullen we die moeten maken. Dat gebeurt enerzijds in het kader van de herijking; anderzijds zal dat aan de orde zijn bij het besluit omtrent de kostenreducerende maatregelen in het kader van de meerjarenreeksen BOV begin 2016. Uw Kamer heeft ook zorgen uitgesproken over mogelijke gevolgen van deze maatregelen voor de regionale lijnen. Zoals in de brief van 15 september¹² aan uw Kamer is gemeld worden alle maatregelen nader geanalyseerd en worden er op voorhand geen maatregelen uitgesloten, niet op het Hoofdrailnet en niet op de regionale lijnen. Bij de afweging worden nadrukkelijk de gevolgen voor de reiziger en goederenvervoer betrokken. Begin 2016 is de nadere analyse gereed en wordt deze met uw Kamer en de diverse belanghebbenden besproken.

Station Utrecht

Door de heer Bashir is gevraagd waarom de Staatssecretaris vasthield aan een tekort van € 29,5 miljoen rondom Utrecht, terwijl in de begroting sprake is van een bedrag van in totaal € 95,1 miljoen. Rondom Utrecht spelen twee projecten: het Doorstroomstation Utrecht en de OV-terminal Utrecht. Beide projecten staan los van elkaar en dat geldt ook voor de budgetaanpassingen. Het bedrag van € 29,5 miljoen heeft betrekking op het eerste project. Beide budgetaanpassingen zijn direct in de eerstvolgende begroting gemeld nadat de bedragen gevalideerd waren. Voor beide budgetaanpassingen is dit de begroting 2016. Één en ander is

¹² Kamerstuk 29 984, nr. 621

eerder uitgebreid toegelicht in de beantwoording van kamervragen van de heer Van Helvert over Doorstroomstation Utrecht en OV-terminal Utrecht van 7 en respectievelijk 28 september jl¹³.

Risico's op de Betuweroute

De heer Bisschop heeft gevraagd hoe om wordt gegaan met de gesignaleerde risico's op de Betuweroute. In de audit van PwC c.s. op de meerjarenreeksen BOV is aangegeven dat er een toekomstig risico is dat de levensduren voor een aantal onderdelen van de Betuweroute wellicht niet gehaald worden. Dit komt onder andere omdat is uitgegaan van vervangingstermijnen die horen bij gemengd gebruik (personen- en goederenvervoer) van de Betuweroute. Bezien moet worden wat dit betekent voor het onderhoudregime van de Betuweroute bij exclusief gebruik voor goederenvervoer. Verder geldt dat de zettingen en betonproblematiek invloed hebben op de vervangingstermijnen van onderdelen van de Betuweroute. Zoals ik ook aan uw Kamer heb gemeld in de brief over de betonproblematiek van 1 oktober j.l. (Kamerstuk 22 026, nr. 483) zullen aan het einde van het jaar de eerste resultaten van het onderzoek op de Betuweroute worden opgeleverd.

Voor het totaal van de in de doorlichting van de financiële meerjarenreeksen BOV gesignaleerde toekomstige risico's is een reservering getroffen in de investeringsruimte van het Infrastructuurfonds van in totaal € 400 miljoen. Dit bedrag is gebaseerd op de waarschijnlijkheid van optreden van het risico. IenM maakt afspraken met ProRail over de beheersing en monitoring van de toekomstige risico's. Dat geldt dus ook voor de risico's op de Betuweroute.

Betonproblematiek

De heer Madlener en de heer Bisschop hebben vragen gesteld over de betonproblematiek op de HSL-Zuid en op de Betuweroute. Door ProRail is op HSL-Zuid en op de Betuweroute bovenmatige mosgroei geconstateerd. De resultaten van het onderzoek naar de betonproblematiek op de HSL-Zuid zijn op 1 oktober met uw Kamer gedeeld¹⁴. In dezelfde brief is ook aangegeven dat eind dit jaar vervolgens de eerste resultaten van het onderzoek op de Betuweroute worden opgeleverd.

