

Vergaderjaar 2011–2012

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr.304

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 1 mei 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over de brief van 18 januari 2012 inzake buitendienststelling station Zwolle (Kamerstuk 29 984, nr. 283).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 27 april 2012. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,
Sneep

1

Wat is de reden voor het feit dat de werkzaamheden niet binnen het huidige budget en de huidige planning kunnen worden uitgevoerd?

De oorspronkelijke plannen gingen uit van een gefaseerde buitendienststelling in verschillende stappen. ProRail had het betreffende contract aanbesteed en daarbij de risico's waar mogelijk neergelegd bij de aannemer. Vervolgens zijn gedurende de voorbereiding van het werk 2 aanzienlijke wijzigingen aan de orde gekomen.

De ene wijziging betrof een onderzoek waarbij op een laat moment is nagegaan of de perrontunnel verbreed kon worden om winkels mogelijk te maken als extra service aan de reiziger. Deze aanpassing bleek echter financieel niet haalbaar en werd daarom afgeblazen.

Daarnaast heeft ProRail – in overleg met de aannemer en de vervoerders – ervoor gekozen om, in plaats van de oorspronkelijke stapsgewijze fasering, een grote hoeveelheid werkzaamheden te combineren en te concentreren in één grote buitendienststelling van vier weken in de zomer van 2012. Dit vanuit de wens om de overlast voor de reiziger zo kort mogelijk te laten zijn en te concentreren in de zomer, zoals ook in Arnhem is gebeurd. De aannemer onderschreef deze gecombineerde aanpak en heeft een Verzoek tot Wijziging (VTW) ingediend. Zoals in elk VTW-proces hoort daar vervolgens een heronderhandeling over prijsniveau en risicoverdeling bij. De aannemer deed een nieuwe bieding, rekening houdend met de complexiteit van de nieuwe fasering, de benodigde aanpassing van het ontwerp, de korte voorbereidingstijd daaruit voortvloeiende tijdsdruk. De bieding van de aannemer op de VTW was financieel substantieel hoger dan verwacht en qua risico-allocatie voor ProRail zeer ongunstig. ProRail en de aannemer konden uiteindelijk niet tot overeenstemming komen over de kosten van de VTW. De werkzaamheden konden daardoor niet zowel binnen het beschikbare budget als binnen de gewenste planning worden uitgevoerd. Bij een ongewijzigde planning zouden de kosten zeker fors boven het budget uitstijgen. Daarom heeft ProRail afgezien van de VTW en is men teruggeschakeld naar een gefaseerde aanpak. Om de risico's en budgettaire consequenties beheersbaar te maken, is het project ontvlochten. Een deel van de werkzaamheden kon in het contract van de aannemer blijven en een ander deel van de werkzaamheden kan volgens ProRail, gezien de risico's en budgettaire consequenties, beter opnieuw worden aanbesteed. De aannemer heeft hiermee ingestemd. ProRail heeft ervoor gekozen om de tijdsdruk van het project te halen en in ieder geval de per 9 december 2012 noodzakelijke aanlanding van de Hanzelijn mogelijk te maken. Op dit moment werkt ProRail met de vervoerders aan een nieuwe planning voor de uitvoering van de resterende werkzaamheden (en buitendienststellingen). De herziene fasering heeft tot doel om het project binnen budget te kunnen uitvoeren. De definitieve planning van ProRail en de uitkomsten van de nieuwe aanbesteding van een deel van de werkzaamheden zullen hier meer duidelijkheid over geven.

2

Kunt u bevestigen dat ProRail een conflict heeft met aannemer Dura Vermeer over de uitvoering van het contract met betrekking tot de stationsvernieuwing in Zwolle?

ProRail meldt dat er geen sprake is van een conflict met de aannemer. Er is wel sprake geweest van verschil van inzicht over de kosten en risico's van de VTW. Dat is bij dergelijke onderhandelingen niet ongebruikelijk.

3

Hoe typeert u de samenwerking tussen ProRail, NS en de gemeente Zwolle? Klopt het dat de samenwerking tussen de partners en de opdrachtgever niet geheel soepel is verlopen?

Ik heb niet voldoende zicht op de samenwerking tussen deze drie partijen om die te kunnen typeren. Wel constateer ik dat partijen al geruime tijd intensief met elkaar overleggen en daarbij door hetzelfde doel worden gedreven. Overigens zijn de in mijn antwoord op vraag 1 beschreven ontwikkelingen niet veroorzaakt door (problemen in) de samenwerking tussen de genoemde partijen.

4

- a. *Kunt u aangeven over welke onderdelen van het contract met de aannemer verschil van mening bestaat?*
 - b. *Is het juist dat de aannemer voor tientallen miljoenen euro's werkzaamheden opvoert als «meerwerk»?*
 - c. *Welke activiteiten betreft dit en op welke wijze worden dergelijke financiële risico's doorgaans door ProRail in contracten afgedekt?*
- a. ProRail meldt dat de discussie met de aannemer betrekking had op het geheel van werkzaamheden in het contract, niet op specifieke onderdelen. Zie ook mijn antwoord op vraag 1.
 - b. ProRail heeft mij geïnformeerd dat met het voorstel van de aannemer de kosten zeker fors boven het beschikbare budget zouden uitstijgen. Met het oog op de komende aanbesteding kiest ProRail ervoor geen uitspraken over de precieze omvang van het financiële verschil te doen.
 - c. ProRail en de aannemer hadden een verschil van inzicht over de kosten van de VTW. Het verschil tussen het bedrag dat ProRail voor de VTW in gedachten had en wat de aannemer ervoor vroeg, bedroeg enkele tientallen miljoenen euro's.
De wijze waarop ProRail werkzaamheden contracteert en de financiële risico's afdekt, is conform de gebruikelijke werkwijze in dergelijke infrastructuurprojecten, waarbij veelal wordt gewerkt met een Design & Construct-contractering.

