

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

2424

Vragen van het lid **Van der Graaf** (ChristenUnie) en **Ziengs** (VVD) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *de problemen met de Kamperlijn* (ingezonden 4 juni 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 14 juni 2018).

Vraag 1

Hebt u kennisgenomen van het bericht «Prorail en overheid lijnrecht tegenover elkaar om nieuw station Zwolle»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op de grote problemen met de slappe ondergrond en de lagere snelheid waarmee treinen moeten rijden waardoor station Zwolle Stadshagen dreigt te worden overgeslagen?^{2 3}

Antwoord 2

Het is een heel vervelende situatie voor de reizigers dat station Zwolle Stadshagen nu nog niet bediend wordt. Ik heb in contacten met ProRail en de betrokken decentrale overheden die hierover met elkaar in gesprek zijn, aangedrongen om snel tot een oplossing komen.

Vraag 3

Welke partij is volgens u verantwoordelijk voor de problemen en wie zou er volgens u voor de kosten moeten opdraaien? Wat vindt u van de bevestiging van ProRail dat vooraf onvoldoende bodemonderzoek is gedaan en dat

¹ Nos.nl, 1 juni 2018, «ProRail en overheid lijnrecht tegenover elkaar om nieuw station Zwolle» (<https://nos.nl/artikel/2234549-prorail-en-overheid-lijnrecht-tegenover-elkaar-om-nieuw-station-zwolle.html>)

² De Stentor, 26 mei 2018, «De grond onder het Kamperlijntje? Niemand die eraan dacht» (<https://www.destentor.nl/kampen/de-grond-onder-het-kamperlijntje-niemand-die-eraan-dacht~a48c2ea0/>)

³ De Stentor, 31 mei 2018, «Is er nog hoop voor het Kamperlijntje?» (<https://www.destentor.nl/regio/is-er-nog-hoop-voor-het-kamperlijntje~a10116ea/>)

ProRail verantwoordelijk is?⁴ Ziet u voor uzelf een rol weggelegd in dit dossier, bijvoorbeeld vanuit uw toezichtsrol op ProRail?

Antwoord 3

Ik heb begrepen dat ProRail een onafhankelijke partij heeft gevraagd om een onderzoek uit te voeren naar wat ertoe heeft geleid dat treinen nu maar met 100 km/u kunnen rijden op de Kamperlijn, in plaats van de beoogde 140 km/h. Dat onderzoek is nog niet afgerond. ProRail erkent dat het risico als te klein is ingeschat.

Werkzaamheden door ProRail in opdracht van decentrale overheden, zoals bij dit project, zijn in de beheerconcessie omschreven als werken voor derden. Met een overeenkomst maken ProRail en de decentrale overheden hierover afspraken met elkaar. Op grond van de beheerconcessie van ProRail draagt de opdrachtgevende derde alle kosten en risico's verbonden aan de door deze derde opgedragen werkzaamheden. Dit is als zodanig ook opgenomen in de betreffende overeenkomst over de Kamperlijn. Indien risico's optreden worden die afgewikkeld conform de afspraken daarover in de overeenkomst. Ik heb geen formele rol maar roep partijen op om met elkaar in gesprek te blijven over een oplossing voor de reizigers.

Vraag 4

Op welke manier wordt in de komende periode met de Kamperlijn omgegaan, waarbij reizigers zo min mogelijk hinder ervaren? Is er een oplossing voor het stoppen op station Zwolle Stadshagen? Wat zijn de effecten van de verschillende scenario's met betrekking tot de haalbaarheid, kosten en tijdsduur van verschillende maatregelen voor het verbeteren van de stabiliteit van de bodem onder de Kamperlijn? Voor welk scenario wordt gekozen?

Antwoord 4

Er zijn 42 ideeën ontwikkeld en besproken tussen de partijen variërend van aanpassingen in de dienstregeling, infrastructurele maatregelen tot innovatieve maatregelen. Het onderzoek naar deze varianten is recent openbaar gemaakt. Omdat ik geen formele rol heb, ben ik ook niet betrokken bij de ontwikkeling en afweging van deze maatregelen. Betrokken partijen moeten met elkaar komen tot een gedragen oplossing.

Vraag 5, 6, 7

Bent u het ermee eens dat de door ProRail gedane suggestie (een extra machinist) geen oplossing biedt voor het eigenlijke probleem, te weten de zachte ondergrond?

Hoe beoordeelt u de opmerking van Keolis, dat stelt dat de door ProRail voorgestelde maatregel een gevaar kan opleveren voor de passagiers? Welke oplossing ziet u voor de problemen?

Antwoord 5, 6, 7

Ik ben niet betrokken bij het opstellen en afwegen van de diverse oplossingsrichtingen. Het is aan de betrokken partijen om met elkaar tot een gedragen oplossing te komen. Voor de betrokken partijen en ook voor mij is in algemene zin van belang dat een oplossing in het belang is van de reizigers en veilig, haalbaar en kosteneffectief is.

Vraag 8

Is het aannemelijk dat de problemen met een slappe ondergrond zich ook op andere trajecten voordoen? Zo ja, welke trajecten?

Antwoord 8

Bodemgesteldheid is een van de vele technische aspecten waar standaard onderzoek naar wordt gedaan en maatregelen voor worden bekeken bij lopende en toekomstige projecten. Een slappe bodem komt vaker voor in de Nederlandse delta. Ook voor dit project is hiernaar gekeken. De risico's werden door ProRail bij Zwolle – Kampen als klein en beheersbaar beoor-

⁴ Cobouw.nl, 11 januari 2018 «ProRail vergat bodem falende Kamperlijn te onderzoeken» (<https://www.cobouw.nl/infra/nieuws/2018/01/prorail-vergat-bodem-falende-kamperlijn-te-onderzoeken-101256831>)

deeld. Wat er precies is misgegaan wordt nu onderzocht door een onafhankelijke partij. ProRail geeft aan dat het naar aanleiding van de uitkomsten gaat kijken hoe dit soort situaties in de toekomst zijn te voorkomen.

Vraag 9

Bent u bereid de vragen voorafgaand aan het algemeen overleg Spoor op 6 juni 2018 te beantwoorden?

Antwoord 9

De meeste bovenstaande vragen heb ik mondeling behandeld tijdens het genoemde algemeen overleg. Middels deze brief zijn nu alle gestelde vragen ook schriftelijk beantwoord.