Zelfstandige bestuursorganen (ZBO's)

Een aantal Kamerleden heeft vragen gesteld over het rapport evaluatie ZBO's. Dit rapport is op 28 september 2015¹⁵ aan uw Kamer gestuurd. In haar begeleidende brief heeft de Minister het verdere proces naar aanleiding van de evaluatie toegelicht. ProRail is meegenomen in de evaluatie toezicht zbo's meegenomen omdat binnen de Unit toezicht van het ministerie tevens het aandeelhouderschap van ProRail is belegd. Overigens is, anders dan in het evaluatierapport is vermeld, voor ProRail het toetsingskader inclusief prestatieafspraken in de beheerconcessie vastgelegd.

Ziekteverzuim

Tot slot heeft de heer Van Helvert een vraag gesteld over het ziekteverzuim op mijn ministerie. Het ziekteverzuim bij de directie die ProRail

¹³ Aanhangsel Handelingen II 2014/15, nr. 3334 respectievelijk Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 170

¹⁴ Kamerstuk 22 026, nr. 483

¹⁵ Kamerstuk 25 268, nr. 125

aanstuurt, directie OV en Spoor, is over de afgelopen 12 maanden 3,3% en is de afgelopen periode gedaald. Het ligt daarmee onder het gemiddelde ziekteverzuim voor het hele departement (dit bedraagt 4,5%).

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

Datum: 20-6-2013 , P548922

[illegible]

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Inpasbaarheid omgeving

De alternatieven met verlengde goedereninhaalsporen op Geldermalsen (alternatief 4 en 5 en 6c) scoren laag op het criterium inpasbaarheid omgeving. Deze alternatieven hebben effecten op het gebied van geluid en trillingen. Daarnaast is verwerving van particuliere gronden (in de bebouwde kom) noodzakelijk. Naast weerstand vanuit de omgeving leidt dit mogelijk tot extra kosten en doorlooptijd (a.g.v. onteigeningsprocedures).

De inpasbaarheid van een oostelijk zijperron in alternatief 6a is nog niet beoordeeld.

Buiten verzoek

[Redacted text block]