5

Welke consequenties heeft het conflict rondom de bouw voor de werkzaamheden, tijdsplanning en financiën?

In mijn brief van 18 januari jl. (Kamerstuk 29 984, nr. 283) heb ik toegelicht dat ProRail samen met betrokken partijen werkt aan een nieuwe planning. De werkzaamheden worden daarbij in kleinere stappen (bouwfaseringen) uitgevoerd. ProRail is onlangs met de vervoerders overeengekomen dat voor dit jaar de werkzaamheden in een aantal kortere buitendienststellingen worden verricht. Recent heeft ProRail mij geïnformeerd dat dit onder meer betekent dat er in juli en augustus 2012 in totaal twee weekeinden geen treinverkeer zal zijn van en naar Zwolle. Daarnaast is er begin augustus 2012 van maandag tot vrijdag een buitendienststelling van delen van het station Zwolle, onder meer van het traject Zwolle–t Harde, met beperkingen voor het treinverkeer tot gevolg. In het weekend van vrijdag 12 tot en met zondag 14 oktober is er eveneens geen treinverkeer van en naar Zwolle.

Zoals gezegd in mijn antwoord op vraag 1 heeft de herziene fasering tot doel om plannings- en uitvoeringsrisico's te beperken en de kosten te beheersen.

6

Heeft ProRail naar uw mening voldoende toezicht gehouden op de uitvoering? Gaat u in de richting van ProRail actie ondernemen om er voor te zorgen dat de aannemer alsnog zoveel mogelijk wordt gehouden aan de contractuele voorwaarden voor wat betreft het moment van oplevering en het beschikbare budget? Zo ja, welke stappen gaat u concreet zetten?

Ik constateer dat ProRail – in overleg met de aannemer en de vervoerders – de fasering van het project heeft herzien met het doel om de planningsrisico's beter te beheersen en het project binnen het beschikbare budget te kunnen uitvoeren. Dat komt verstandig op mij over, dus ik zie geen reden om hierin actie te ondernemen.

7

Welke scopewijzigingen bevatten de nieuwe afspraken met de aannemer ten opzichte van de drie afzonderlijke contractonderdelen (spoortunnel, vierde perron, vernieuwing sporen/wissels)?

ProRail meldt dat de nieuwe afspraken in elk geval het volgende betekenen:

- De onderdelen ombouw van perrons, afbouw en installaties in de perrontunnel, en de ombouw van het emplacement zitten niet meer in het contract met de aannemer en worden door ProRail opnieuw aanbesteed met het oog op budget- en risicobeheersing.
- Een aantal werkzaamheden is door de aannemer reeds uitgevoerd, zoals de aanleg van de bouwkuip (als tijdelijke voorziening om de tunnel te kunnen bouwen), delen van de in het contract opgenomen spoorvernieuwing en bouw van de relaishuizen.
- De aannemer heeft nu nog in zijn contract: de aanleg en aansluiting van het vierde perron met bijbehorende sporen en bovenleiding, de ruwbouw van de perrontunnel en enkele kleinere overige werkzaamheden.

Het is nog niet duidelijk of er ook sprake zal zijn van een scopewijziging van het project.

8

Welk ambitieniveau is gehanteerd bij de planvorming en budgetvaststelling voor de verbouwing van station Zwolle? Is dit ambitieniveau vergelijkbaar met dat van de Nieuwe Sleutel Projecten, gezien het grote belang van dit overstapknooppunt en de aantallen te verwachten reizigers?

Bij elk project, groot of klein, is de ambitie om de planning en het budget zodanig vast te stellen dat de kwaliteit van het eindproduct voldoet aan de verwachtingen en dat het met zo weinig mogelijk risico's gerealiseerd kan worden.

Het begrip «de verbouwing van station Zwolle» is breed omdat de transformatie van station en stationsomgeving uit vele projecten zal bestaan die de komende jaren hun beslag krijgen. Het gaat o.a. om de bouw van een volledig nieuw perron (dat onder meer van belang is voor de ingebruikname van de Hanzelijn), aanpassing van de transfer(voorzieningen) op het station (tunnel, liften en perronkappen) en technische aanpassingen op het emplacement. Er is uitgegaan van geldende voorschriften en programma's met architectonische toevoegingen aan de vormgeving van de tunnel, liften en perronkappen.

Voor de verbouwing van station Zwolle zijn geen additionele budgetten beschikbaar om zoals bij de Nieuwe Sleutel Projecten de ontvangst- en transfer-gebieden volledig te vernieuwen met in de meeste gevallen een geheel vernieuwde stationshal.

9

Klopt het dat de verbouwing van het station en de verplaatsing van het busstation tot nu toe gescheiden projecten waren? Klopt het dat er sprake is van betere aansluitingsmogelijkheden tussen deze twee projecten, nu de verbouwing van het station is vertraagd?

Zoals gezegd in mijn antwoord op vraag 8 bestaat de verbouwing van treinstation Zwolle uit een aantal onderdelen. Bovendien is er sprake van de verplaatsing van het busstation. Al deze (deel)projecten worden door de betrokken partijen zo veel mogelijk in samenhang uitgevoerd. Zo is er in het ontwerp voor de verbouwing van het station rekening gehouden met het over een grotere lengte vernieuwen van de perrontunnel. Daarmee wordt bereikt dat het toekomstige busstation via de nieuwe perrontunnel bereikt kan worden. Uiteraard onderzoeken partijen ook wat de consequenties en mogelijkheden van de nieuwe planning voor de verplaatsing van het busstation zijn. Voor alle duidelijkheid: de kosten van het busstation zijn voor rekening van de regio.

