

Bundel van de Besluitenlijst College van 4 december 2018

- Adviesfunctie Kunst in de openbare ruimte
Beslisnota_College_Adviesfunctie Kunst in de openbare ruimte_002
Instelling en werkwijze adviseurs kunst in de openbare ruimte
- Stand van zaken Kamperlijn
Bijlage 1 Evaluatie bodemprobleem project Zwolle-Kampen
- Verkenning Warmtegids Zwolle
20181120c Beslisnota college Verkenning Warmtegids
20181127 Communicatievoorstel verkenning warmtevisie.v7
- Eenmalige bijdrage Stadsproductie
Beslisnota B en W_Eenmalige bijdrage Stadsproductie_001
- Eenmalige bijdrage The Young Ones
Beslisnota college TYO_001
- Informatiebeveiligingsbeleid
20181126 Collegevoorstel informatiebeveiliging v1.0
20181121 Strategisch Informatiebeveiligingsbeleid-KZ v1.0
- Evenementensubsidies 2019
collegevoorstel evenementensubsidies 2019 DEF
overzicht alle aanvragen subsidie 2019 DEF
- Vaststelling periodieke begrotingswijziging 2018
B&W voorstel versie 2 periodieke begrotingswijziging 2018
- Letter of Intent on 'International Cooperation on European Urban Water Partnership'
20181130_Beslisnota college LoI_v20180412
20181129 FINAL DRAFT Letter of Intent
20181129 FINAL DRAFT Position Paper

**Beslisnota voor het college**

Datum 1 december 2018

Openbaar

Openbaar

Onderwerp Adviesfunctie Kunst in de openbare ruimte
Versienummer 001

Portefeuillehouder H.M.M. Schuttenbeld
Informant W. Heersink
Afdeling Maatschappelijke Ontwikkeling / Kunst en Cultuur
Telefoon (038) 498 2419
Email W.Heersink@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 5.3.2 We zorgen ervoor dat het Zwolse cultureel klimaat dynamisch is en blijvend innoveert

Begroting wijzigen Nee

Dekking ten laste van Begroting Cultuur

Parafering

datumparaaf

Afdelingshoofd
N. Middelbos
Portefeuillehouder

Raad

- ☐ Informatienota voor de raad
☐ Opinienota voor de raad
☐ Beslisnota voor de raad
☐ n.v.t.

Bijlagen

- 1.: Instelling en werkwijze adviseurs kunst in de openbare ruimte
2.: Informatienota aan de raad

Ontwerp besluit

Het college besluit:

- 1 de nieuwe uitwerking en werkwijze van de adviesfunctie kunst in de openbare ruimte in te stellen.
- 2 het document "Instelling en werkwijze adviseurs kunst in de openbare ruimte" (bijlage 1) vast te stellen.
- 3 de raad te informeren door middel van een informatienota (bijlage 2).

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
☐ Gewijzigd
☐ Aangehouden
☐ Teruggenomen

Datum 1 december 2018

Toelichting op het voorstel

Inleiding

De behoefte aan advies over kunst in de openbare ruimte is in de loop van de tijd veranderd. Met de vaststelling van de Cultuurnota 2016-2020 heeft het college besloten om de adviesfunctie in overeenstemming te brengen met de huidige adviesbehoefte. Met de vaststelling “uitvoeringsprogramma Zwolle stad van verbeelding” (2018) heeft het college de eerste stap naar aanpassing gezet. Voorgesteld is om over te gaan tot een flexibele structuur van advisering bestaande uit deskundigen met verschillende expertise in de kunstdisciplines en die al naar gelang de adviesbehoefte in wisselende formatie bijeen kunnen worden geroepen om advies uit te brengen.

De deskundigen krijgen geen specifieke bevoegdheden overgedragen door college of raad. Er hoeft derhalve geen verordening te worden ingesteld.

Beoogd effect

De adviesbehoefte van het college inzake kunst is niet een constante maar wisselt voortdurend, variërend naar tijdspannes en veranderend naar inhoud van de voorliggende vraag naar kunst in de openbare ruimte. Met een flexibele vorm van advisering wordt beoogd beter aan te sluiten op de veranderde behoefte.

Argumenten

1.1 Er wordt een nieuwe invulling gegeven aan de adviesfunctie kunst in de openbare ruimte.

Samen met de adviescommissie Beeldende Kunst is naar een nieuwe invulling van de adviesfunctie gezocht die aansluit op de veranderde adviesbehoefte van het college. Gebleken is bijvoorbeeld dat kunst in de openbare ruimte goed meegenomen kan worden in de projectorganisatie van de diverse projecten. Met de voorgestelde invulling en werkwijze wordt beter beantwoord aan de nieuwe adviesbehoefte.

1.2 De Verordening Commissie Beeldende Kunst is ingetrokken.

De raad heeft besloten om de Verordening Commissie Beeldende Kunst per 1 september 2018 in te trekken en de facto de adviescommissie Beeldende Kunst op te heffen. Daarmee werd de weg vrij gemaakt voor een nieuwe invulling van de adviesfunctie.

2.1 De nieuwe werkwijze is beschreven in het document “Instelling en werkwijze adviseurs kunst in de openbare ruimte”.

Uitgangspunt is dat het college niet zonder een onafhankelijke advisering voor kunst in de openbare ruimte kan en wil. Het gemeentebestuur onthoudt zich van een inhoudelijk oordeel over kunst en laat zich in kunstzaken adviseren door onafhankelijke deskundigen. Dit is een voorwaarde voor de legitimatie van gemeentelijke kunstopdrachten en het verkrijgen en behouden van een artistiek hoog niveau van het gemeentelijk kunstbezit.

3.1 De raad wordt geïnformeerd door middel van een informatienota.

De raad heeft op 28 mei 2018 besloten de verordening Commissie Beeldende Kunst in te trekken. Daarbij is tevens besloten dat de raad nader zou worden geïnformeerd over de nieuwe invulling van de adviesfunctie.

Risico's

Geen

Financiën

Voor de vergoeding van de adviseurs zijn structurele middelen beschikbaar binnen het budget Cultuur. De adviseurs ontvangen een vergoeding per vergadering conform de geldende normen in de Gemeentewet. Het beschikbare budget is kaderstellend.



Datum 1 december 2018

Communicatie

Over de opheffing van de Commissie Beeldende Kunst is bericht op de gemeentelijke website. Zodra de nieuwe adviseurs zijn geworven, worden zij voorgesteld op de website.

Vervolg

De leden van de oude Commissie Beeldende Kunst zijn geïnformeerd over opheffing van de Commissie. Met het oog op continuïteit zullen zij worden gevraagd gedurende een bepaalde tijdsperiode deel te nemen aan de nieuwe adviesfunctie. Daarnaast zullen er nieuwe adviseurs worden geworven afhankelijk van de benodigde opgave.

Openbaarheid

Deze beslisnota is openbaar.

INSTELLING EN WERKWIJZE ADVISEURS KUNST IN DE OPENBARE RUIMTE

Gemeente Zwolle, 2018

Inleiding

Gemeente Zwolle wil een onafhankelijke advisering voor kunst in de openbare ruimte. Het gemeentebestuur onthoudt zich van een inhoudelijk oordeel over kunst en laat zich over kunstzaken adviseren door onafhankelijke deskundigen. Onafhankelijkheid van advies is een voorwaarde voor de legitimatie van de gemeentelijke kunstopdrachten en het verkrijgen en behouden van een artistiek hoog niveau van het gemeentelijk kunstbezit. Daartoe wordt een aantal deskundigen door het college aangezocht om advies te geven over kunst in de openbare ruimte.

Taken

Doel van advisering is bijdragen aan de realisatie van de ambitie om de kunstuitingen in Zwolle in lijn te brengen met de grootstedelijke ontwikkeling van onze stad. Naast advisering over de artistieke kwaliteit kunnen de deskundigen om advies worden gevraagd over de opdracht, het programma van eisen, het aanbestedingstraject en de samenstelling van de selectiecommissie. Het verstrekken van de opdracht en het begeleiden van de realisatie berust resp. bij het college en de ambtelijke organisatie. Primaire taken van de adviseurs zijn:

- onafhankelijke advisering over kunst in de openbare ruimte;
- onafhankelijke advisering over herplaatsing, verwijdering en onderhoud van kunst in de openbare ruimte;
- onafhankelijke advisering over kunstschenken aan Gemeente Zwolle;
- het afleggen van verantwoording aan het college.

Het college beslist, gehoord het advies van de deskundigen.

Samenstelling en werkwijze

De adviseurs van de adviesgroep beeldende kunst worden aangewezen door het college. De deskundigen krijgen geen specifieke bevoegdheden overgedragen door college of raad. Er behoeft derhalve geen verordening te worden ingesteld.

De adviseurs zijn deskundigen met elk een eigen specifieke deskundigheid in relatie tot kunst in de stedelijke openbare ruimte. Daarnaast beschikken de adviseurs over een relevant netwerk. Er zijn maximaal 7 adviseurs die in wisselende samenstelling bijeen kunnen worden geroepen, al naar gelang de voorliggende adviesvraag. De adviseurs vergaderen ten hoogste 4 keer per jaar.

De adviezen zullen openbaar zijn en voorzien van een zorgvuldige argumentatie. Om de transparantie van advisering en de consistentie van argumentatie te bevorderen, zal gebruik worden gemaakt van een vast adviesformat. De adviezen worden gepubliceerd op de website van de gemeente.

De adviestermin van een adviseur wordt bepaald tot maximaal 4 jaar en kan niet worden verlengd. Hiermee wordt doorstroming en roulatie bevorderd en institutievorming tegengegaan. Door te zorgen voor overlap van termijnen van de adviseurs kan continuïteit en consistentie van de collectievorming worden geborgd. Om deze reden worden de leden van de opgeheven Commissie Beeldende Kunst uitgenodigd deel te nemen aan de nieuwe adviesfunctie.

De adviseurs ontvangen een vergoeding per vergadering voor hun advieswerkzaamheden. De vergoeding wordt afgestemd op de wettelijke vergoeding voor raads- en commissieleden.

De adviseurs worden ondersteund door een ambtelijk secretaris.

De Cultuurnota 2016-2020 biedt elementen die voor de adviseurs als toetsingscriteria kunnen dienen. Deze zijn:

- de hoogwaardig kwaliteit van artistieke waaraan het te realiseren kunstobject dient te voldoen;
- de bijdrage van het kunstobject aan de gewenste (grootstedelijke) culturele uitstraling van Zwolle;
- de zeggingskracht van het kunstobject in de openbare ruimte. Het kunstobject dient bij te dragen aan de belevingswaarde van de openbare ruimte;
- het draagvlak in de stad en het betrekken van inwoners bij de realisatie van het kunstobject;

- een plan van uitvoering met een realistische begroting.