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

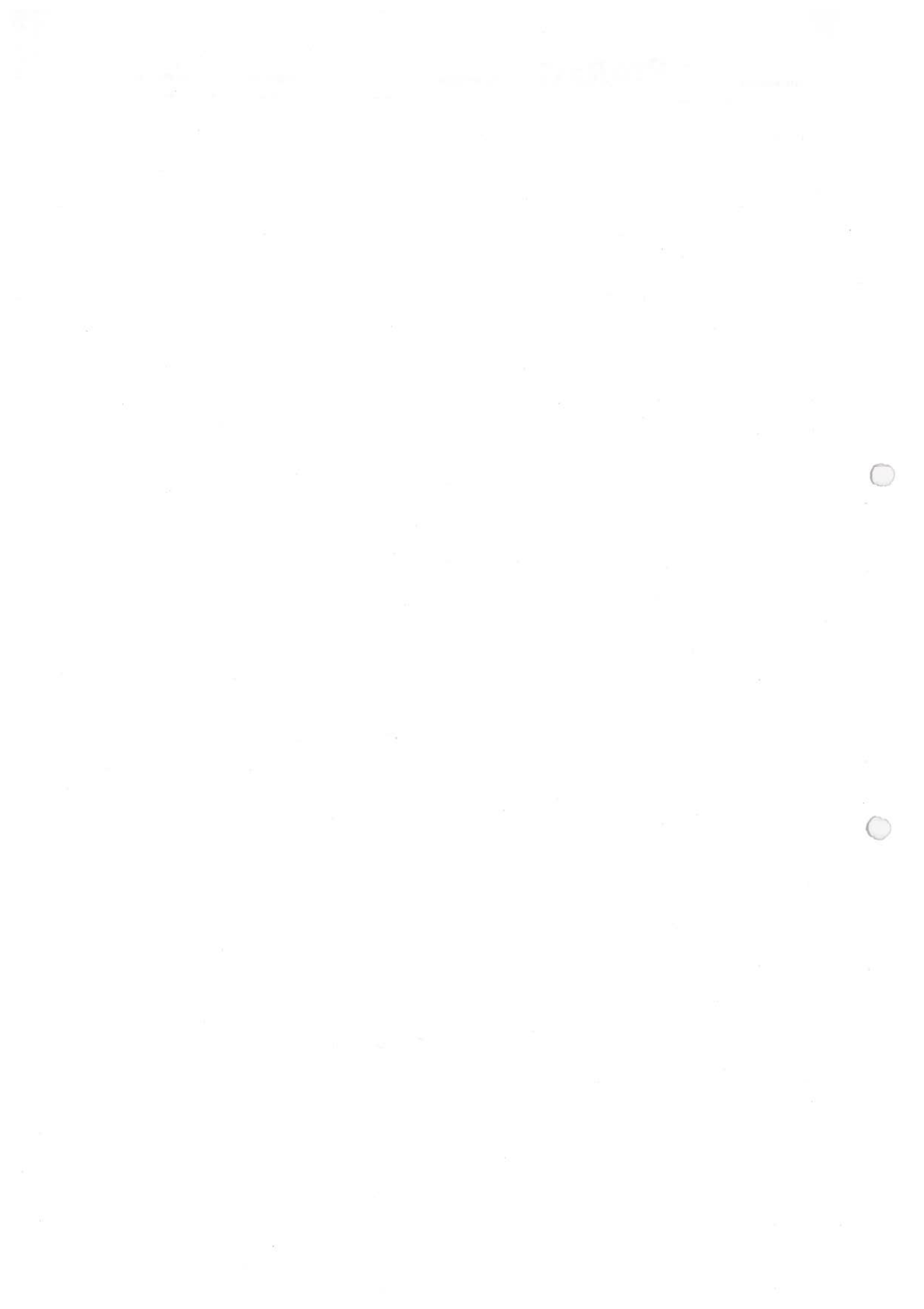
[Redacted text block]

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]



Toelichting bij gecombineerde planning

- PHS Geldermalsen
- Vrijleggen Merwede LingeLijn (vMLL)

Van 10.2.e
Auteur 10.2.e

Kenmerk P961422
Versie 1.1
Datum 8 februari 2015

Status Versie ten behoeve van bespreking Sectorteam PHS d.d. 17 februari 2015

Inhoudsopgave

Inleiding en leeswijzer	3
Samenvatting en advies	4
1 Hoofdmijlpalen	6
2 Planning	8
2.1 Indeling	8
2.1.1 Planologische procedure Uitgangspunten	8
2.1.2 Besluitvorming realisatie	9
2.1.3 Engineeren	10
2.1.4 Grondverwerving	11
2.1.5 Realisatie	12
2.2 Twee mogelijke planningen	12
2.2.1 Overeenkomsten	12
2.2.2 Verschillen	13
3 Versnellingsmaatregelen (niet in planning verwerkt)	15
4 Verklaring verschil integrale planningen en individuele planningen	17
4.1 Actuele planning vMLL	17
4.2 Actuele planning PHS Utrecht – Den Bosch	17
4.3 Vergelijking actuele projectplanningen met integrale planning	18
5 BIJLAGEN	19

Inleiding en leeswijzer

In de gemeente Geldermalsen zijn in de komende jaren twee grote spoorwijzigingsprojecten gepland: 'PHS Geldermalsen'¹ en 'Vrijleggen MerwedeLinge-lijn'. Hoewel beide projecten functioneel (mogelijk maken van frequentieverhoging reizigersvervoer op de A2-corridor) en geografisch overlappen zijn de twee projecten tot nu toe onafhankelijk van elkaar georganiseerd geweest, zowel wat betreft ophanging (respectievelijk binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en programma Tweede Fase Herstelplan (HP2F)), planologische procedure (respectievelijk Tracéwetprocedure en WRO-procedure) als planning. Met het besluit van het DO PHS² om beide projecten onder 1 Tracéwetprocedure te brengen ontstaat een nieuwe situatie.