10

Zijn de nieuw te bouwen stationsperrontunnel, de perronaanpassingen en het toekomstige busstation als één geheel ontworpen? Zo nee, wat is er nodig om dit alsnog te realiseren?

De aanpassingen van het treinstation en van het busstation zijn niet als één geheel ontworpen. Wel worden ze zo veel mogelijk in samenhang uitgevoerd (zie ook mijn antwoord op vraag 9). Daarbij speelt onder meer een rol dat sommige werkzaamheden aan het treinstation al uitgevoerd of in uitvoering zijn (zie mijn antwoord op vraag 7).

11

Welk effect heeft de temporisering op de plannen van de gemeente Zwolle voor aanleg van de tunnel onder het spoor en de verplaatsing van het busstation?

De gemeente Zwolle en de provincie Overijssel overwegen te investeren in de Spoorzone, onder meer door de aanleg van een bustunnel onder het spoor en door aanpassingen aan het ontwerp van (de uiteinden van) de perrontunnel. De temporisering van het project geeft de gemeente en de provincie enkele maanden extra tijd voor de te nemen besluiten daarover. Het feit dat de perrontunnel later wordt gebouwd geeft de overheden enkele maanden extra tijd om te besluiten de eventueel gewenste aanpassingen aan de uiteinden van de tunnel mee te nemen (kosten voor provincie/gemeente). En de latere ombouw van het emplacement maakt het wellicht mogelijk om werkzaamheden te combineren met de bustunnel (minder buitendienststellingen). Zie ook mijn antwoord op vraag 9.

12

Wat houdt de versobering van het project exact in?

Er is geen sprake van versobering van het project, alleen van een andere fasering van de onderdelen ervan.

13

Klopt het dat ProRail erg laat was met het aanleveren van de benodigde documenten ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging van de gemeente Zwolle van eind 2011? Wat was de reden dat ProRail zo laat met de documenten was en heeft dat invloed gehad op de bouwtermijnen voor het perron voor de Hanzelijn?

ProRail stelt vanaf eind 2010 intensief en constructief overlegd te hebben met de gemeente Zwolle over de noodzakelijke informatie voor de aanvraag van de projectomgevingsvergunning (met als onderdeel de bestemmingsplanwijziging) en milieuvergunning. Gedurende het hele jaar 2011 heeft ProRail diverse documenten aangeleverd. Hierbij is steeds de beoogde planning voor de bouw en indienststelling van het vierde perron in het oog gehouden. Eind 2011 was het overleg afgerond en waren de laatste documenten beschikbaar voor de bestemmingsplanwijziging. De gemeente Zwolle heeft inmiddels de projectomgevingsvergunning aan ProRail verleend. Het vierde perron kan tijdig worden gebouwd en in gebruik genomen voor de indienststelling van de Hanzelijn.

14

Als er een versobering wordt aangebracht in de bouwplannen, welk effect heeft dat dan op de beeldkwaliteit van het station en de omgeving? Met andere woorden: zit de versobering in het bouwproces, of in de kwaliteit van het bouwwerk en de materialen van de afwerking?

Zie mijn antwoord op vraag 12. Er is momenteel geen sprake van een versobering in de kwaliteit of materialen, slechts van een aanpassing in de fasering van het bouwproces.

15

Wat is de maximale duur van de bouw, uitgaande van een fasering volgens het minst gunstige scenario?

ProRail onderzoekt dit als onderdeel van het opstellen van een nieuwe planning (zie mijn brief van 18 januari jl., Kamerstuk 29 984, nr. 283). Op dit moment werkt ProRail met de vervoerders aan een nieuwe werkplanning voor de resterende werkzaamheden (en buitendienststellingen). De realisatie van het vierde perron heeft voor ProRail de hoogste prioriteit met het oog op de ingebruikname van de Hanzelijn per 9 december 2012. (zie ook mijn antwoorden op de vragen 4, 5 en 12). De nieuwe perrontunnel en perronaanpassingen zijn naar verwachting in 2014 klaar. Verdere informatie heb ik op dit moment niet beschikbaar.

16

- a. *Wanneer zal nu de aanpassing van de sporenlayout, inclusief de verhoging van de baanvaksnelheden, op zijn vroegst en op zijn laatst zijn afgerond?*
 - b. *Wat betekent deze vertraging voor de geplande dienstregeling die 12-12-12 zou ingaan?*
- a. Deze vraag kan ik pas beantwoorden als de nieuwe planning beschikbaar is. Zie mijn antwoord op vraag 15.
 - b. Ingebruikname van de Hanzelijn per 9 december 2012 staat niet ter discussie. Verder geldt het normale proces om tot een dienstregeling te komen. Tot 9 april 2012 konden alle vervoerders bij ProRail capaciteit aanvragen voor de gewenste jaardienst. Vervolgens gaat ProRail aan de slag om alle aanvragen, incl. de door ProRail zelf gewenste capaciteit voor onderhoud en werkzaamheden, te combineren en eventuele conflicten tussen verschillende capaciteitsaanvragen zo goed mogelijk op te lossen. In augustus 2012 resulteert dit in de dienstregeling 2013. Het streven van de spoorsector is en blijft om op de beschikbare infrastructuur voor zo veel mogelijk reizigers een zo goed mogelijke dienstregeling te maken.