Twynstra Gudde

Evaluatie bodemprobleem project Zwolle-Kampen

ProRail



Rapport - Vertrouwelijk

13 juni 2018

ir. J.M. (Jaap) Groenendijk

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Project Zwolle-Kampen	1
1.2 Evaluatie bodemprobleem project Zwolle-Kampen	1
1.3 Aanpak evaluatie project Zwolle-Kampen	2
2. Conclusies	4
2.1 Verloop project Zwolle-Kampen	4
2.2 Verklaring verloop project Zwolle-Kampen	6
3. Contractuele afspraken en kaders	7
3.1 Contractuele afspraken met opdrachtgevers	7
3.2 Contractuele afspraken met opdrachtnemers	8
3.3 Relevante voorschriften en richtlijnen	9
4. Verloop project Zwolle-Kampen I	11
4.1 Keuze voor doorontwikkeling als treindienst	11
4.2 Planuitwerking project Zwolle-Kampen	12
4.3 Aandacht voor stabiliteit bodem in planuitwerkingsfase	14
4.4 Realisatie project Zwolle-Kampen	18
4.5 Aandacht voor stabiliteit bodem in realisatiefase	19
4.6 Ingebruikname vernieuwde spoor Zwolle-Kampen	21
5. Verloop project Zwolle-Kampen II	22
5.1 Herstel beschadigde bovenleiding	22
5.2 Bodemprobleem komt aan het licht	22
6. Analyse verloop project Zwolle-Kampen	27
6.1 Aandacht voor stabiliteit bodem onder spoorlijn	27
6.2 Confrontatie met contractuele afspraken	29
6.3 Duidelijkheid op een laat moment	31
Literatuurlijst	

1. Inleiding

Dit rapport bevat de uitkomsten van de evaluatie van het in het project Zwolle-Kampen aan het licht gekomen bodemprobleem.

1.1 Project Zwolle-Kampen

In 2017 is het dertien kilometer lange spoor tussen Zwolle en Kampen compleet vernieuwd. Met man en macht is gewerkt aan het vervangen van ballast, dwarsliggers en spoorstaven, evenals aan het aanleggen en aansluiten van de bovenleiding. Ook is het nieuwe station Zwolle Stadshagen gebouwd (inclusief onderdoorgang) en is station Kampen aangepakt (nieuw perron en stationsplein) (www.prorail.nl).

De bedoeling was om met ingang van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2017 met 140 km/u te gaan rijden en ook station Zwolle Stadshagen in gebruik te nemen¹). Het loopt echter anders dan verwacht. Kort voor de ingang van de nieuwe dienstregeling komt een bodemprobleem aan het licht als de nieuwe, elektrische Flirt-treinen voor het eerst over het spoor rijden. De bodem onder de spoorlijn (het baanlichaam of de onderbouw) zou onvoldoende stabiel zijn. In overleg kiest ProRail ervoor om vooralsnog met 100 km/u te blijven rijden en station Zwolle Stadshagen nog niet in gebruik te nemen. Dat laatste om de reizigers op station Zwolle voldoende overstaptijd te blijven bieden (www.prorail.nl).

Naast het maken van plannen om station Zwolle Stadshagen zo snel mogelijk in gebruik te nemen in een voor reizigers betrouwbare dienstregeling, onderzoekt ProRail hoe het kan dat de stabiliteit van de bodem onder de spoorlijn vooraf niet goed genoeg in beeld is gebracht (www.prorail.nl).

1.2 Evaluatie bodemprobleem project Zwolle-Kampen

ProRail (2018) heeft Twynstra Gudde gevraagd om, in samenwerking met Royal HaskoningDHV, het evaluatieonderzoek uit te voeren. De hoofdvraag van de evaluatie is:

‘Welke feiten hebben ertoe geleid dat treinen in plaats van met de beoogde 140 km/u maar met 100 km/u kunnen rijden op de Kamperlijn?’

Daarbij is gevraagd een onderscheid te maken naar *‘hoe het is gegaan (reconstructie feitelijk verloop) en waarom het is gegaan zoals het is gegaan (verklaring feitelijk verloop, mede in relatie tot contractuele afspraken)’*.

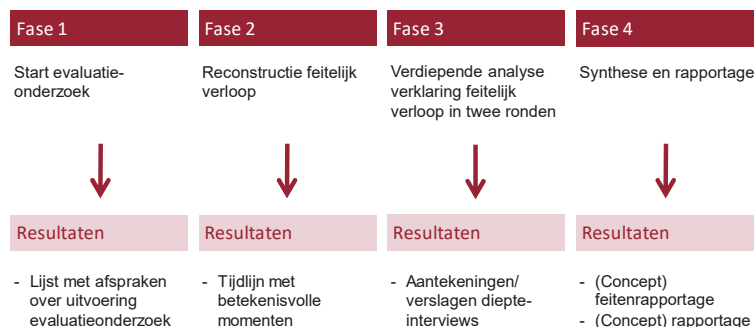
Ook is gevraagd mee te nemen *‘het late moment waarop duidelijk werd dat er geen 140 km/u kon worden gereden (...) , inclusief de communicatie met belanghebbenden daarover’*.

Het evaluatieonderzoek kijkt naar zowel de bijdrage van ProRail als opdrachtgever en haar opdrachtnemers (ingenieursbureau en aannemer), als de relatie van ProRail als gedelegeerd opdrachtgever en haar opdrachtgevers (provincie en gemeenten). Daarnaast maakt Royal HaskoningDHV een analyse van het al dan niet uitgevoerde geotechnisch onderzoek.

¹) Het vernieuwde spoor was op 28 augustus 2017 klaar. Tot de ingang van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2017 rijdt de NS nog met dieseltreinen (100 km/u). Met ingang van de nieuwe dienstregeling rijdt Keolis met nieuwe, elektrische Flirt-treinen (Blauwnet).

1.3 Aanpak evaluatie project Zwolle-Kampen

Het evaluatieonderzoek is uitgevoerd in vier fasen:



Figuur 1. Gefaseerde aanpak evaluatie bodemprobleem project Zwolle-Kampen

In de eerste fase is de aanpak van het evaluatieonderzoek besproken met de contactpersoon van ProRail en zijn afspraken gemaakt over de uitvoering van het evaluatieonderzoek en de samenwerking met Royal HaskoningDHV. Ook is het verloop van het project Zwolle-Kampen verkennend besproken met de projectmanager en projectcoördinator van ProRail.

In de tweede fase is het feitelijk verloop van het project Zwolle-Kampen in grote lijnen gereconstrueerd op basis van bureauonderzoek. Op verzoek is door ProRail relevante informatie beschikbaar gesteld. Dit betreft contractuele afspraken, relevante ontwerpvoorschriften en richtlijnen, relevante documenten uit het projectdossier, verslagen van de projectgroep Kamperlijn en e-mailwisselingen. Op basis van de reconstructie zijn betekenisvolle momenten met het oog op het in het project Zwolle-Kampen aan het licht gekomen bodemprobleem geïdentificeerd.

De eerste bevindingen zijn besproken met de contactpersoon van ProRail.

In de derde fase is een verdiepende analyse uitgevoerd naar een verklaring van het feitelijk verloop van het project Zwolle-Kampen. Informatie is verzameld via aanvullend bureauonderzoek en vooral via diepte-interviews met betrokken managers, projectmanagers, bouwmanagers en deskundigen. In de eerste ronde intern ProRail, in de tweede ronde ook extern bij het ingenieursbureau, de aannemer, provincie en gemeenten. Van de interne diepte-interviews zijn aantekeningen voor eigen gebruik gemaakt, van de externe diepte-interviews is een verslag gemaakt dat ter verificatie aan de geïnterviewde personen is voorgelegd.

De tussentijdse bevindingen zijn besproken met de contactpersoon van ProRail.

In de vierde fase is in twee stappen de rapportage opgesteld. In de eerste stap is het feitelijk verloop van het project Zwolle-Kampen – hoofdstuk 3, 4 en 5 van dit rapport – uitgewerkt en besproken met de opdrachtgever en contactpersoon van ProRail.

In de tweede stap zijn de verklaringen voor het feitelijk verloop van het project Zwolle-Kampen uitgewerkt; waarom is het gaan zoals het is gegaan? De door Royal HaskoningDHV gemaakte analyse van het al dan niet uitgevoerde geotechnisch onderzoek is bij de uitwerking betrokken. De resultaten en conclusies zijn beschreven. Het conceptrapport is besproken met de opdrachtgever en contactpersoon van ProRail, waarna het conceptrapport voor een check op feitelijke juistheid is voorgelegd aan betrokken personen²). De op- en aanmerkingen zijn verwerkt.

In het rapport is een onderscheid gemaakt naar feiten (de bronvermelding verwijst naar de literatuurlijst achter in het rapport), ervaringen van betrokken personen en analyses en conclusies van Twynstra Gudde (geschreven in de 'wij-vorm').

²) Bij de check op feitelijke juistheid plaatsen het ingenieursbureau, de aannemer, provincie en gemeenten ieder voor zich enkele kanttekeningen. Samengevat is de belangrijkste kanttekening dat de check op feitelijke juistheid door betrokken personen niet wil zeggen dat men ook instemt met de uitkomsten van de evaluatie. Daarbij wijst men erop dat de hoofdvraag van de evaluatie door ProRail is bepaald, evenals dat de analyse van het verloop van het project Zwolle-Kampen en de conclusies niet zijn voorgelegd aan betrokken personen. (De check op feitelijke juistheid heeft betrekking op de beschrijving van de contractuele afspraken en kaders en de presentatie van het feitelijk verloop van het project Zwolle-Kampen).

2. Conclusies

In dit hoofdstuk presenteren wij onze conclusies in de vorm van de beantwoording van de hoofdvraag van de evaluatie van het in het project Zwolle-Kampen aan het licht gekomen bodemprobleem.