Deze notitie geeft inzicht in het effect van deze nieuwe situatie op de planningen van de projecten. Doel is om op basis van deze notitie in het DO PHS een nieuwe, geïntegreerde referentieplanning vast te stellen.

Dit memo is als volgt opgebouwd. Als eerste volgen een samenvatting en advies. Beiden worden in de daarop volgende hoofdstukken onderbouwd. Hoofdstuk 1 geeft een beschrijving van de hoofdmijlpalen. Vervolgens worden in hoofdstuk 2 clusters van activiteiten in de planning toegelicht en voorzien van uitgangspunten, risico's en versnellingsmaatregelen. Dit is vertaald naar twee mogelijke planningen standaard- en versnelde planning. Het derde hoofdstuk geeft inzicht in aanvullende versnellingsmaatregelen waartoe eventueel besloten kan worden op het moment dat haalbaarheid en bijdrage van deze maatregelen beter onderbouwd kan worden. Tot slot volgt een hoofdstuk waarin de verschillen tussen de actuele planningen van de losse projecten (PHS en vMLL) en de voorgestelde integrale planningen worden toegelicht.

¹ Buiten verzoek

Samenvatting en advies

Buiten verzoek

[Redacted text block]

Buiten verzoek

[Redacted text block]

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

³ Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

B
u
i
t
e
n
v
e
r
z
o
e
k

[Redacted text block containing multiple lines of yellowed-out content]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

1 Hoofdmijlpalen

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted]	[Redacted]		[Redacted]		
	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
[Redacted]					
[Redacted]	[Redacted]		[Redacted]	[Redacted]	
[Redacted]		[Redacted]			[Redacted]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Buiten verzoek



Buiten verzoek

- **Buiten verzoek**

- [Redacted]
 - [Redacted]

- [Redacted]
- - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
- - [Redacted]
 - [Redacted]

- [Redacted]
- [Redacted]

- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]
- [Redacted]

2.1.2 Besluitvorming realisatie

- Buiten verzoek**

- [Redacted]
- [Redacted]

- [Redacted]
- - [Redacted]
 - [Redacted]
- - [Redacted]
 - [Redacted]

- [Redacted]
- - [Redacted]
 - [Redacted]
 - [Redacted]
- - [Redacted]
 - [Redacted]
- - [Redacted]

- [Redacted]
- - [Redacted]
 - [Redacted]
- - [Redacted]
 - [Redacted]

2.1.3 Buiten
verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

[Redacted text block]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

Buiten

verzoek

k

■

■

■

■

■

■

■

2.1.4 Grondverwerving

Uitgangspunten PHS

Om de PHS-scope te realiseren, is grond nodig rondom de Genteldijk en het Voorplein Oost. Aangezien de gronden eigendom zijn van de gemeente, wordt er in de planning uitgegaan van minnelijke grondverwerving.

Risico

- Gronden blijken (deels) in handen van particuliere grondeigenaren, waar bij minnelijke verwerving niet mogelijk blijkt te zijn. Gevolg is een gerechtelijke onteigening.

Uitgangspunten vMLL

De verwachting is dat de gronden benodigd voor vMLL alleen via een gerechtelijke procedure (op basis van Titel IIa Ow) verkregen kunnen worden. In de planning zijn daartoe de volgende koppelingen aangebracht:

1. Startvoorwaarde minnelijke verwerving vMLL: overeenkomst getekend
2. Startvoorwaarde administratieve onteigening: publicatie OTB en financiële dekking. Onder start administratieve onteigening wordt verstaan: verzoek aan RWS om onteigening. Na 11 maanden ligt er een KB.
3. Vanaf publicatie KB tot finaal eindbod: 2 maand
4. Vanaf finaal eindbod t/m vonnis rechtbank: 6 maand
5. Vonnis onteigening is gekoppeld aan een onherroepelijk TB (dus na beroepsprocedure)

⁶ Beide issues (afwijkingen OVS) worden met de beheerder besproken.