17

Zijn de principes van simpel spoor toegepast op de plannen voor de sporenlayout voor station Zwolle? Zo nee, waarom niet?

Deze uitgangspunten zijn niet toegepast aangezien het ontwerp stamt van voor de ontwikkeling ervan.

18

- a. *Bent u bereid, nu het hele project opnieuw onder de loep wordt genomen, alsnog verhoging van de baanvaksnelheid voor de eerste kilometers van het spoor Zwolle–Enschede mee te nemen in het project?*
 - b. *Deelt u, gelet op het feit dat...*
 - *reeds bekend was dat het dienstregelingmodel met name voor reizigers die in Zwolle wilden overstappen richting de Randstad een krappe oplossing boodt;*
 - *er ter voorkoming daarvan ingrijpendere maatregelen nodig zijn, zoals het dubbelsporig maken van nu nog enkelsporige delen of het drastisch verhogen van de baanvaksnelheid op bepaalde delen van het traject;*
 - *de mening dat het systeem ook na het project ZwolleSpoort voor de corridor Enschede–Zwolle onvoldoende capaciteit heeft om een robuuste aansluiting te Zwolle te bewerkstellingen en dat door die te krappe aansluiting voortdurend vertragingen en gemiste aansluitingen zullen blijven ontstaan?*
 - c. *Klopt het dat dit probleem alleen is op te lossen door een substantiële verkorting van de rijtijd op het traject Zwolle–Heino en dat dit door ProRail wordt onderschreven?*
 - d. *Deelt u de mening dat snelle wissels weinig helpen in reistijdwinst, bieden van robuuste aansluitingen en reistijdbetrouwbaarheid als het aanpalende baanvak zo een beperking houdt in de snelheid?*
- a. Op dit moment is ProRail bezig de resterende werkzaamheden van het project ZwolleSpoort opnieuw in te plannen. Voor het deel van het project dat opnieuw aanbesteed wordt, hebben betrokken partijen de gelegenheid om de meest recente inzichten te gebruiken om de reiziger zo goed mogelijk te kunnen bedienen.
 - b. ProRail meldt mij de in de vraag naar voren gebrachte feiten niet te herkennen. Dat geldt ook voor mij. Ik deel dus niet de op basis van die feiten geformuleerde mening. De «knoop Zwolle» is en blijft erop ingericht dat alle aansluitingen op een robuuste manier geboden kunnen worden. ZwolleSpoort helpt hierbij. Voor aansluitingen tussen de Randstad en Nijverdal en verder zal tussen de 5 en 9 minuten beschikbaar zijn. Dat voldoet aan de door de vervoerder vastgestelde normen.
 - c. Zoals gezegd onder b herkent ProRail het vermeende probleem niet.
 - d. In algemene zin deel ik die mening niet. Het verhogen van lage snelheden (bijvoorbeeld via snelle wissels op emplacementen) helpt over het algemeen meer dan het verhogen van relatief hoge snelheden op baanvakken. Wel ben ik het ermee eens dat het goed kan zijn om over de grenzen van een specifiek project te kijken.

19

- a. *Kent u het bericht «Station Zwolle loopt uit de Rails» uit de Stentor van 19 januari 2012¹?*
- b. *Klopt het dat fase 3 (de aanpak van het emplacement, inclusief nieuwe wissels en relaishuisjes) helemaal stilligt?*
- c. *Wat wordt bedoeld met de uitspraak dat met nieuwe inzichten zal worden gezien wat echt nodig is voor een robuust spoornet bij Zwolle? Betekent dit dat reizigers uit het noorden bij de opening van de Hanzelijn straks in een testfase komen (met risico's op knelpunten in de dienstregeling) en dat pas na 12-12 zal worden besloten over aanpassingen van het emplacement?*

¹ <http://www.destentor.nl/regio/zwolle/10295111/Station-Zwolle-loopt-uit-de-rails.ece>

- d. *Heeft u kennisgenomen van de nieuwe strategische koers van ProRail, die luidt dat in 2015 het aantal verwijtbare storingen tot nul is gereduceerd?*
- e. *Deelt u de zienswijze dat Zwolle voor de spoorbereikbaarheid van het Landsdeel Noord een onmisbaar knooppunt vormt?*
- f. *Onderschrijft u de conclusie dat de beschikbaarheid van het tracé Hattemberbroek–Zwolle–Meppel daarmee een hoogkritiek element is in de landsdelige bereikbaarheid, en dat om die reden de invoering van moderne redundant uitgevoerde spoorbeveiligingstechniek noodzakelijk is?*
- g. *Deelt u het standpunt dat het, mede gelet op de nu al uiterst krappe situatie op Hattemberbroek–Zwolle–Meppel, verstandig is om bij de herbezinning van het project Zwolle, naast de reeds geplande seinverdichting, ook alvast rekening te houden met een verdere verkeersoptimalisatie met behulp van ERTMS Level 2?*
- a. Ja, dit bericht is bij mij bekend.
- b. Nee. Onderdelen (sporen, wissels, bovenleiding) uit het «eindplan» worden op dit moment verder uitontwikkeld en nog dit jaar uitgevoerd als onderdeel van de aansluiting van het vierde perron. De relaishuizen worden in de eerste helft van 2012 afgebouwd.
- c. Hiermee wordt bedoeld dat ProRail beziet hoe het huidige plan scoort ten aanzien van aantal wissels, snelheden en mogelijkheden voor gelijktijdige treinbewegingen.
De testfase van de Hanzelijn is in 2012; als de reizigers vanaf 9 december 2012 de Hanzelijn gaan gebruiken, is er geen sprake meer van een testfase.
Het moment van een besluit over de aanpassingen aan het emplacement hangt samen met de nieuwe planning. Zie ook mijn antwoorden op de vragen 15, 16 en 18.
- d. Ja, deze ambitie van ProRail is mij bekend.
- e. Ja.
- f. Op het eerste deel is mijn antwoord: Ja.
Met betrekking het tweede deel is mijn reactie dat ProRail nu en in de toekomst het spoor toerust met een spoorbeveiligingssysteem dat voldoet aan alle gestelde betrouwbaarheids- en veiligheidseisen. Dit geldt net zozeer voor het tracé Hattemberbroek–Zwolle–Meppel als voor talloze andere belangrijke spoortrajecten.
- g. Zoals ik op 2 februari 2012 in antwoord op de Kamervragen inzake het opvolgen van adviezen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (Aanhangsel Handelingen 2011–2012, nummer 1345) heb gemeld:
- ben ik in overleg met de sector over versnelling van de implementatiestrategie voor ERTMS;
 - verwacht ik nog dit jaar te kunnen starten met de ERTMS-pilot; en
 - wil ik de Kamer op korte termijn informeren over de strategie voor de invoering van ERTMS. Het aangewezen moment daarvoor lijkt mij de kabinetsreactie op het rapport van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie spoor (TCOI, of commissie Kuiken).

