

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3343

Vragen van het lid **Dik-Faber** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *vertraging bij het spoorproject Assen* (ingezonden 24 augustus 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 10 september 2015).

Vraag 1

Kent u het bericht «Woede over dictaat ProRail»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat de aanpak van het spoor rond station Assen een jaar wordt vertraagd doordat ProRail geen Treinvrije Periode (TVP) meer wil reserveren in augustus 2016 wegens een tekort aan bovenleidingmonteurs terwijl deze data zeer recent nog zijn gecommuniceerd op bewonersavonden?

Antwoord 2

Ja, dat klopt. ProRail heeft bij het samenvoegen van alle capaciteitsbehoeften in Nederland geconstateerd dat de uitvoering in de zomer 2016 onuitvoerbaar is geworden. De uitvoering van het spoorproject in Assen was ingepland tussen DSSU (Doorstroom Station Utrecht) en OV SAAL (Schiphol – Lelystad). Deze drie projecten bleken meer uitvoeringscapaciteit te vragen. De andere twee projecten verkeerden in een verdere fase en waren reeds aanbesteed. Hierdoor was het niet mogelijk om het project in Assen in dezelfde periode uit te voeren.

Vraag 3

Deelt u de mening dat ProRail een dergelijke beslissing voor een jaar uitstel niet zonder vooroverleg had mogen nemen?

¹ Dagblad van het Noorden, Editie Zuidoost-Drenthe, 21 augustus 2015

Antwoord 3

Het is de rol van ProRail om risico's te identificeren en tijdig te betrekken bij de planning van projecten, ook in de communicatie naar betrokken partijen. Voor het project in Assen geldt een samenwerkingsovereenkomst tussen ProRail en de gemeente, met daarin opgenomen een voorgenomen planning. ProRail geeft aan dat het opgetreden risico van een tekort aan arbeidscapaciteit eerder al onder de aandacht was gebracht bij de gemeente Assen. ProRail heeft aangegeven dat het direct met de betrokken partijen in contact is getreden na de constatering dat er te weinig monteurs beschikbaar zijn in de zomer van 2016. ProRail heeft vervolgens meteen op zowel ambtelijk als (hoofd)directieniveau het genomen besluit toegelicht. De president-directeur van ProRail heeft ook zelf Assen bezocht voor overleg met de gemeente. Er wordt nu gezamenlijk gewerkt om de consequenties van de ontstane situatie zoveel mogelijk te beperken.

Vraag 4

Waarom is het niet mogelijk, als uitstel van de Treinvrije Periode onvermijdelijk is, deze te verplaatsen naar het najaar van 2016 en wordt gelijk gesproken over een jaar uitstel?

Antwoord 4

ProRail geeft aan dat de corridor Zwolle – Groningen wordt gebruikt door grote aantallen reizigers en Treinvrije Periodes buiten de vakantieperiodes teveel reizigershinder geven. In de winter kan er tengevolge van weersomstandigheden niet aan beveiligingskabels gewerkt worden. Daarnaast dient de grote NedTrain werkplaats Onnen van NS goed bereikbaar te blijven in de herfstperiode. In de praktijk kunnen lange Treinvrije Periodes (voor Assen 15 dagen) daarom alleen in de zomer en het voorjaar plaatsvinden.

Vraag 5

Klopt het dat ProRail de Treinvrije Periode al twee keer eerder heeft uitgesteld en nu geen garantie wil geven voor een andere datum voor de Treinvrije Periode?

Antwoord 5

ProRail geeft aan dat er geen sprake is van twee keer uitstel van de realisatie. In het verleden was er een losstaand onderhoudsproject in Assen. Dit project is in de tijd verschoven. De reden daarvoor was dat in de planuitwerking is gebleken dat het onderhoudswerk te combineren was met de werkzaamheden ten behoeve van de pendel treindienst Groningen – Assen en de ruwbouw van de perrontunnel voor het stationsproject. Deze combinatie biedt grote kostenvoordelen en vermindert de reizigershinder. Dit combinatieproject is nu vertraagd. ProRail heeft aangegeven dat het er alles aan zal doen om te zorgen dat het project wel vóór de zomer van 2017 wordt uitgevoerd. Hierbij geldt wel dat voor het vastleggen van Treinvrije Periodes, ProRail overeenstemming dient te krijgen met de vervoerders. Dit proces loopt op dit moment.

Vraag 6

Bent u er mee bekend dat de gemeente Assen haar deel van de werkzaamheden rond het station (fietsenkelder en autotunnel) reeds heeft aanbesteed en dat deze projecten in 2016 zullen worden uitgevoerd?

Antwoord 6

Ja. Een deel van het werk wordt getroffen door de vertraging. Er zijn wel andere delen die wel doorgang kunnen vinden.

Vraag 7

Deelt u de mening dat ProRail nog voldoende tijd heeft om personeel te organiseren en dat ProRail zich aan de gemaakte bestuurlijke afspraken in de samenwerkingsovereenkomst dient te houden?

Antwoord 7

Het is aan ProRail om tijdig te bepalen welke capaciteit aan BFI-monteurs beschikbaar is voor de geplande werkzaamheden.