Risico's

- Administratieve onteigening start later omdat financiële dekking ontbreekt en/of publicatie OTB onvoldoende grond blijkt te bieden.
- Beroepsprocedure TB.

2.1.5 Realisatie

Buiten verzoek

2.2 Twee mogelijke planningen

Buiten verzoek

2.2.1 Overeenkomsten

Buiten
verzoek

- _____
- _____
- _____
- _____
- _____

B
ui
te
n
v
e
rz
o
e

[Redacted text block]

Onteigening

Het cluster (gerechtelijke) onteigening kent evenmin verschillen in beide plannings (proces en tijd). Dit vanwege het feit dat het proces grotendeels wettelijk is bepaald. De administratieve onteigening start in beide plannings na publicatie OTB.

Buiten

verzoek

[Redacted text block]

2.2.2 Verschillen

Buiten verzoek

[Redacted text block]

Buiten verzoek

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

3 Versnellingsmaatregelen (niet in planning verwerkt)

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

ProRail

Buiten verzoek

[Redacted text block containing multiple lines of information, likely a list or table of data, with some lines indented.]

4 Verklaring verschil integrale planningen en individuele planningen

Buiten verzoek

4.1 Actuele planning vMML

Onderstaande planning is gebaseerd op de referentie-planning, aangevuld met tussentijdse updates.⁸ Deze planning gaat uit van het doorlopen van een bestemmingsplan-procedure voor het project vMML.

Vigerende planning vMLL																																
	2015				2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022			
vMLL - vigerende planning (zie paragraaf 5.1)	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Buiten verzoek																																
Minnelijke grondverwerving																																
Buiten verzoek																																

In deze planning is een aantal versnellingsmaatregelen ten opzichte van het standaard-proces opgenomen. Het betreft onder meer:

- Contractering realisatie voordat gronden in bezit zijn.
- Een kortere doorlooptijd onteigening

4.2 Actuele planning PHS Utrecht – Den Bosch

Buiten verzoek

Buiten verzoek

Buiten verzoek

B

U

4.3 Vergelijking actuele projectplanningen met integrale planning

In onderstaand overzicht zijn de individuele projectplanningen en de geïntegreerde planningen in een overzicht geplaatst.

[illegible]

Buiten verzoek

ProRail

5 BIJLAGEN

Versnelde planning vMILL + PHS																																																													
Nr. Activiteit		duur (w)				Scope				2015				2016				2017				2018				2019				2020				2021				2022																							
		1 2 3 4				1 2 3 4				1 2 3 4				1 2 3 4				1 2 3 4				1 2 3 4				1 2 3 4				1 2 3 4				1 2 3 4				1 2 3 4																							
Buiten verzoek																																																													
4 Grondverwerving																																																													
4.1 Minnelijke verwerving PHS		26				PHS																																																							
4.2 Gronden in bezit		-				PHS																																																							
4.3 Minnelijke verwerving vMILL		39				vMILL																																																							
4.4 Administratieve en gerechtelijke ontgensing		104				vMILL																																																							
4.5 Gronden in bezit																																																													
Buiten verzoek																																																													

ProRail

ProRail

Colofon

Titel Toelichting gecombineerde planning vMLL en PHS Ut-Ht
Documentnummer
Versie/Datum 1.1 / 8 februari 2015
Status Concept

Van 10.2.e
Auteur 10.2.e
Projectleider
Distributie

Autorisatie

gecontroleerd pri

Projectleider

paraaf

datum

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Plan van Aanpak

Generieke deel

Reizigerscorridor Alkmaar – Amsterdam

Reizigerscorridor Amsterdam - Eindhoven

Reizigerscorridor Schiphol – Utrecht – Arnhem/Nijmegen

Reizigerscorridor Den Haag – Breda

Reizigerscorridor Breda - Eindhoven

Goederenrouting Oost Nederland

Goederenrouting Zuid Nederland

Uitwerken voorkeursvariant Geldermalsen

Van 10.2.e
Aan DO PHS

Kenmerk P914427

Versie 1.0

Datum 23-02-2015

Bestand Plan van Aanpak AE - Utrecht-den Bosch Uitwerking voorkeursvariant (planstudie)