20

Kunt u aangeven hoe het mogelijk is dat door een gefaseerde uitvoering van dit project er geen vertraging optreedt en als dit zo is, om welke reden hier dan niet in eerste instantie al voor was gekozen?

De gefaseerde uitvoering leidt wel degelijk tot vertraging van een aantal werkzaamheden, maar niet tot vertraging in de realisatie van het vierde perron, dat onder meer van belang is voor de indienststelling van de Hanzelijn. De reden voor de latere uitvoering van sommige onderdelen van het project is vooral de beheersing van het budget en uitvoeringsrisico. Zie mijn antwoorden op de vragen 1, 5, 12, 14.

21

Kunt u aangeven waarom een gefaseerde uitvoering wel mogelijk is binnen het budget en een verbouwing in één keer niet, terwijl de werkzaamheden van een gefaseerde uitvoering toch voornamelijk in de weekenden en nachten zullen plaatsvinden en daarmee dus gepaard gaan met hogere loonkosten en bovendien het efficiency voordeel vervalt doordat de werkzaamheden iedere keer moeten worden opgestart en stilgelegd en het station toegankelijk moet worden gemaakt voor treinreizigers?

Zie mijn antwoord op vraag 1. ProRail heeft onlangs geconstateerd dat in deze specifieke situatie het in meer stappen uitvoeren een betere risico- en budgetbeheersing zou opleveren dan de werkwijze met een vierweekse buitendienststelling.

22

Is er al zicht op een nieuwe planning voor het spoorproject ZwolleSpoort? Wat is naar verwachting de nieuwe doorlooptijd nu de werkzaamheden gefaseerd worden uitgevoerd?

Zie mijn antwoord op vraag 15.

23

Biedt deze vertraging mogelijkheden om werkzaamheden te combineren met andere, in de nabije toekomst uit te voeren werkzaamheden?

ProRail streeft er samen met de vervoerders altijd naar werkzaamheden te combineren om de hinder voor reizigers en verladers te beperken. Dit geldt ook voor het project ZwolleSpoort en ook voor de nieuwe planning van dit project. Zie verder mijn antwoorden op de vragen 9, 10, 11 en 18.

24

Op welke wijze worden de reizigersorganisaties door NS en ProRail verder betrokken bij de uitvoering van de benodigde buitendienststellingen?

ProRail en NS zullen het overleg met de reizigersorganisaties bij verdere uitwerking van de aangepaste plannen voortzetten, waarbij ze bij de afweging van alternatieven zo mogelijk rekening zullen houden met eventueel aanvullende inzichten van de organisaties over het zo veel mogelijk beperken van de overlast voor reizigers.

25

Wanneer wordt duidelijk hoeveel buitendienststellingen van station Zwolle wel gaan plaatsvinden en hoe wordt hierover gecommuniceerd? Wat wordt de maximale (aaneengesloten) duur van de kleinere buitendienststellingen?

Aangezien hierover het onderzoek nog gaande is, kan ProRail hierover nog geen informatie geven (zie mijn antwoord op vraag 5). De wijze van communiceren hangt ook samen met de keuzes die worden gemaakt. Ik ga ervan uit dat ProRail en NS hierbij zeer pro-actief zullen zijn.

26

Klopt het dat nu aanmerkelijk minder korte buitendienststellingen worden verwacht dan toen de keuze werd gemaakt voor een vierweekse sluiting omdat dit, zoals toen de gedachte was, aantrekkelijker zou zijn voor de reiziger dan een groot aantal kortere sluitingen?

Het aantal en de omvang van de benodigde buitendienststellingen worden, zoals gezegd, opnieuw onderzocht (zie mijn antwoord op vraag 5). Op dit moment kan ik deze vraag dus niet beantwoorden.

27

- a. *Kunt u aangeven welke risico's precies maken dat het project in de geplande vorm is stopgezet?*
 - b. *Hoe is het mogelijk dat nu pas blijkt dat de aanpak van dit project middels een aaneengesloten periode van vier weken te risicovol is?*
- a. Zie mijn antwoord op vraag 1.
 - b. De aanpak middels een aaneengesloten periode van vier weken is in algemene zin niet (te) risicovol. De risico's komen voort uit de contractuele discussie (verschil van inzicht over de kosten van de VTW), in combinatie met de beperkte voorbereidingstijd (zie mijn antwoord op vraag 1). Zowel ProRail als de aannemer gingen aanvankelijk uit van een lager risicoprofiel en een budgettaire passende oplossing voor de vier weken buitendienststelling. De (financiële) aspecten van deze aanpak zoals deze bleken uit de uitgewerkte calculaties van de aannemer voor de VTW kwamen eind november 2011 beschikbaar. De tegenvallende omvang hiervan was niet voorzien. Om kosten en risico's te beperken, heeft ProRail vervolgens de planning aangepast.