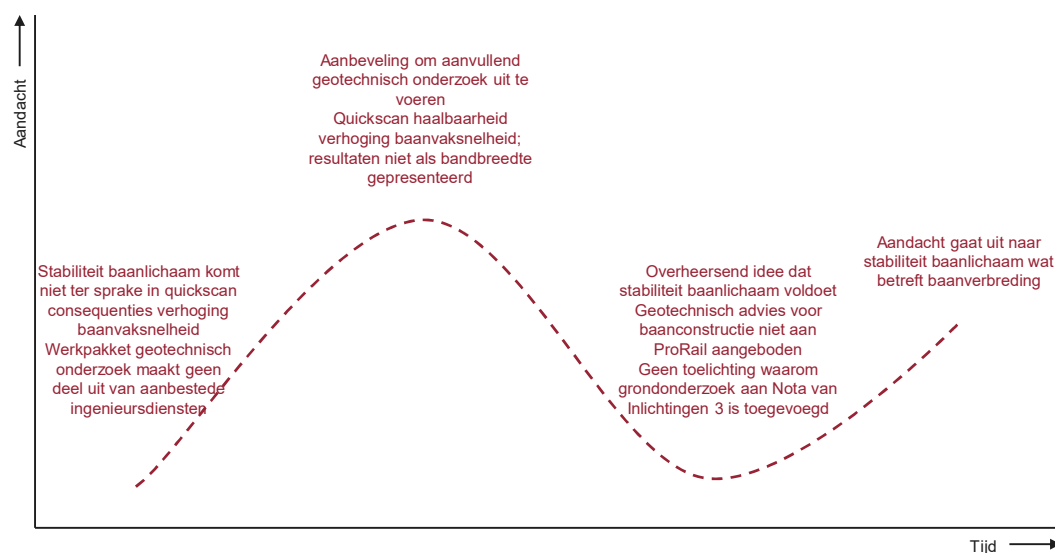
2.1 Verloop project Zwolle-Kampen

Over de toekomst van het spoor tussen Zwolle en Kampen is de nodige discussie geweest. Uiteindelijk kiezen provincie Overijssel, gemeente Kampen en gemeente Zwolle voor de doorontwikkeling als treindienst. Bij de keuze is ProRail als beheerder van de spoorweginfrastructuur nauw betrokken.

ProRail Regio Noord-Oost is ook verantwoordelijk voor het gelijktijdig realiseren van de bovenbouwvernieuwing.

Het bodemprobleem dat kort voor de ingang van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2017 aan het licht komt, heeft iedereen verrast. Iedereen heeft zich ingezet om het spoor tussen Zwolle en Kampen dusdanig te vernieuwen om met ingang van de nieuwe dienstregeling met 140 km/u te gaan rijden en ook station Zwolle Stadshagen in gebruik te nemen.

In de evaluatie is een reconstructie gemaakt van het feitelijk verloop van het project Zwolle-Kampen, in twee delen. Deel I loopt van de keuze voor de doorontwikkeling als treindienst tot en met de ingebruikname van het vernieuwde spoor tussen Zwolle en Kampen, deel II loopt tot en met de keuze om voortaan nog met 100 km/u te blijven rijden en station Zwolle Stadshagen nog niet in gebruik te nemen.



Figuur 2. Aandacht voor stabiliteit baanlichaam in een oogopslag

Aanvankelijk is er in de planuitwerkingsfase niet of nauwelijks aandacht voor de stabiliteit van het baanlichaam. De context is er ook een waarin het overheersende idee is dat al veel onderzoek is gedaan. Dat neemt niet weg dat het onderzoeken van de benodigde infrastructurele aanpassingen en kosten voor een verhoging van de baanvaksnelheid naar 140 km/u onderdeel is van de door ProRail uit te werken voorkeursvariant.

In deze door ProRail (2014h) uitgevoerde quickscan *Snelheidsverhoging Zwolle-Kampen; consequenties verhoging baanvaksnelheid van 100 naar 140 km/u* komt de stabiliteit van het baanlichaam niet ter sprake. Mede als gevolg daarvan maakt het werkpakket geotechnisch onderzoek geen deel uit van de aanbestede ingenieursdiensten.

Het verandert als het ingenieursbureau, mede naar aanleiding van reviewcommentaar van ProRail op het functioneel integraal systeemontwerp, aanbeveelt om aanvullend geotechnisch onderzoek uit te voeren. Het onderzoek is bedoeld om zekerheid te krijgen dat de elektrificatie en de verhoging van de baanvaksnelheid, evenals de baanverbreding en de bouw van de onderdoorgang bij station Zwolle Stadshagen, realiseerbaar zijn.

Voor het aanvullend geotechnisch onderzoek dient het ingenieursbureau *VTW029 Geotechnische onderzoeken* in. Vanwege de financiële consequenties vraagt ProRail het ingenieursbureau om het aanvullend geotechnisch onderzoek te 'optimaliseren' (lees: beknopter aanvullend geotechnisch onderzoek dan aanvankelijk door het ingenieursbureau voorgesteld) en een apart verzoek in te dienen voor een quickscan naar de haalbaarheid van de verhoging van de baanvaksnelheid (*VTW039 Quickscans geotechniek ten behoeve van snelheidsverhoging*).

In de *Quickscan haalbaarheid snelheidsverhoging* is de dynamische indrukkingseis/kritische snelheid beoordeeld. De conclusie is dat de stabiliteit van het baanlichaam voldoet, omdat op de meest ongunstige deelsectie 60% van de kritische snelheid op 146 km/u ligt, wat hoger is dan de ontwerp-snelheid van 140 km/u. Daarnaast is de aanbeveling om aanvullend grondonderzoek uit te voeren om de aangenomen geotechnische grondparameters te bevestigen (Arcadis, 2015e). De systeemspecialist geotechniek wijst er in zijn reactie op dat afhankelijk van de aangenomen grondparameters voor veen de kritische snelheid tussen de 108 en 184 km/u ligt en dus ook lager kan zijn dan de ontwerpsnelheid.

Het overheersende idee dat de stabiliteit van het baanlichaam voldoet, maakt dat er niet voldoende scherpte is als het door Fugro uitgevoerde aanvullend grondonderzoek beschikbaar is. Weliswaar wordt het grondonderzoek in *Nota van inlichtingen 3* aan het aanbestedingsdossier toegevoegd, het geotechnisch advies voor baanconstructie – eveneens onderdeel van *VTW R-001 Geotechnisch onderzoek* – komt niet ter sprake. Dit advies is door het ingenieursbureau niet aan ProRail aangeboden.

In de realisatiefase gaat de aandacht vooral uit naar de stabiliteit van het baanlichaam wat betreft de baanverbreding. Het uitvoeringsontwerp is uitgedetailleerd in de *Ontwerpnota UO baanlichaam* die door de aannemer is geverifieerd en door ProRail en het ingenieursbureau getoetst en geaccepteerd (BAM Infra, 2017b).

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden worden er geen signaleringen gedaan.

Na twaalf weken kan vanaf 28 augustus 2017 weer met de trein tussen Zwolle en Kampen worden gereisd. NS rijdt tot de ingang van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2017 nog met de vertrouwde dieseltrein, daarna is het de bedoeling dat Keolis met nieuwe, elektrische Flirt-treinen gaat rijden. Met de opdrachtgevers is overeengekomen dat de elektrificatie op 1 november 2017 wordt opgeleverd voor het proefbedrijf.

Op 1 november 2017 komt er echter een melding binnen bij ProRail Regio Noord-Oost dat bij een treinpassage een bovenleidingpaal visueel beweegt. Metingen worden uitgevoerd en een tijdelijke oplossing, bestaande uit het stellen van de bovenleidingpalen die scheef staan en het schoren van de bovenleidingpalen die bewegen, wordt bedacht.

Tijdens de eerste opleidingsritten in de nacht van 24 op 25 november 2017 blijkt de gekozen oplossing nog niet voldoende. Bovendien blijkt dat bij snelheden boven de 100 km/u de onderbouw in beweging komt. Een en ander komt met het oog op de ingang van de nieuwe dienstregeling in een stroomversnelling. Dan blijkt uit een beknopte analyse van de stabiliteit van het baanlichaam dat die niet voldoet aan de eisen voor een bestaand baanlichaam.

In overleg kiest ProRail ervoor om vooralsnog met 100 km/u te blijven rijden en station Zwolle Stadshagen nog niet in gebruik te nemen.

2.2 Verklaring verloop project Zwolle-Kampen

Wij concluderen dat een aantal feiten het verloop van het project Zwolle-Kampen verklaart:

- er is aanvankelijk niet de aandacht voor geotechnisch onderzoek naar de stabiliteit van het baanlichaam die op basis van de ontwerpvoorschriften verwacht mag worden
- de stabiliteit van het baanlichaam is niet als risico in het risicodossier opgenomen, terwijl daar op momenten dat de stabiliteit van het baanlichaam in beeld wordt gebracht wel aanleiding toe is. Enig optimisme, ingegeven door 'bewezen sterkte' en onvoldoende oog voor de mogelijkheid dat de stabiliteit van het baanlichaam ook niet kan voldoen, geeft reden om de stabiliteit van het baanlichaam niet als risico te zien
- het risico dat naar de realisatiefase is doorgeschoven is onduidelijk, doordat het geotechnisch advies voor baanconstructie niet aan ProRail is aangeboden. Het lijkt op een puzzelstukje dat van tafel is gevallen. Ook wordt niet toegelicht waarom het door Fugro uitgevoerde grondonderzoek aan het aanbestedingsdossier is toegevoegd³⁾
- in het aanbestedingsdossier is opgenomen dat voor de bovenleidingpalen fabrieksfunderingen worden toegepast; een geotechnische analyse ter onderbouwing ontbreekt. In de functionele systeemeis dat de baanvak snelheid moet zijn verhoogd, wordt geen relatie gelegd met (de stabiliteit van) het baanlichaam.

Uit de evaluatie blijkt dat min of meer gelijktijdig met het project Zwolle-Kampen de aandacht voor de aandacht voor de stabiliteit van het baanlichaam, in het bijzonder van bestaande baanlichamen, is toegenomen. Dit heeft geresulteerd in het op 1 juli 2016 van kracht worden van RLN00414-1, *Richtlijn beoordelen constructieve veiligheid bestaande baanlichamen* (ProRail, 2016d). Wat ons niet duidelijk is geworden, is op welke wijze de consequenties van deze richtlijn voor het project Zwolle-Kampen in beeld zijn gebracht.

Toch verschilt de inbedding van het onderwerp stabiliteit baanlichaam binnen ProRail nog van een aantal andere veiligheidsonderwerpen waarvoor diverse checks and balances in het proces zijn opgenomen.

Ook dit verklaart het verloop van het project Zwolle-Kampen.

Tot slot, nadat het bodemprobleem kort voor de ingang van de nieuwe dienstregeling aan het licht komt, worden logischerwijs eerst metingen uitgevoerd en wordt vervolgens in een spoedberaad gezocht naar een oplossing om het proefbedrijf en de exploitatie vanaf 10 december 2017 verantwoord door te kunnen laten gaan. Dat neemt niet weg dat wij concluderen dat het verstandig is om na te gaan hoe opdrachtgevers in een dergelijke situatie beter 'meegenomen' kunnen worden. Juist vanwege de afhankelijkheid van ProRail als beheerder van de spoorweginfrastructuur luistert dit nauw.

³⁾ De aanleiding voor het grondonderzoek is niet alleen de aannemer meer informatie te kunnen verstrekken, maar vooral een seismische sondering om aangenomen geotechnische grondparameters te bevestigen.

3. Contractuele afspraken en kaders

Dit hoofdstuk beschrijft de contractuele afspraken tussen ProRail en haar opdrachtgevers, evenals de contractuele afspraken tussen ProRail en haar opdrachtnemers. Ook beschrijft dit hoofdstuk de relevante ontwerpvoorschriften en richtlijnen.