ProRail heeft aangegeven dat de monteurs die voor het spoorproject in Assen nodig zijn, werken aan de specifieke spoortechnische installaties en de bovenleiding. Deze capaciteit is door haar specialisme alleen in Nederland beschikbaar bij een beperkt aantal partijen. ProRail geeft aan dat het niet mogelijk is om voor het zeer specialistische beveiligingswerk capaciteit voor een enkele klus op te leiden.

Vraag 8

Klopt het dat het uitstel van het project grote financiële consequenties heeft voor de andere projecten rond het spoor in Assen die aan het spoorwerk zijn gekoppeld zoals de bouw van het stationsgebouw?

Antwoord 8

De verwachting is dat het uitstel zal leiden tot meerkosten en wijzigingen in planning rondom het spoor en het stationsgebied in Assen tengevolge van de nieuwe bouwfaserings. Het is op dit moment nog niet duidelijk hoe groot de consequenties zullen zijn. Juist omdat er werk van ProRail en de gemeente samenkomt, is ProRail op dit moment nog met de gemeente in gesprek om te onderzoeken wat de consequenties zijn en hoe deze opgevangen kunnen worden.

Vraag 9

Deelt u de mening dat het niet zo kan zijn dat de regionale partijen moeten opdraaien voor extra kosten als gevolg van het nu dreigende uitstel van het project?

Antwoord 9

Nee, dat deel ik niet. Een en ander is afhankelijk van de afspraken die zijn gemaakt tussen de regio en ProRail. Dit kan per project verschillen. In dit geval is een samenwerkingsovereenkomst afgesloten tussen de gemeente en ProRail. Deze samenwerkingsovereenkomst is bepalend voor hoe omgegaan moet worden met dergelijke risico's.

Vraag 10

Bent u ermee bekend dat het technisch mogelijk is het casco van de perrontunnel al wel te bouwen in 2016, los van de spoorwerkzaamheden, waardoor de overige bouwprojecten rond het station toch zo veel mogelijk door kunnen gaan en het financiële verlies wordt beperkt?

Antwoord 10

ProRail heeft aangegeven dat er op dit moment onderzocht wordt wat nog wel uitgevoerd kan worden in 2016. ProRail heeft al aangegeven dat het bouwen van de perrontunnel niet mogelijk is in deze periode, aangezien ook hiervoor grootschalige aanpassingen aan de spoorinfrastructuur en ook de zogeheten BFI-monteurs nodig zijn. ProRail heeft aangegeven dat het wel mogelijk lijkt om het perron en het stationsgebouw uit te voeren in 2016.

Vraag 11

Klopt het dat ProRail heeft besloten ook dit alternatief niet uit te voeren? Kunt u aangeven wat hiervan de reden is? Deelt u de mening dat ProRail het uiterste moet doen om de financiële schade en vertraging voor andere projecten als gevolg van de besluitvorming van ProRail te beperken?

Antwoord 11

Ja, dit klopt. In het antwoord van vraag 10 is de reden aangegeven waarom dit alternatief niet uitgevoerd kan worden. Zoals ook in het antwoord van vraag 3 is aangegeven, deel ik uw mening dat het van belang is dat ProRail in overleg treedt met de betrokken partijen en dat er gezamenlijk wordt gewerkt om de consequenties van de ontstane situatie zoveel mogelijk te beperken. ProRail geeft aan dat het de gemeente Assen zoveel mogelijk garanties zal geven dat het project wel vóór de zomer van 2017 wordt uitgevoerd. Hierbij zijn zij, in verband met het vastleggen van Treinvrije Periodes, afhankelijk van overeenstemming met de vervoerders.

Vraag 12

Zullen de geplande extra pendeltreinen tussen Assen en Groningen ondanks de vertraging van het spoorwerk bij Assen nog steeds rijden voordat de aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen start? Zo nee, hoe gaat u verkeersproblemen in de regio als gevolg van de start van de bouw van de ringweg dan opvangen?

Antwoord 12

Er wordt door NS en ProRail onderzocht of de pendel zonder de infrastructuuraanpassingen toch inpasbaar is. Dit is nog niet bekend. NS geeft aan dat het wel mogelijk is om met de vertraagde datum de extra pendeltreinen te laten rijden, voordat er verkeershinder ontstaat ten gevolge van de ringweg.

Vraag 13

Wordt de planning van de Zuidelijke Ringweg Groningen beïnvloed door de vertraging die ProRail oploopt met het spoor rond Assen?

Antwoord 13

Het tracébesluit voor de Zuidelijke Ringweg is nog niet onherroepelijk vanwege lopende beroepen bij de Raad van State. Pas na de uitspraak van de Raad van State kan met meer zekerheid de planning van de aanleg worden vastgelegd.

Vraag 14

Is het tekort aan bovenleidingmonteurs structureel? Wat betekent dit voor andere projecten voor aanleg, beheer en onderhoud op het spoor? Gaat ProRail dit tekort in overleg met de spooraanneemers op korte termijn oplossen?

Antwoord 14

Nee, het tekort is niet structureel en de verwachting is dat er geen verdere tekorten in aanleg, beheer en onderhoud zullen volgen. Op dit moment loopt wel een aantal zeer grote projecten met grote reizigersimpact, welke alleen in de zomerperiode realiseerbaar is, doordat er minder reizigers zijn. De gezamenlijke spooraanneemers vragen ProRail de benodigde arbeidscapaciteit zoveel mogelijk te verdelen over het jaar.