28

Is de zomersluiting van vier weken nu definitief van de baan? Komt er ook op de langere termijn, tot het einde van de werkzaamheden, geen langdurige sluiting?

Ja, vanwege de andere fasering is de voor 2012 geplande vierweekse buitendienststelling definitief van de baan. Voor de zomer en het najaar van 2012 zijn inmiddels enkele kortere buitendienststellingen gepland (zie antwoord 5). Voor de uitvoering van de verdere werkzaamheden zal opnieuw een planning worden vastgesteld. Daarbij ligt het in de lijn der verwachting ook na 2012 nog buitendienststellingen nodig zullen zijn waarbij een tijdelijke sluiting van station Zwolle noodzakelijk is om werk uit te voeren.

29

- a. *Bent u bereid om voor de dagen dat station Zwolle dicht gaat alsnog, in aanvulling op vervangend busvervoer, de optie te onderzoeken van een omgeleide intercity Groningen–Deventer die keert voor station Zwolle zodat doorgaande reizigers zo min mogelijk overlast van de werkzaamheden ondervinden?*
 - b. *Deelt u de mening dat het risico op het niet halen van de kritische overstap in Deventer voor zo een omgeleide trein kan worden afgedekt door, gedurende de sluiting van station Zwolle, zo nodig Olst en Wijhe door middel van busvervoer te ontsluiten, zodat bijna vijf minuten rijtijdwinst wordt behaald voor de omgeleide intercity naar Noord Nederland en de aansluiting in Deventer gegarandeerd is?*
- a. ProRail en NS zullen deze optie in de nieuwe opzet van het project nogmaals onderzoeken en zorgvuldig meenemen in de afwegingen.
 - b. ProRail en NS zullen ook dit nogmaals onderzoeken.

30

Hoeveel budget heeft u aan ProRail voor de vernieuwing van het station Zwolle beschikbaar gesteld? Hoeveel extra budget is er nodig voor de uitvoering en op welke wijze wordt dit financieel gedekt?

De onderdelen van de vernieuwing van het station Zwolle kennen verschillende financieringsbronnen. Uit het Herstelplan Spoor 2^e Fase is een bedrag van € 114,4 miljoen (excl. BTW) beschikbaar. Daarnaast is een bedrag van € 38,8 miljoen (excl. BTW) beschikbaar uit het MIRT (n.a.v. de motie Koopmans).

ProRail heeft mij tot op heden niet gemeld dat er extra budget nodig is voor de uitvoering van het project (zie mijn antwoord op vraag 5).

31

Hoe verklaart u dat door het besluit om de werkzaamheden in de tijd te spreiden, de kosten beter beheerst kunnen worden, aangezien kostenoverschrijdingen in bouwprojecten vaak veroorzaakt worden door vertragingen en langere bouwtijd?

Vaak is dat inderdaad het geval. Maar in de situatie van project ZwolleSpoort was er een omgekeerde situatie: door de korte beschikbare tijd i.v.m. de ingebruikname van de Hanzelijn, en door de keuze in eerste instantie om alle werkzaamheden op station en emplacement Zwolle vóór die opening af te ronden, was het noodzakelijk een grote hoeveelheid verschillende en complexe werkzaamheden in zeer korte tijd uit te voeren. De risico's voor de beheersing van kosten en planning werden te groot. In de verdere projectaanpak wordt de beheersing verbeterd door een stapsgewijze aanpak.

Zie ook mijn antwoorden op de vragen 1, 4, 5, 7, 21 en 27.

32

Worden er werkzaamheden opnieuw aanbesteed? Welke kansen biedt dit voor ondernemingen uit de regio Zwolle?

Er worden inderdaad onderdelen van het werk opnieuw aanbesteed (zie mijn antwoord op vraag 1). Ook ondernemingen uit de regio Zwolle die voldoen aan de eisen om op en aan het spoor en station te kunnen werken, kunnen meedingen naar opdrachten.

33

Zijn de benodigde budgetten voor de verplaatsing van het busstation al beschikbaar, waaronder die van een bustunnel onder het spoor door?

Ik heb begrepen dat de gemeente Zwolle en de provincie Overijssel verwachten najaar 2012 een besluit te kunnen nemen over de betreffende investeringen. Vooruitlopend hierop hebben ze al een ontwerpproces gestart.

34

Hoe wordt voorkomen dat de verbouwing van station Zwolle meer gaat kosten?

Het bewaken van het budget is de verantwoordelijkheid van ProRail. Vanuit deze verantwoordelijkheid heeft ProRail de fasering van het project aangepast, juist om de plannings- en uitvoeringsrisico's te beperken en om de kosten te beheersen. Zie ook mijn antwoorden op de vragen 1, 4, 5, 7, 21, 27, 30 en 31.

35

Kunt u in tabelvorm aangeven hoe de gelden uit de motie Koopmans c.s. over reservering van 160 mln. voor de spoordriehoek in Noord-Nederland (27 658, nr. 41) nu zijn verdeeld? Welke projecten gaan definitief door, welke worden onderzocht en voor welke projecten is geen geld? Zijn gelden uit de genoemde motie Koopmans aangewend ten behoeve van het project ZwolleSpoort?