3.1 Contractuele afspraken met opdrachtgevers

Zwolle-Kampen is een gezamenlijk project van zowel provincie Overijssel, gemeente Kampen en gemeente Zwolle als ProRail Regio Noord-Oost. Op hoofdlijnen zijn provincie en gemeenten opdrachtgever voor het elektrificeren van de spoorlijn en het verhogen van de baanvaksnelheid, het bouwen van een nieuw station Zwolle Stadshagen (inclusief onderdoorgang) en het aanpakken van station Kampen. ProRail Regio Noord-Oost is verantwoordelijk voor het gelijktijdig realiseren van de bovenbouwvernieuwing.

Planuitwerking project Zwolle-Kampen

Na de keuze voor de gefaseerde doorontwikkeling als treindienst, vraagt provincie Overijssel (2013b) aan ProRail een plan van aanpak op te stellen voor het uitwerken van de voorkeursvariant Trein+ en het voorbereiden van een realisatieovereenkomst. Op 7 maart 2014 biedt ProRail (2014a) het plan van aanpak *Kamperlijn, uitwerken treinvariant* aan. In het plan van aanpak werkt ProRail onder meer de scope nader uit en beschrijft ProRail de inhoudelijke aanpak en projectorganisatie. Onderdeel van het werkpakket uitwerken voorkeursvariant is het 'onderzoeken van benodigde infra-aanpassingen en kosten voor snelheidsverhoging naar 140 km/u en opstellen keuzenotitie' (ProRail, 2014d: 8). Op 2 april 2014 geeft provincie Overijssel (2014) ProRail opdracht voor de planuitwerking. De contractuele afspraken zijn vastgelegd in een brief en komen voort uit het door ProRail aangeboden plan van aanpak. De op te leveren resultaten zijn onder meer een functioneel integraal systeemontwerp (FIS), een railverkeerstechnisch ontwerp (RVTO), studierapporten over conditionering en milieueffecten, een informatiedossier indienststellingsvergunning en een realisatieovereenkomst (ProRail, 2014d). Op 9 september 2014 herbevestigt provincie Overijssel de beslissing dat de verhoging van de baanvaksnelheid onderdeel is van de uit te werken voorkeursvariant.

Realisatie project Zwolle-Kampen

De contractuele afspraken voor de daadwerkelijke realisatie van het project Zwolle-Kampen – inclusief voorwaarden, juridische verhoudingen, samenwerking en kostenverdeling⁴⁾ – zijn vastgelegd in de *Projectovereenkomst Zwolle-Kampen*. Deze realisatieovereenkomst is op 30 november 2015 definitief vastgesteld en in de weken daarna ondertekend door respectievelijk provincie Overijssel, gemeente Kampen, gemeente Zwolle en ProRail Regio Noord-Oost.

De *Projectovereenkomst Zwolle-Kampen* regelt ook dat ProRail de regie voert over het proces van voorbereiding, aanbesteding en realisatie van het project Zwolle-Kampen. ProRail (2015e) heeft daartoe het plan van aanpak realisatie *Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* opgesteld.

⁴⁾ Een van de overwegingen bij de *Projectovereenkomst Zwolle-Kampen* is bijvoorbeeld dat ProRail op grond van de *Beheerconcessie 2015-2025* werkzaamheden op verzoek van derden uitsluitend mag uitvoeren onder de voorwaarde dat het beheer van de spoorweginfrastructuur er niet onder mag lijden, de werkzaamheden voor rekening en risico van deze derden geschieden en dit niet mag leiden tot verhoogde aansprakelijkheid voor ProRail.

3.2 Contractuele afspraken met opdrachtnemers

3.2.1 Contractuele afspraken met ingenieursbureau

Voor de engineering in de planuitwerkingsfase en de uitvoeringsbegeleiding in de realisatiefase besteedt ProRail ingenieursdiensten aan⁵⁾. Na beoordeling van de inschrijvingen gunt ProRail (2014e) de opdracht op 24 september 2014 aan Arcadis⁶⁾. De contractuele afspraken zijn vastgelegd in de op 27 oktober 2014 door ProRail ondertekende overeenkomst met bijbehorende contractdocumenten, waaronder de *Vraagspecificatie: opdrachtomschrijving Zwolle-Kampen, elektrificatie en aanleg halte Stadshagen* (ProRail, 2014i). De werkzaamheden die deel uitmaken van de engineering zijn het opstellen van een functioneel integraal systeemontwerp (FIS) en een railverkeerstechnisch ontwerp (RVTO), het maken van een referentieontwerp voor de elektrificatie en (de onderdoorgang bij) het station Zwolle Stadshagen, het opstellen van het aanbestedingsdossier en het begeleiden van de aanbesteding van de realisatie van het project Zwolle-Kampen (ProRail, 2014b, 2014i).

In de planuitwerkings- en realisatiefase geeft ProRail op respectievelijk 11 september 2015 en 8 maart 2016 akkoord op twee verzoeken tot wijziging van het ingenieursbureau die betrekking hebben op geotechnisch onderzoek:

- *VTW039 Quickscans geotechniek ten behoeve van snelheidsverhoging*; het onderzoek is bedoeld om zekerheid te krijgen dat de verhoging van de baanvaksnelheid realiseerbaar is. De werkzaamheden bestaan uit: 'quickscans (trilling en staat van de baan) ten behoeve van de snelheidsverhoging'
- *VTW R-001 Geotechnisch onderzoek*; het onderzoek is bedoeld 'ter onderbouwing van het geotechnisch advies voor de baanconstructie en zal opgenomen worden in het aanbestedingsdossier'. De werkzaamheden bestaan onder meer uit: 'werkzaamheden Fugro grondonderzoek, werkzaamheden Fugro seismische sonderingen (...) (en) geotechnisch advies voor baanconstructie (o.a. zetting bovenleiding en baan berekening statisch/dynamisch).'

3.2.2 Contractuele afspraken met aannemer

Na in de projectgroep Kamperlijn (2015b, 2015c) uitgebreid te hebben gesproken over de contracteringsstrategie, besteedt ProRail de daadwerkelijke realisatie van het project Zwolle-Kampen aan op basis van de *UAV-GC 2005*, waarbij de aannemer het project realiseert door middel van ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden. Na beoordeling van de inschrijvingen gunt ProRail de opdracht op 14 juni 2016 aan BAM Infra Rail⁷⁾. Voor de engineering werkt BAM Infra Rail samen met Sweco. De contractuele afspraken zijn vastgelegd in de op 1 oktober 2016 door ProRail ondertekende basisovereenkomst met bijbehorende contractdocumenten, waaronder de *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* (ProRail, 2016e).

⁵⁾ In de *Vraagspecificatie: opdrachtomschrijving Zwolle-Kampen, elektrificatie en aanleg halte Stadshagen* is de baanvaksnelheid in de beschrijving van de gewenste situatie optioneel verhoogd naar 140 km/u. Dat heeft een aantal consequenties, waaronder: 'de onderbouw (met name betonnen duikers) is op sterkte gecheckt en eventueel aangepast' (ProRail, 2014i: 8). De projectgroep Kamperlijn (2014b) besluit op 15 juli 2014 het ingenieursbureau de verhoging van de baanvaksnelheid uit te laten werken als onderdeel van de scope.

⁶⁾ Een inschrijving wordt als niet-geldig gekenmerkt (niet reëel aantal uren in relatie tot de uit te voeren werkzaamheden) (ProRail, 2014f).

⁷⁾ Het aanbestedingsresultaat kost vooral gemeente Zwolle nog heel wat hoofdbrekens, omdat het aanbestedingsresultaat voor gemeente Zwolle een sterk negatief resultaat laat zien ten opzichte van de met de Standaardsystematiek voor Kostenramingen gemaakte kostenraming (Gemeente Zwolle, 2016; Projectgroep Kamperlijn, 2016b; Provincie Overijssel, 2016b).

Met betrekking tot het elektrificeren van de spoorlijn is in de *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* als functionele eis opgenomen dat het spoor tussen Zwolle en Kampen moet zijn geëlektrificeerd. Met betrekking tot de draagconstructie is voor de bovenleidingpaalfundering onder meer als functionele eis opgenomen dat op enkele plekken een boorpaal moet worden toegepast voor de bovenleidingpaal en afspanpaal (ProRail, 2016e⁸). Dat is ook op het referentieontwerp bovenleiding, dat als informatief document in het aanbestedingsdossier is toegevoegd, aangegeven.

Daarnaast is in het *Railverkeerstechnisch ontwerp R-473100 Zwolle-Kampen*, dat als bindend document in het aanbestedingsdossier is toegevoegd, opgenomen dat het spoor tussen Zwolle en Kampen wordt voorzien van het klassieke 1500V B1 bovenleidingsysteem. 'Dit is een vast bovenleidingsysteem met beweegbare afgespannen dubbele rijdraad (...), een vast afgespannen draagkabel (...) en een versterkingsleiding (...). De draagconstructie bestaat uit enkele HE-palen met AEL-armen en fabrieksfunderingen' (Arcadis, 2016: 20).

Met betrekking tot het realiseren van de bovenbouwvernieuwing is in de *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* als functionele eis opgenomen dat de in de takenlijst bovenbouwvernieuwing omschreven werkzaamheden moeten worden uitgevoerd (op hoofdlijnen het vervangen van ballast, dwarsliggers en spoorstaven). Daarnaast is als functionele eis opgenomen dat het baanlichaam tussen km 88,97 en km 91,2 moet worden verbreed, evenals tussen km 100,1 en km 100,4. Dat laatste is nodig, omdat 'de bestaande baan is verzakt' (ProRail, 2016e: 26). Dat is ook op het referentieontwerp baan en spoor, dat als informatief document in het aanbestedingsdossier is toegevoegd, aangegeven.

Met betrekking tot het verhogen van de baanvaksnelheid is in de *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* als functionele systeemeis opgenomen dat de baanvaksnelheid tussen km 91,4 en km 100,7 moet zijn verhoogd tot 140 km/u (ProRail, 2016e).

3.3 Relevante voorschriften en richtlijnen

De voor de stabiliteit van het baanlichaam relevante voorschriften en richtlijnen zijn (vergelijk Royal HaskoningDHV, 2018b):

In OVS00056-7.1, *Ontwerpvoorschrift baanlichaam en geotechniek* zijn de eisen en toetsingscriteria voor het ontwerp en de beoordeling van het baanlichaam van nieuwe spoorlijnen én aanpassingen van bestaande spoorlijnen opgenomen. Paragraaf 6.2 beschrijft de toetsingscriteria voor de stabiliteit van het baanlichaam en paragraaf 7.3 beschrijft de toetsingscriteria voor de dynamische indrukkingseis/kritische treinsnelheid. De kritische treinsnelheid moet worden beschouwd bij een baanvaksnelheid hoger dan 100 km/u (ProRail, 2016b).