Status Concept

ProRail

1	Inleiding	3
1.1	Voorgeschiedenis	3
1.2	Doel van dit document	3
2	Projectomschrijving	4
2.1	Klantvraag	4
2.2	Geografische Scope	4
2.2.1	Projectscope	5
2.3	Uitgangspunten en randvoorwaarden	5
2.4	Raakvlakprojecten	6
3	Projectaanpak	7
3.1	Proces	7
3.2	Engineering	7
3.3	Conditionering	8
3.4	Contractering	10
4	Baseline	11
4.1	Baselinedocument	11
4.2	Kosten	11
4.2.1	Planstudiekosten	11
4.2.2	Investeringskosten	11
4.3	Planning	12
4.4	Risico's	13
5	Projectbeheersing	14
5.1	Scopemanagement	14
5.2	Tijdmanagement	14
5.3	Budgetbewaking	14
5.4	Risicomanagement	14
5.5	Kwaliteitsmanagement	16
5.5.1	Ontwerputwerking	16
5.5.2	Veiligheidsverantwoording	16
5.5.3	RAMS/LCM-analyse	16
5.6	Contractmanagement	17
5.7	Raakvlakmanagement	17
5.8	Omgevingsmanagement en participatie	18
5.8.1	Stakeholders	18
5.8.2	Communicatie	19
5.9	Informatie	19
5.10	Organisatie	20
5.10.1	Overlegstructuur	20
	Bijlage 1 Baseline formulier Utrecht – den Bosch	22
	Bijlage 2 Planning; Proces tot aan realisatiebesluit	24

1 Inleiding

1.1 Voorgeschiedenis

Het kabinet heeft in juni 2010 de voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) genomen. PHS is een programma om de capaciteit van het spoor te vergroten, zodat er meer reizigerstreinen kunnen rijden op de drukste trajecten in de brede Randstad. Tegelijkertijd heeft PHS tot doel om de verwachte groei van het goederenvervoer mogelijk te maken.

Om de productverbetering te kunnen rijden is op verschillende locaties aanpassing van de bestaande infrastructuur nodig. In de baseline bij de voorkeursbeslissing PHS is een inschatting van het benodigde pakket maatregelen, passend bij het gereserveerde PHS budget, opgenomen.

Eén van de baanvakken waar capaciteit vergrotende maatregelen nodig zijn, is het tweesporige baanvak Houten Castellum – Den Bosch aansluiting (verder aangegeven als Utrecht – Den Bosch). Buite

n

verzo

ek

1.2 Doel van dit document

Dit Plan van Aanpak (PvA) beschrijft de activiteiten en organisatie die nodig zijn om te komen tot een Tracebesluit (TB) voor vMLL en PHS en een projectbeslissing (MIRT 3) voor het project PHS Geldermalsen, uitgaande van bovengenoemde besluiten in het DO PHS.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de projectscope, historie en projectdoelstelling beschreven. Hoofdstuk 3 beschrijft de aanpak van de projectfase waarop wordt ingezoomd en geeft het proces tot aan het realisatiebesluit weer. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op baseline 3.0, waarin de geactualiseerde scope, tijd en geld wordt beschreven. Hoe het project wordt beheerst komt aan de orde in hoofdstuk 5.

¹ Buiten verzoek

2 Projectomschrijving

2.1 Klantvraag

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

2.2 Geografische Scope

Dit Plan van Aanpak heeft betrekking op het project PHS Geldermalsen. Het projectgebied ligt op geocode 513 km 25 tot geocode 666 km 23. Aan de zuidzijde sluit dit aan op het project PHS Bostel – Meteren en aan de noordzijde op het project vMLL.