Op 25 november 2011 heb ik u per brief (Kamerstuk 33 000 A, nr. 20) geïnformeerd over de uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT, najaar 2011. In bijlage 1 bij genoemde brief is op pagina 1 onder Noord-Nederland punt 3 opgenomen de meest recente informatie t.a.v. de gelden uit de motie Koopmans.

In tabelvorm ziet dit er, aangevuld met reeds eerder gemelde besluiten, als volgt uit:

Beschikbaar budget motie Koopmans	€ 160 miljoen ¹	Status
Toegevoegd budget wachtpoor Beilen	+ € 5 miljoen	n.v.t.
Beschikking Zwolle aanpassingen oost- en westzijde	- € 46 miljoen	In uitvoering
Beschikking Groningen Europapark, voorbereiden viersporige halte	- € 4 miljoen	In uitvoering
Reservering voor onderdoorgang Wolvega	- € 10,5 miljoen	Richting aanbesteding
Reservering Boog Hoogeveen	- € 33 miljoen	In studie
Reservering Viersporigheid Groningen-Groningen losplaats	- € 32 miljoen	In studie
Reservering Seinoptimalisatie Zwolle-Meppel	- € 12 miljoen	In studie
Reservering seinplaatsing bij overwegen	- € 3,5 miljoen	In studie
Nog beschikbaar:	€ 24 miljoen	

¹ Bedragen zijn bij benadering prijspeil 2008, inclusief BTW en kennen bij de in studie zijnde onderdelen een grote onzekerheidsmarge vanwege de fase waarin deze zich bevinden en omdat de scope (nog) niet altijd definitief is.

Zoals aangegeven in de Begroting Infracfonds 2012 artikel 13.03 Aanleg Spoorwegen zijn de nog resterende gelden gereserveerd voor overwegveiligheid Zwolle-Leeuwarden en versnelling van de bediening van de brug over het Van Harinxmakanaal. Andere mogelijk te treffen maatregelen, afhankelijk van de uiteindelijke dienstregeling, hebben betrekking op capaciteitsverruiming van het baanvak Zwolle-Herfte, aanpassingen te Assen, Meppel en Groningen en overige brugopeningen te Fryslân. Uit de lopende studies zal moeten blijken of voldoende geld beschikbaar is om al het genoemde ook daadwerkelijk te kunnen realiseren. Besluitvorming over dit budget is weliswaar voorbehouden aan de minister, maar in lijn met de Motie Cramer en Roemer (Kamerstuk 27 658, nr. 40) is het aan de regio om aan de hand van de gekozen dienstregeling hierin te prioriteren dan wel voor aanvullende financiering te zorgen. ProRail en IenM zijn hierbij ondersteunend en adviserend.

De hierboven genoemde beschikking Zwolle aanpassingen oost- en westzijde ad € 46 miljoen betreft, zoals najaar 2009 aan u gemeld, een toevoeging aan het project ZwolleSpoort.

36

Wat zijn de financiële gevolgen van de recente ontwikkelingen in de plannen voor station Zwolle? Wordt het project nog steeds binnen het budget gerealiseerd?

De huidige herziene fasering heeft tot doel om de plannings- en uitvoeringsrisico's te beperken en om de kosten te beheersen. Zie mijn antwoorden op de vragen 1, 4, 5, 7, 12, 21, 27, 30, 31 en 34.

37

Hoe verhouden de betreffende problemen zich tot de selectiecriteria die bij de gunning zijn gehanteerd, waarbij juist de veronderstelde publiek-vriendelijkheid van de bouwmethode zwaar heeft meegewogen? Is het financiële risico van de innovatieve bouwmethode door ProRail wel in voldoende mate bij de aannemer gelegd?

De selectiecriteria in een aanbestedingsprocedure hebben betrekking op de geschiktheid van aannemers om het werk te maken. De gunningscriteria bepalen aan welke partij het werk wordt gegund. De publieksvriendelijkheid van de bouwmethode was niet een gunningscriterium en heeft dus niet meegewogen.

Ten aanzien van de bouwmethode en de financiële risico's daarvan zijn er geen afspraken gemaakt die afwijken van wat in een Design & Construct-contract regulier wordt afgesproken (zie ook mijn antwoord op vraag 4). Overigens heb ik van ProRail begrepen dat er niet zozeer sprake was van een innovatieve bouwmethode als wel van een door de aannemer voor dit project voorgestelde bouwmethode (binnen de systematiek van de Design & Construct aanbestedingsprocedure) met bepaalde extra voordelen in termen van hinderbeperking.

38

Wat zijn de gevolgen voor de omwonenden van de nieuwe aanpak?

De gevolgen zijn beperkt. Enerzijds zullen er in (de zomer van) 2012 minder omvangrijke werkzaamheden plaatsvinden dan eerder aangekondigd. Anderzijds zal er gedurende langere tijd sprake zijn van mogelijk enige overlast door de bouwwerkzaamheden en bouwverkeer. Echter, veel van de werkzaamheden die het meeste overlast veroorzaakten zijn reeds achter de rug (uitgevoerd in 2010 en 2011), met het aanbrengen van damwanden en funderingspalen voor de tijdelijke traverse en bouwkuip voor de nieuwe perrontunnel.

39

Gaat u verbeteringen aanbrengen aan de tijdelijke voorzieningen voor het fietsparkeren nu de bouwactiviteiten langer duren?