Vanaf 1 juli 2016 is RLN00414-1, *Richtlijn beoordelen constructieve veiligheid bestaande baanlichamen* van kracht. In de richtlijn zijn de eisen opgenomen om eenduidig bestaande baanlichamen te toetsen. De richtlijn moet onder meer worden gebruikt bij een verhoging van de baanvaksnelheid of de aslasten. De veiligheid van een bestaand baanlichaam voordat deze verbouwd mag worden, dient minimaal het zogenoemde verbouwniveau te halen (ProRail, 2016d).

⁸) In de *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* is als functionele eis opgenomen dat een boorpaal moet worden toegepast voor de bovenleidingpaal op km 110,92 op station Kampen (VSE – 477), evenals voor de afspanpaal op station Kampen (VSE – 021). 'In verband met de beschikbare ruimte (...) wordt van een normale fundering afgeweken', aldus de toelichting op de laatste functionele eis (ProRail, 2016e: 95). In *Nota van inlichtingen 3* wordt een nieuwe versie van het referentieontwerp voor de elektrificatie toegevoegd, waarin een extra boorpaal voor de bovenleiding is toegevoegd.

In OVS00024-8.1, *Ontwerpvoorschrift bovenleiding en draagconstructie* zijn de eisen opgenomen die de ontwerper in staat stellen keuzen te maken bij de toe te passen fundering voor de bovenleiding. Het ontwerpvoorschrift gaat uit van standaard toepassing van een prefab fundering. Daarnaast worden alternatieve funderingsmethoden beschreven die worden toegepast in situaties waar sprake is van ontoelaatbare zetting van het baanlichaam of de ondergrond. Tot de mogelijkheden behoren paalfunderingen, waarvan de functie is gebaseerd op dieptewerking (ProRail, 2006).

4. Verloop project Zwolle-Kampen I

Dit hoofdstuk presenteert het eerste deel van de reconstructie van het feitelijk verloop van het project Zwolle-Kampen, van de keuze voor de doorontwikkeling als treindienst tot en met de ingebruikname van het vernieuwde spoor tussen Zwolle en Kampen.

Over de geschiedenis van het Kamperlijntje valt genoeg te vertellen⁹⁾. En ook over de toekomst van het spoor tussen Zwolle en Kampen is de nodige discussie geweest. Naar aanleiding van de aanleg van de Hanzelijn is de vraag of het Kamperlijntje in stand gehouden moet worden. Provincie Overijssel, gemeente Kampen en gemeente Zwolle zien in 2005 na onderzoek evenwel voldoende potentie in het realiseren van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding op het traject Zwolle-Kampen. Na decentralisatie van de spoorlijn is in 2009 aanvankelijk het idee om het spoor tussen Zwolle en Kampen te 'vertrammen'. Een voorstel om trams in plaats van treinen te laten rijden op regionale spoorlijnen heeft eerder de innovatieprijs van ProRail gewonnen en het traject Zwolle-Kampen leent zich uitstekend voor een eerste proef. Plannen worden gemaakt, maar de aanbesteding van Regiotram Zwolle-Kampen leidt niet tot gunning en de toekomst van het Kamperlijntje is in 2012 opnieuw onzeker. Provincie Overijssel, gemeente Kampen en gemeente Zwolle besluiten dat een heroriëntatie op de verschillende mogelijkheden voor het realiseren van een hoogwaardig openbaar vervoerverbinding nodig is. Onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep Kamperlijn, waarin provincie, gemeenten en ProRail als beheerder van de spoorweginfrastructuur vertegenwoordigd zijn, stelt de projectgroep Kamperlijn (2012) het rapport *Heroriëntatie Kamperlijn* op. In het rapport is een aantal alternatieven voor het Kamperlijntje onderzocht (naast tram, varianten voor trein en bus). Het rapport bevat nog geen voorkeursalternatief. De stuurgroep Kamperlijn besluit één alternatief voor trein (voorzetting bestaande situatie) af te laten vallen en de projectgroep Kamperlijn te vragen de andere varianten voor trein en bus verder uit te werken.

De uitwerking van de varianten voor trein en bus vormt de start van de reconstructie van het feitelijk verloop van het project Zwolle-Kampen. Tegelijkertijd vormt het historisch insigne van het maken van plannen voor een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding op het traject Zwolle-Kampen de context van het project. Een context waarin het overheersende idee is dat al veel onderzoek is gedaan, zo blijkt uit diverse interviews.

4.1 Keuze voor doorontwikkeling als treindienst

Uitwerking varianten voor trein en bus

Onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep Kamperlijn werkt de projectgroep Kamperlijn van oktober 2012 tot en met mei 2013 aan de verdere uitwerking van de varianten voor trein en bus. ProRail krijgt in dit verband opdracht van provincie Overijssel (2013c) voor het onderzoeken van een aantal varianten voor trein.

⁹⁾ In het kader van het project Zwolle-Kampen blikt ProRail terug met foto's en verhalen over de geschiedenis van de kortste spoorlijn van Nederland. Het spoor tussen Zwolle en Kampen is oorspronkelijk aangelegd als onderdeel van de zogenoemde Centraalspoorweg, de spoorlijn van Utrecht via Amersfoort en Zwolle naar Kampen. Al snel na de ingebruikname in 1865 wordt de spoorlijn evenwel gesplitst in twee trajecten: het traject Utrecht-Zwolle en het traject Zwolle-Kampen, oftewel het 'Kamperlijntje'. De splitsing wordt min of meer onomkeerbaar als het traject Utrecht-Zwolle wordt geëlektrificeerd. Op het traject Zwolle-Kampen wordt de stoomtrein vervangen door de dieseltrein, vanaf 1998 het zogenoemde Dieselmaterieel '90 (www.prorail.nl; vergelijk www.hetkamperlijntje.nl).

Op 18 april 2013 levert ProRail (2013) de resultaten op in de vorm van een presentatie *Treinvarianten Zwolle-Kampen* (capaciteitsanalyse), in combinatie met een notitie met de consequenties voor de infrastructuur. Uit de capaciteitsanalyse blijkt onder meer dat een nieuw station Zwolle Stadshagen kan worden ingepast bij de bestaande frequentie (twee keer per uur) en baanvaksnelheid (100 km/u). Het inpassen van meerdere nieuwe stations (naast Zwolle Stadshagen ook Voorsterpoort, Werkeren en/of Kampen Oost) en het verhogen van de frequentie naar vier keer per uur kan alleen worden ingepast als de baanvaksnelheid wordt verhoogd naar 140 km/u en de infrastructuur wordt aangepast (ProRail, 2013).

Het onderzoek van ProRail is een bijlage bij het door de projectgroep Kamperlijn (2013) opgestelde rapport *Toekomstperspectief Kamperlijn*. In het rapport zijn de varianten voor trein en bus onderling vergeleken en beoordeeld; de twee varianten voor trein (Trein+ en Trein max) komen het meest gunstig naar voren.

Besluit toekomstige ontwikkeling Kamperlijntje

Op 11 december 2013 besluiten Provinciale Staten van Overijssel (2013a):

- 'Dat van de onderzochte alternatieven tram, trein en bus de gefaseerde doorontwikkeling van de Kamperlijn als treindienst de voorkeur heeft.
- Om als eerste fase naar een eindbeeld met meerdere haltes en hogere frequenties de spoorlijn te elektrificeren en een nieuwe halte Stadshagen te realiseren, inclusief een ongelijkvloerse kruising.'

In het bijbehorende voorstel – het voorstel is tegelijkertijd ook aan de gemeenteraden van Kampen en Zwolle voor besluitvorming voorgelegd – wordt gesproken over het koppelen van de verhoging van de baanvaksnelheid naar 140 km/u aan de geplande bovenbouwvernieuwing. 'Door in de eerste fase tevens baanvakversnelling tussen Stadshagen en Kampen toe te passen, wordt de robuustheid van de treindienst verbeterd en wordt toekomstige uitbreiding naar een kwartierdienst mogelijk gemaakt'

(Provincie Overijssel, 2013d: 5).

'De provincie Overijssel betaalt op basis van haar verantwoordelijkheid voor de spoorgerelateerde werkzaamheden de elektrificatie en de verhoging van de baanvaksnelheid en levert daarnaast een bijdrage aan de open onderdoorgang in Stadshagen' (Provincie Overijssel, 2013d: 4).

4.2 Planuitwerking project Zwolle-Kampen

Opdracht planuitwerking project Zwolle-Kampen

Met de keuze voor de gefaseerde doorontwikkeling als treindienst belandt het project Zwolle-Kampen in wat in het kernproces van ProRail de planuitwerkingsfase (uitwerken variant) wordt genoemd.

Provincie Overijssel (2013b) vraagt ProRail een plan van aanpak op te stellen voor het uitwerken van de voorkeursvariant Trein+ en het voorbereiden van een realisatieovereenkomst. Op 7 maart 2014 biedt ProRail (2014a) het plan van aanpak *Kamperlijn, uitwerken treinvariant* aan de provincie aan. Onderdeel van het werkpakket uitwerken voorkeursvariant is het 'onderzoeken van benodigde infra-aanpassingen en kosten voor snelheidsverhoging naar 140 km/u en opstellen keuzenotitie' (ProRail, 2014d: 8).

Zoals gezegd, het overheersende idee is dat al veel onderzoek is gedaan; één van de uitgangspunten is dan ook dat 'onderzoeken uitgevoerd voor het project vertramming Zwolle-Kampen (...) indien mogelijk worden hergebruikt'. Een ander uitgangspunt is dat provincie Overijssel uiterlijk 31 maart 2014 beslist¹⁰⁾ of de verhoging van de baanvaksnelheid onderdeel is van de uit te werken voorkeursvariant (ProRail, 2014d: 5).

¹⁰⁾ Provinciale Staten maakt op 11 december 2013 in principe de keuze voor de verhoging van de baanvaksnelheid. Uit de interviews blijkt dat ProRail de benodigde infra-aanpassingen en kosten nog nader moet onderzoeken. Op 9 september 2014 herbevestigt provincie Overijssel de beslissing dat de verhoging van de baanvaksnelheid onderdeel is van de uit te werken voorkeursvariant.

Op 2 april 2014 geeft provincie Overijssel (2014) ProRail opdracht voor de planuitwerking (vergelijk hoofdstuk 3.1).

Quickscan consequenties verhoging baanvaksnelheid

Vooruitlopend op de opdracht voor de planuitwerking spreekt de projectgroep Kamperlijn (2014a) op 21 januari 2014 onder meer af dat ProRail al start met een quickscan naar de consequenties van de verhoging van de baanvaksnelheid. 'Onderwerp van deze quickscan is slechts de delta van maatregelen en kosten om de baanvaksnelheid naar 140 km/u te brengen' (ProRail, 2014h: 4)¹¹).