Figuur 1: locatie PHS Geldermalsen in rood, vMLL in geel aangegeven

Buiten verzoek

2.2.1 Projectscope

Buiten verzoek

2.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden

B
u
i
t
e
n

B
u
i
t
e
n
v
e
r
z
o
e
k

Buiten verzoek

2.4 Raakvlakprojecten

Buiten verzoek

3 Projectaanpak

3.1 Proces

Buiten verzoek

Buiten verzoek

3.2 Engineering

Buiten verzoek

- [Redacted text]
- [Redacted text]
- [Redacted text]
- [Redacted text]

B
ui
t

[Redacted text block]

3.3 Conditionering

Buiten verzoek

[Redacted text block]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]
- [Redacted list item]

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Grondverwerving/planschade en nadeelcompensatie

Het nemen van het Tracébesluit kan tot gevolg hebben dat eigenaren van vastgoedobjecten in de directe omgeving van het plangebied een nadeel ondervinden in de vorm van een waardedaling van hun eigendommen. Eigenaren kunnen deze waardedaling mogelijk gecompenseerd krijgen door een claim op nadeelcompensatie in te dienen bij het Bevoegd Gezag. Om het risico op het ontvangen van gegronde claims financieel te ondervangen zal in de variantenstudiefase een risico-analyse worden gedaan op basis waarvan de totale omvang van de te verwachten schadeclaim kan worden vastgesteld.

ProRail

3.4 Contractering

Buiten verzoek



4 Baseline

4.1 Baselinedocument

Buiten verzoek



4.2 Kosten

4.2.1 Planstudiekosten

Buiten verzoek



Buiten verzoek



Buiten verzoek



4.2.2 Investeringskosten

Buiten verzoek



Buiten verzoek



4.3 Planning

Buiten verzoek



Buiten verzoek



13/25

5 Projectbeheersing

5.1 Scopemanagement

Buiten verzoek

[Redacted text block for 5.1]

5.2 Tijdmanagement

Buiten verzoek

[Redacted text block for 5.2]

5.3 Budgetbewaking

Buiten
verzoek
k

[Redacted text block for 5.3]

5.4 Risicomanagement

Buiten verzoek

[Redacted text block for 5.4]

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Buiten verzoek

[Redacted text block]

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Buiten verzoek

5.5 Kwaliteitsmanagement

5.5.1 Ontwerputwerking

Buiten verzoek

5.5.2 Veiligheidsverantwoording

Buiten verzoek

5.5.3 RAMS/LCM-analyse

Buiten verzoek

5.6 Contractmanagement

verzoek

5.7 Raakvlakmanagement

Buiten verzoek

[Redacted text block]

■

[Redacted text block]

■

[Redacted text block]

Omgevingsprojecten:

■

**Buiten
verzoek**

[Redacted text block]

5.8 Omgevingsmanagement en participatie

Buiten verzoek

[Redacted text block]

5.8.1 Stakeholders

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

Buiten verzoek

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

[Redacted text block]

5.8.2 Communicatie

Buiten verzoek

[Redacted text block]

5.9 Informatie

Buiten verzoek

[Redacted text block]

Buiten verzoek

5.10 Organisatie

Buiten verzoek

5.10.1 Overlegstructuur

Stuurlijn PHS Utrecht – den Bosch

Buiten verzoek

Buiten
verzoek

Buiten verzoek

[Redacted text block 1]

[Redacted text block 2]

[Redacted text block 3]

[Redacted text block 4]

[Redacted text block 5]

[Redacted text block 6]

[Redacted text block 7]

[Redacted text block 8]

[Redacted text block 9]

Buïten verzoek



Buiten verzoek



Bijlage 2 Planning; Proces tot aan realisatiebesluit

Buiten verzoek

Colofon

Titel	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, corridor AE Plan van Aanpak Utrecht-den Bosch
Documentnummer	P914427
Versie	1.0
Status	Concept
Van	Projectteam Utrecht-den Bosch
Aan	Programmamanager PHS
Auteur	10.2.e
Manager	10.2.e
Document	Plan van Aanpak AE - Utrecht-den Bosch Uitwerking voorkeursvariant (planstudie)

Autorisatie

	paraaf	datum
gecontroleerd programmamanager		
projectmanager		