Nee. ProRail werkt al sinds eind 2011 aan een ontwerp om aan de zuidzijde van het station (Hanzelaan) een gedeelte van de enkellaags fietsrekken te vervangen door etage rekken. Hiermee wordt op korte termijn een structurele capaciteitsuitbreiding van circa 300 plaatsen gerealiseerd. Gelet hierop zitten er in de scope van het project geen aanvullende tijdelijke voorzieningen. Ik zie daar geen aanleiding toe nu de bouwactiviteiten langer duren.

40

Welke werkzaamheden worden later uitgevoerd en wat zijn de gevolgen voor het treinverkeer en de reiziger van het later uitvoeren van deze werkzaamheden?

Zie mijn antwoorden op de vragen 5, 7, 15, 16, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28 en 29.

41

Kunt u aangeven of het gebruikelijk is bij ProRail dat er eerst een plan en project wordt opgestart alvorens er een werkgroep wordt opgericht? Vindt u dat dit strookt met het Reiziger centraal-principe?

De werkgroep die ProRail in het leven heeft geroepen is niet gericht op het project ZwolleSpoort of op een ander specifiek project, maar heeft als doel lessen te trekken en aanbevelingen te doen inzake grote buitendienststellingen in het algemeen. De ontwikkelingen in het project ZwolleSpoort heeft het nut hiervan nog eens aangetoond, en mede daarom is de werkgroep versneld van de grond gekomen. Het feit dat ProRail nadrukkelijk ook een vertegenwoordiging van reizigersorganisaties heeft uitgenodigd deel te nemen in de werkgroep is wat mij betreft geheel in lijn met het Reiziger centraal-principe.

42

In hoeverre zullen reizigers en omwonenden extra overlast ondervinden als gevolg van het conflict tussen de spoorbeheerder en de aannemer? Blijft algehele buitendienststelling in de zomer nu geheel achterwege of wordt dit «beperkt»? Van hoeveel «kleinere buitendienststellingen» zal sprake zijn en wanneer worden deze ingepland?

Zie mijn antwoorden op de vragen 1, 5, 7, 15, 16, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 38 en 40.

43

- a. *Klopt het dat de ingebruikname van de Hanzelijn eind 2012 niet in gevaar komt?*
 - b. *Zijn alle daarvoor benodigde werkzaamheden nu tijdig klaar?*
 - c. *Geldt dat ook voor de geplande dienstregeling inclusief de beoogde reistijden?*
 - d. *Is nu voorkomen dat het project financieel uit de hand loopt?*
 - e. *Is de traverse wel een volwaardig alternatief voor de huidige tunnel?*
- a. Er zijn geen gevolgen voor het moment van de indienststelling van de Hanzelijn. Zie ook mijn antwoorden op de vragen 5, 13, 16, 25, 26, 28, 29 en 40.
 - b. De werkzaamheden voor de Hanzelijn liggen op schema en zijn naar de huidige verwachting van ProRail tijdig klaar.
 - c. Zie mijn antwoord op vraag 16b.
Overigens vormt de dienstregeling 2013 niet het eindbeeld wat betreft de bediening van de Hanzelijn. In de komende jaren zal NS de reistijden tussen Noord-Nederland en de Randstad verder verbeteren.
 - d. Zie mijn antwoorden op de vragen 1, 4, 5, 7, 12, 21, 27, 31, 34 en 36.
 - e. Ja. De tunnel had een breedte van 5 meter, terwijl de traverse 8 meter breed is. Door de toegenomen breedte (ook van de trappen) is de transfercapaciteit groter. Hier staat wel tegenover dat het gebruiksgemak van de traverse voor de reizigers iets lager is doordat de trappen hoger zijn dan die in de oude tunnel. ProRail heeft geconcludeerd dat de traverse per saldo een verbetering is ten opzichte van de voormalige (grotendeels gesloopte) perrontunnel. Voor alle duidelijkheid: de traverse is een tijdelijke voorziening tot de nieuwe perrontunnel gereed is.

44

Wat zijn de gevolgen van de aanpassingen in het project ZwolleSpoort voor de ombouw van «het Kamperlijntje»?

De aanpassingen hebben geen gevolgen voor de voorziene ombouw van de huidige verbinding Zwolle–Kampen.

45

Kunt u aangeven wat de gevolgen zijn voor de reistijd via Zwolle voor doorgaande reizigers richting Amersfoort en Deventer van zowel stopstations als intercitystations op de lijnen vanuit Groningen, Leeuwarden en Emmen voor de volgende opties:

- a. *alternatief busvervoer?*
- b. *noodstation met doorgaande verbinding Meppel–Deventer?*
- c. *alternatief busvervoer en doorgaande verbinding Meppel–Deventer zonder noodstation?*

Ik verwijs naar mijn brief van 31 augustus 2011 (Aanhangsel Handelingen 2011–2012, nummer 2481) waarin ik bij 4. antwoord geef op dezelfde vraag. Uit het in het antwoord vermeld onderzoek blijkt dat in alle gevallen een vertraging van ongeveer 30 minuten verwacht kan worden.

46

Wat is uw rol geweest in het besluit om de werkzaamheden gefaseerd uit te voeren?

Ik heb geen rol bij het besluiten over hoe werkzaamheden precies worden uitgevoerd. Het besluit omtrent de deze fasering is aan ProRail en de aannemer. ProRail heeft mij hierover uiteraard wel geïnformeerd.

47

Hoe gaat u de Kamer verder informeren over de voortgang van de werkzaamheden aan station Zwolle?

Omdat het duidelijk is dat uw Kamer buitengewoon geïnteresseerd is in het project ZwolleSpoort, zal ik u informeren zodra ProRail mij op de hoogte brengt van de nieuwe planning.