Kader 1. Quickscan veiligheidsanalyse Zwolle-Kampen

Als onderdeel van de quickscan naar de consequenties van de verhoging van de baanvaksnelheid vraagt ProRail aan Movares een quickscan veiligheidsanalyse uit te voeren naar wat de vernieuwing van het spoor tussen Zwolle en Kampen betekent voor de veiligheid van de spoorlijn¹²). Met betrekking tot het geschikt maken van de spoorlijn voor een baanvaksnelheid van 140 km/u concludeert Movares (2014: 7) dat het volgen van PRC00278 – de procedure van ProRail voor de veiligheidsverantwoording bij wijzigingen – voldoende is. 'Dit houdt onder andere in het toepassen van vrijgegeven producten uit de Railinfra-catalogus en het toepassen van standaard ontwerpvoorschriften. Dit zorgt er onder andere voor dat het risico van ontsporing beheerst wordt tot een algemeen geaccepteerd niveau.' In de quickscan veiligheidsanalyse wordt het risico daarom door Movares verder buiten beschouwing gelaten¹³). Wel is er als gevolg van de snelheidsverhoging een risicotoename voor overwegveiligheid.

Op 18 maart 2014 presenteert ProRail de conceptresultaten aan de projectgroep Kamperlijn. De projectgroep Kamperlijn (2014c) spreekt af dat ProRail de nota definitief maakt als de uitkomsten van het onderzoek naar de geluidmaatregelen bekend zijn.

Op 16 juni 2014 levert ProRail de definitieve nota *Snelheidsverhoging Zwolle-Kampen; consequenties verhoging baanvaksnelheid van 100 naar 140 km/u* op. In de nota zijn de systemen en componenten die worden beïnvloed door de verhoging van de baanvaksnelheid onderzocht. Een daarvan is de belasting (een verhoging van de baanvaksnelheid leidt tot evenredig grotere krachten op het baanlichaam). Uit de interviews blijkt dat onder anderen deskundigen bij ProRail Regio Noord-Oost worden geraadpleegd; de stabiliteit van het baanlichaam komt evenwel niet ter sprake. Met betrekking tot de belasting concludeert ProRail (2014h: 4) samengevat dat alleen de spoorbrug Bisschopswetering moet worden aangepast. De overige kunstwerken en duikers zijn naar verwachting van ProRail Regio Noord-Oost geen showstopper. En ballast en spoorstaven 'blijven ongewijzigd of worden grotendeels vernieuwd en hebben dus geen invloed op de kosten van de snelheidsverhoging'.

Omdat de kosten van de verhoging van de baanvaksnelheid (iets) hoger zijn dan het door provincie Overijssel begrote bedrag, moet de beslissing met de gedeputeerde worden besproken. Om geen vertraging op te lopen besluit de projectgroep Kamperlijn (2014b) op 15 juli 2014 het ingenieursbureau de verhoging van de baanvaksnelheid al uit te laten werken als onderdeel van de scope.

¹¹) Het betreft de delta ten opzichte van de te realiseren bovenbouwvernieuwing gebaseerd op een baanvaksnelheid van 100 km/u (ProRail, 2014h).

¹²) 'Wat betekenen de beoogde wijzigingen voor de veiligheid van de spoorlijn Zwolle-Kampen?', is de hoofdvraag. Indien de overwegveiligheid ongunstig wordt beïnvloed, is de vraag ook welke maatregelen redelijkerwijs mogelijk zijn om de risicotoename te compenseren en wat de geschatte kosten van die mogelijke maatregelen zijn (Movares, 2014).

¹³) Op 3 oktober 2014 besluit de Inspectie Leefomgeving en Transport (2014) op de door ProRail (2014c) aangevraagde beoordeling van het informatiedossier dat voor het project Zwolle-Kampen geen indienststellingsvergunning vereist is. (Onder meer omvang en mogelijke gevolgen voor de veiligheid zijn criteria voor het eisen van een vergunning voor indienststelling).

Op 9 september 2014 herbevestigt provincie Overijssel per e-mail de beslissing dat de verhoging van de baanvak-snelheid onderdeel is van de uit te werken voorkeursvariant. 'We zullen de snelheidsverhoging opnemen in onze verdere werkzaamheden', reageert ProRail per e-mail¹⁴).

Start werkzaamheden engineering

In oktober 2014 start het ingenieursbureau met de werkzaamheden die deel uitmaken van de engineering. Als eerste stelt het ingenieursbureau het functioneel integraal systeemontwerp op. Uit de interviews blijkt dat directbetrokkenen bij het ingenieursbureau en ProRail de kwaliteit van hun samenwerking als goed beoordelen. In een startoverleg wordt de gehele scope doorgenomen. Vervolgens is er wekelijks technisch overleg tussen het opdrachtteam van het ingenieursbureau en de rail system engineer van ProRail, en maandelijks overleg tussen de projectmanager van het ingenieursbureau en de projectmanager van ProRail.

Op 26 januari 2015 levert het ingenieursbureau het concept functioneel integraal systeemontwerp op. Vervolgens worden tot en met april 2015 in samenspraak met ProRail een aantal ontwerpkeuzes gemaakt. De ontwerpkeuzes en het reviewcommentaar van ProRail verwerkt het ingenieursbureau in de definitieve *FIS-rapportage Zwolle-Kampen* dat het ingenieursbureau op 26 mei 2015 oplevert (Arcadis, 2015a)¹⁵).

Kader 2. Functioneel integraal systeemontwerp en geotechnische risico's

Voor het opstellen van het functioneel integraal ontwerp past het ingenieursbureau op die onderdelen waarvoor de klanteisspecificatie niet voldoende duidelijkheid biedt werkhypotheses toe. Een van de werkhypotheses heeft betrekking op het verbreden van het baanlichaam tussen km 88,97 en km 91,2 (het spoor ligt hier op een verhoogde aardebaan). 'In de vervolgfase dienen de geotechnische consequenties onderzocht te worden. Het uitgangspunt hierbij is een inspectiepad langs de noordoostzijde van de baan' (Arcadis, 2015a: 10).

'Zijn er geen risico's voorzien in de vervolgfase (geotechnisch gezien)?', is het reviewcommentaar van ProRail. De reactie is dat dit wordt opgepakt in de vervolgfase; de inventarisatie van het beschikbare geotechnisch onderzoek moet nog worden uitgevoerd. In de kolom 'oordeel' van het reviewformulier wordt eerst opgemerkt dat dergelijke risico's bekend moeten zijn voordat het railverkeerstechnisch ontwerp kan worden opgesteld. Op 11 mei 2015 is de status 'nog niet afgerond', op 9 juli 2015 'niet akkoord, het risico is onbekend'. Op 13 juli 2015 wijzigt de status naar 'het punt wordt door de deskundigen in de regio en centraal niet als risico gezien en wordt in de volgende RO-fase uitgediept' (ProRail, 2015c).

4.3 Aandacht voor stabiliteit bodem in planuitwerkingsfase

Inventarisatie geotechnisch onderzoek

Mede naar aanleiding van het reviewcommentaar van ProRail inventariseert het ingenieursbureau in het kader van het opstellen van het functioneel integraal systeemontwerp of het beschikbare geotechnisch onderzoek voldoende is 'voor het bepalen van een representatief inzicht in de grondopbouw over het spoortraject'¹⁶). Samengevat beveelt het ingenieursbureau in het memo *Inventarisatie geotechnisch onderzoek* d.d.13 april 2015 aan om aanvullend geotechnisch onderzoek uit te voeren. Het beschikbare geotechnisch onderzoek – onder meer voor het project vertramming Zwolle-Kampen door Arcadis (2011) uitgevoerd geotechnisch onderzoek en in opdracht van Arcadis door Lankelma (2011, 2012) uitgevoerd grondonderzoek – is onvoldoende om de gevolgen van de verhoging van de baanvak-snelheid en de baanverbreding te kunnen beoordelen (Arcadis, 2015d).

¹⁴) In de interne kwartaalrapportage voor het tweede en derde kwartaal 2014 is als risico opgenomen dat beslissingen over de scope, waaronder de verhoging van de baanvak-snelheid, niet tijdig worden genomen door opdrachtgevers.

¹⁵) De eisen aan het opstellen van een functioneel integraal systeemontwerp (FIS) en een railverkeerstechnisch ontwerp (RVTO) zijn opgenomen in RLN00392, *Richtlijn voor het maken van FIS en RVTO* (ProRail, 2014g).

¹⁶) Het gaat hier om het gehele traject Zwolle-Kampen, zowel het hooggelegen gedeelte (zoals daar waar het baanlichaam moet worden verbreed) als het laaggelegen gedeelte (zoals daar waar later een aantal bovenleidingpalen beweegt).

Plan van aanpak aanvullend geotechnisch onderzoek

In aanvulling op het memo *Inventarisatie geotechnisch onderzoek* stelt het ingenieursbureau in april 2015 een plan van aanpak op voor het uit te voeren aanvullend geotechnisch onderzoek. Het plan van aanpak wordt op 3 juni 2015 met ProRail besproken. Afgesproken wordt:

- het grondonderzoek wordt risico gestuurd uitgevoerd
- het ingenieursbureau doet een voorstel om het spoorlichaam op het niveau van een quickscan te beoordelen op indrukkingseisen (statisch en dynamisch), stabiliteit en waterhuishouding
- het ingenieursbureau doet een voorstel om de trillingsintensiteit (aanvullend effect van de verhoging van de baanvaksnelheid) op het niveau van een quickscan te beoordelen.

Op 8 juni 2015 biedt het ingenieursbureau het aangepaste memo *Inventarisatie geotechnisch onderzoek en plan van aanpak 'staat van baan' en 'trilling'* aan ProRail aan. Om het baanlichaam op het niveau van een quickscan te beoordelen, is het voorstel het spoor tussen Zwolle en Kampen te splitsen in deelsecties en per deelsectie een maatgevende situatie te beoordelen op toetsingscriteria conform OVS00056-7.1, *Ontwerpvoorschrift baanlichaam en geotechniek*. Dat moet duidelijkheid bieden over de maatregelen die minimaal nodig zijn om de spoorlijn geschikt te maken voor een baanvaksnelheid van 140 km/u (Arcadis, 2015c).

Op 17 juni 2015 vraagt de rail system engineer de deskundige van ProRail Regio Noord-Oost te kijken naar de noodzaak van het uit te voeren aanvullend geotechnisch onderzoek, zoals door het ingenieursbureau voorgesteld. De deskundige van ProRail Regio Noord-Oost plaatst enkele opmerkingen bij het aangepaste plan van aanpak en geeft vooral het advies om met de systeemspecialist geotechniek te overleggen. In dat overleg spreekt de rail system engineer af dat de systeemspecialist geotechniek het plan van aanpak beoordeelt. Na een herinnering van de rail system engineer stuurt de systeem-specialist geotechniek op 9 juli 2015 zijn beoordeling. De systeemspecialist geotechniek adviseert: 'Duidelijk de risico's formuleren en aangeven waarom een grondonderzoek hier als beheersmaatregel kan worden toegepast. Is er een generieke oplossing voor de verbreding van het baanlichaam ter plaatse van bovenleidingmasten? Wat zijn de risico's die daarbij horen? Risico's formuleren op basis van geografische locatie. Waar is de baan hooggelegen? Waar zijn indicaties voor slappe veenlagen of kleilagen?' Voor het geotechnisch onderzoek naar de bouw van de onderdoorgang bij station Zwolle Stadshagen verwijst de systeemspecialist geotechniek naar het werkpakket geotechnisch onderzoek kunstwerken (werkpakket 2.12a, b en c). Daarnaast vraagt de systeemspecialist geotechniek wat wordt gedaan om de verhoging van de baanvaksnelheid te toetsen (eventueel grondonderzoek moet in het hart van het baanlichaam worden uitgevoerd).

VTW029 Geotechnische onderzoeken / VTW039 Quickscans geotechniek ten behoeve van snelheidsverhoging

Op 21 juli 2015 vraagt ProRail per e-mail aan het ingenieursbureau een offerte voor het aanvullend geotechnisch onderzoek conform het memo *Inventarisatie geotechnisch onderzoek en plan van aanpak 'staat van baan' en 'trilling'*. Het onderzoek is, zoals in de e-mail aangegeven, bedoeld om zekerheid te krijgen dat de elektrificatie en de verhoging van de baanvaksnelheid, evenals de baanverbreding en de bouw van de onderdoorgang bij station Zwolle Stadshagen¹⁷⁾ realiseerbaar zijn. Omdat het geotechnisch onderzoek pas eind 2015 gereed is, vraagt ProRail ook of het mogelijk is op korte termijn op een andere manier het risico van een verhoogde baanvaksnelheid in te schatten.

¹⁷⁾ Voor het geotechnisch onderzoek naar de bouw van de onderdoorgang bij station Stadshagen is het werkpakket geotechnisch onderzoek kunstwerken (werkpakket 2.12c) bijgevoegd.

Op 4 augustus 2015 dient het ingenieursbureau het verzoek tot wijziging *VTW029 Geotechnische onderzoeken* in. Uit de interviews blijkt dat de financiële consequenties van het verzoek tot wijziging – de financiële consequenties zijn orde grootte € 100.000,-¹⁸⁾ – ProRail heel wat hoofdbrekens kost. Wat nadrukkelijk meespeelt, is dat ProRail (2015b) in mei 2015 al een fors aanvullend budget voor de planuitwerking aan provincie Overijssel heeft gevraagd¹⁹⁾. Ook is ProRail in het kader van de realisatie-overeenkomst met de opdrachtgevers in gesprek over de procedure voor goedkeuring van een verzoek tot wijziging. De wens van de opdrachtgevers is dat ProRail elk verzoek tot wijziging voor akkoord aan hen voorlegt (bijvoorbeeld Projectgroep Kamperlijn, 2015a). (Uit de interviews blijkt dat *VTW029 Geotechnische onderzoeken* nog niet aan de opdrachtgevers voor akkoord is voorgelegd²⁰⁾). ProRail vraagt het ingenieursbureau om het aanvullend geotechnisch onderzoek te 'optimaliseren', evenals om de quickscan naar de haalbaarheid van de verhoging van de baanvaksnelheid als apart verzoek tot wijziging in te dienen. 'De quickscan mogelijkheid baanvaksnelheid 140 km/u uit VTW029 wil ik vanwege de mogelijke consequenties graag zo snel mogelijk uitvoeren en dus uit VTW029 halen en apart in een VTW zien en mogelijk in opdracht geven.' (Uit de interviews blijkt dat onder de term 'optimaliseren' moet worden verstaan het uitvoeren van een beknopter aanvullend geotechnisch onderzoek dan aanvankelijk door het ingenieursbureau voorgesteld).

Op 5 augustus 2015 dient het ingenieursbureau het verzoek tot wijziging *VTW039 Quickscans geotechniek ten behoeve van snelheidsverhoging* in. ProRail ondertekent dit verzoek tot wijziging voor akkoord op 11 september 2015. (Uit de interviews blijkt dat *VTW039 Quickscans geotechniek ten behoeve van snelheidsverhoging* nog niet aan de opdrachtgevers voor akkoord is voorgelegd. Wel wordt vanaf september 2015 een VTW-lijst besproken in de projectgroep Kamperlijn; *VTW039 Quickscans geotechniek ten behoeve van snelheidsverhoging* staat op de VTW-lijst, evenals *VTW029 Geotechnische onderzoeken*).

Quickscan haalbaarheid snelheidsverhoging

Op 25 november 2015 biedt het ingenieursbureau het memo *Quickscan haalbaarheid snelheidsverhoging* aan ProRail aan. In het memo is de dynamische indrukkingseis/kritische snelheid beoordeeld op twee representatieve deelsecties; 'Omdat het om een reeds bestaand spoortraject gaat, is voor de beoordeling van de staat van de baan alleen gekeken naar aspecten die een relatie hebben met de snelheidsverhoging'. Samengevat concludeert het ingenieursbureau 'dat het huidige baanlichaam met de aangenomen geotechnische grondparameters van het grondonderzoek voldoet aan de volgens OVS00056-7.1 gestelde eisen van de dynamische snelheid'. Op de meest ongunstige deelsectie volgt uit de berekening namelijk dat 60% van de kritische snelheid op 146 km/u ligt, wat hoger is dan de ontwerpsnelheid van 140 km/u. Daarnaast beveelt het ingenieursbureau aan om aanvullend grondonderzoek uit te voeren om de aangenomen geotechnische grondparameters te bevestigen (Arcadis, 2015e: 2, 9).

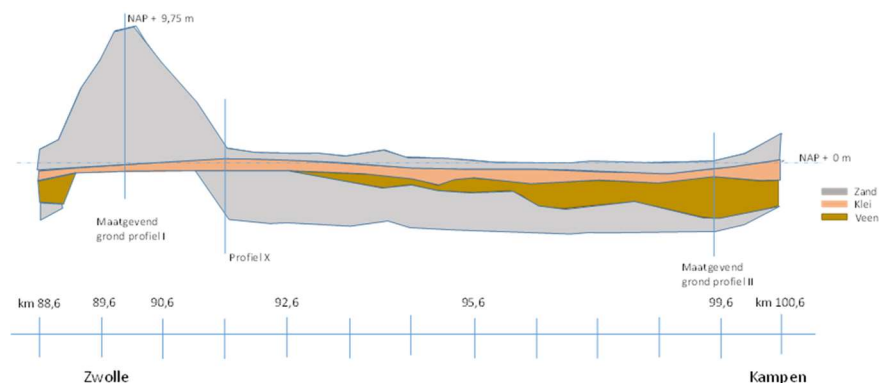
¹⁸⁾ Op 24 juni 2015 heeft het ingenieursbureau bij twee bedrijven een offerte gevraagd voor het grondonderzoek. Na beoordeling van de offertes adviseert het ingenieursbureau de opdracht te gunnen aan Fugro. De opdrachtwaarde van het grondonderzoek bepaalt ongeveer driekwart van de financiële consequenties van het verzoek tot wijziging.

¹⁹⁾ Op 24 juni 2015 bevestigt provincie Overijssel (2015) het aanvullend budget voor de planuitwerking. Later, op 5 januari 2015, bevestigt provincie Overijssel (2016a) nog een door ProRail (2015a) gevraagd extra aanvullend budget voor de afronding van de planuitwerking. In totaal zijn de kosten voor de planuitwerking bijna verdubbeld. Uit de interviews blijkt dat geotechnisch onderzoek in de gesprekken over het (extra) aanvullend budget niet specifiek ter sprake komt.

²⁰⁾ *VTW029 Geotechnische onderzoeken* is ook niet opgenomen in de bijlage financieel overzicht die vanaf het derde kwartaal 2015 bij de voortgangsrapportage is gevoegd (ProRail, 2015d). *VTW029 Geotechnische onderzoeken* is wel opgenomen in het VTW-overzicht van de verzoeken tot wijziging in de planuitwerkingsfase d.d. 22 maart 2016.

Kader 3. Schematische weergave grondopbouw traject Zwolle-Kampen (Arcadis, 2015e)

In het memo *Quickscan haalbaarheid snelheidsverhoging* is een schematische weergave opgenomen van de grondopbouw op het traject Zwolle-Kampen. Uit de beschikbare geotechnische onderzoeken blijkt dat de veenlaag in laagdikte verschilt. In het memo is de dynamische indrukkingsseis/kritische snelheid beoordeeld op twee representatieve deelsecties, namelijk km 89.719 (maatgevend grondprofiel I, hooggelegen gedeelte) en km 99,4 (maatgevend grondprofiel II, laaggelegen gedeelte).



Figuur 3. Schematische weergave grondopbouw traject Zwolle-Kampen

Op 18 januari 2016 stuurt de systeemspecialist geotechniek zijn reactie op het memo *Quickscan haalbaarheid snelheidsverhoging*, samengevat: 'Veen is de kritieke laag. Voor deze laag geldt een C_s tussen 50 en 80 m/s. De ondergrens ligt dus onder de toekomstige snelheid²¹⁾. Kritisch. De waarde voor de veenlaag die Arcadis heeft gehanteerd ligt net boven de minimale waarde. Om de discussie over de juistheid van de waarde te sluiten, is een seismische sondering nodig²²⁾. De rail system engineer stuurt de reactie van de systeemspecialist geotechniek dezelfde dag door aan het ingenieursbureau met de vraag of het ingenieursbureau het eens is met de conclusie dat een seismische sondering nodig is en daarvoor een verzoek tot wijziging kan indienen. Ook vraagt de rail system engineer wat het risico is als de aanbesteding van de realisatie van het project Zwolle-Kampen wordt ingezet op grond van alleen het memo *Quickscan haalbaarheid snelheidsverhoging*.

VTW R-001 Geotechnische onderzoek

Intussen heeft het ingenieursbureau een voorstel ingediend voor het 'optimaliseren' van het aanvullend geotechnisch onderzoek. Uit de interviews blijkt dat het ingenieursbureau het aanvullend geotechnisch onderzoek op basis van zogenoemde beheerste risico's heeft geoptimaliseerd. Onder het kopje 'optimalisatie' wordt in het voorstel ingegaan op de sonderingen ten behoeve van de fundering van de bovenleidingpalen. Als de uitvoering van het aanvullend geotechnisch onderzoek wordt verschoven naar de aannemer en geen sonderingen aan de aannemer beschikbaar worden gesteld, zal dat wellicht resulteren in duurdere inschrijvingen. Het ingenieursbureau adviseert daarom:

²¹⁾ Uit de berekening volgt dat 60% van de kritische snelheid tussen de 108 en 184 km/u ligt.

²²⁾ Op 13 november 2015 stuurt de systeemspecialist geotechniek zijn reactie op een eerste versie van het memo *Quickscan haalbaarheid snelheidsverhoging*. In die eerste versie is nog niet duidelijk hoe de grond op het traject Zwolle-Kampen is opgebouwd. Gelet op de dikte van de zogenoemde cohesieve grond lijkt het de systeemspecialist geotechniek aannemelijk dat niet aan de dynamische indrukkingsseis/kritische treinsnelheid wordt voldaan. Wat wordt er dan gedaan als correctieve maatregel, vraagt de systeemspecialist geotechniek zich af.

‘Gezien de benoemde risico’s wordt alsnog aanbevolen een aantal sonderingen in de baan te laten uitvoeren. Met een aantal extra sonderingen heeft de aannemer meer informatie ter beschikking om een zettingsprognose en/of eventueel een alternatief funderingsadvies op te stellen. Hopelijk zal dit leiden tot een optimale aanbidding’ (Arcadis, 2015b: 7)²³⁾.

Na uitleg door het ingenieursbureau reageert de rail system engineer op 21 september 2015 op het voorstel, onder meer: ‘Inhoudelijk kan ik met de aanpassingen akkoord gaan (...). Ik begrijp dat hiermee een deel van de onbekendheid van de bodem in de vorm van een risico naar de uitvoeringsperiode/aannemer wordt doorgezet. Kan dit risico worden afgeschat?’. Uit de interviews blijkt dat de laatste vraag is besproken met het ingenieursbureau. Het precieze antwoord op de vraag is ons niet duidelijk geworden; de rail system engineer verwijst naar het verzoek tot wijziging *VTW R-001 Geotechnische onderzoeken*. Wel acteert het ingenieursbureau juist op het tijdig laten uitvoeren van het grondonderzoek, zodat de sonderingen kunnen worden opgenomen in het aanbestedingsdossier. Zo deelt het ingenieursbureau – vooruitlopend op het verzoek tot wijziging *VTW R-001 Geotechnische onderzoeken* – de (aangepaste) offerte van Fugro op 20 januari 2016 met ProRail met het verzoek akkoord te gaan met de opdracht aan Fugro.

Op 8 februari 2016 dient het ingenieursbureau het verzoek tot wijziging *VTW R-001 Geotechnische onderzoeken* in. Het onderzoek is bedoeld ‘ter onderbouwing van het geotechnisch advies voor de baanconstructie en zal opgenomen worden in het aanbestedingsdossier’. De werkzaamheden bestaan onder meer uit grondonderzoek en ‘geotechnisch advies voor baanconstructie (o.a. zetting bovenleiding en baan berekening statisch/dynamisch)’. ProRail ondertekent het verzoek tot wijziging voor akkoord op 8 maart 2016, na het voor akkoord te hebben voorgelegd aan de opdrachtgevers. In overleg met de opdrachtgevers komt het onderzoek formeel ten laste van de realisatiefase, maar wordt het onderzoek wel door ProRail uitgevoerd zodat het onderzoek kan worden opgenomen in het aanbestedingsdossier en de risico’s voor de aannemer zo klein mogelijk worden gehouden. (Deze afspraak is vastgelegd in het VTW-overzicht van de verzoeken tot wijziging in de planuitwerkingsfase d.d. 22 maart 2016). Met de werkzaamheden is dan ook niet gewacht; het ingenieursbureau geeft, in overleg met ProRail, op 4 februari 2016 Fugro al opdracht voor het grondonderzoek.

4.4 Realisatie project Zwolle-Kampen

De daadwerkelijke realisatie van het project Zwolle-Kampen dragen de projectmanager en projectcoördinator van ProRail op 1 april 2016 over aan een nieuwe projectmanager en projectcoördinator. (Er is geen overdrachtsdocument opgesteld). De nieuwe projectmanager en projectcoördinator hebben in januari 2016 al kennis gemaakt met de projectgroep Kamperlijn. Uit de interviews blijkt dat de reden voor de overdracht van het project Zwolle-Kampen de situatie bij een ander project is. De ‘oude’ projectmanager en projectcoördinator hebben er nog voor gezorgd dat het aanbestedingsdossier gereed is²⁴⁾.

²³⁾ Het voorstel voor het ‘optimaliseren’ van het aanvullend geotechnisch onderzoek gaat uit van minder sonderingen, alleen ter hoogte van de spoorwegovergangen (Arcadis, 2015b).

²⁴⁾ Voordat het aanbestedingsdossier wordt vrijgegeven, zijn er op 22 februari 2016 en 1 maart 2016 toetsingssessies bij het ingenieursbureau waarin de compleetheid en integraliteit van het aanbestedingsdossier is getoetst. Vanuit ProRail nemen de ‘oude’ projectmanager, de bouwmanager en de rail system engineer deel. Uit de interviews blijkt dat het dan nog ontbrekende geotechnisch advies voor baanconstructie en grondonderzoek niet ter sprake komt.

Het aanbestedingsdossier bevat tientallen bindende en informatieve documenten, waaronder het door het ingenieursbureau opgestelde railverkeerstechnisch ontwerp en gemaakte referentieontwerp voor de elektrificatie en (de onderdoorgang bij) het station Zwolle Stadshagen. In *Nota van inlichtingen 3* wordt onder meer het door Fugro (2016) op 23 maart 2016 opgeleverde grondonderzoek aan het aanbestedingsdossier toegevoegd²⁵).

Het geotechnisch advies voor de baanconstructie komt niet ter sprake. Uit de interviews blijkt dat door het ingenieursbureau wel werkzaamheden in het kader van *VTW R-001 Geotechnische onderzoeken* zouden zijn uitgevoerd, maar dat het geotechnisch advies voor baanconstructie niet aan ProRail is aangeboden. (De resultaten van de door het ingenieursbureau uitgevoerde werkzaamheden zijn voor ons niet traceerbaar).

Start werkzaamheden project Zwolle-Kampen

Op 12 januari 2017 geven vertegenwoordigers van provincie Overijssel, gemeente Kampen, gemeente Zwolle en ProRail Regio Noord-Oost met onthullen van een bouwboard bij station Zwolle Stadshagen het startsein voor de werkzaamheden aan het spoor tussen Zwolle en Kampen. Dezelfde avond vindt een inloopavond plaats over de planning en uitvoering van de werkzaamheden (<https://www.prorail.nl/nieuws/start-werk-aan-kamperlijn>).

4.5 Aandacht voor stabiliteit bodem in realisatiefase

Ontwerputgangspuntennotitie geotechniek

De aannemer realiseert het project door middel van ontwerp- en uitvoeringswerkzaamheden. Uit de interviews blijkt dat directbetrokkenen bij de aannemer en ProRail de kwaliteit van hun samenwerking als goed beoordelen, wat niet wegneemt dat er (later) soms discussie is over verzoeken tot wijziging. Voor de ontwerpwerkzaamheden die betrekking hebben op de stabiliteit van het baanlichaam, daar waar het baanlichaam conform de functionele eis in de *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* moet worden verbreed, biedt de aannemer op 27 maart 2017 de *Ontwerputgangspuntennotitie geotechniek* ter acceptatie aan ProRail aan²⁶). In de *Ontwerputgangspuntennotitie geotechniek* zijn onder meer de relevante ontwerpvoorschriften en richtlijnen en het beschikbare geotechnisch onderzoek opgenomen (o.a. het door Fugro uitgevoerde grondonderzoek, evenals door BAM Infraconsult aanvullend uitgevoerd grondonderzoek) (BAM Infra, 2017d).

Uitvoeringsontwerp bovenleiding

Met betrekking tot het elektrificeren van de spoorlijn past de aannemer voor de bovenleidingspalen fabrieksfunderingen toe, zoals opgenomen in het *Railverkeerstechnisch ontwerp R-473100 Zwolle-Kampen* (Arcadis, 2016). Op enkele plekken past de aannemer een boorpaal toe, conform de functionele eis in de *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* (ProRail, 2016e). Het ontwerp is door de aannemer uitgedetailleerd in de *Ontwerphoofnotitie BVL: (UO) deel 1 & 2 km 88.000 – 100.960 d.d. 8 juni 2017*. Dit uitvoeringsontwerp is door de aannemer geverifieerd en door ProRail en het ingenieursbureau getoetst en geaccepteerd (BAM Infra, 2017a).

²⁵) In *Nota van inlichtingen 3* wordt ook een nieuwe versie van het referentieontwerp voor de elektrificatie toegevoegd, waarin een extra boorpaal voor de bovenleiding is toegevoegd.

²⁶) Het principe is dat de aannemer zelf de kwaliteitsborging op het ontwerp en de uitvoering verricht. Het uitvoeringsbegeleidingsteam – de bouwmanager geeft leiding aan het uitvoeringsbegeleidingsteam dat bestaat uit een coördinerend toetsers van het ingenieursbureau aangevuld met toetsers van de diverse vakgebieden – toetst of de aannemer werkt volgens de geaccepteerde plannen en vastgelegde procedures (...). De toetsing door het uitvoeringsteam vindt plaats op systeem-, proces- en productniveau (ProRail, 2016c).

Uitvoeringsontwerp baanlichaam²⁷⁾

Met betrekking tot het realiseren van de bovenbouwvernieuwing voert de aannemer de in de takenlijst bovenbouwvernieuwing omschreven werkzaamheden uit, conform de functionele eis in de *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* (ProRail, 2016e). Het ontwerp is door de aannemer uitgedetailleerd in de *Ontwerpnota UO baanlichaam* d.d. 1 juni 2017. Het bijbehorende *Ontwerprapport geotechniek inclusief monitoringsplan* d.d. 27 maart 2017 bevat samengevat het geotechnisch onderzoek voor de baanverbreding. Daarbij is gebruik gemaakt van o.a. het door Fugro uitgevoerde grondonderzoek, evenals door BAM Infraconsult aanvullend uitgevoerd grondonderzoek (BAM Infra, 2017c). In afwijking van de in de *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* opgenomen eis, is het baanlichaam tussen km 100,1 en km 100,4 niet verbreed en zijn het inspectiepad en de bovenleidingpalen naar de zuidzijde verplaatst (afwijkingscode AFW-0018)²⁸⁾. Het uitvoeringsontwerp is door de aannemer geverifieerd²⁹⁾ en door ProRail en het ingenieursbureau getoetst en geaccepteerd (BAM Infra, 2017b).

Kader 4. Risico stabiliteit baanlichaam ter plaatse van baanverbreding

In het *Werkplan spoorbouw* van de aannemer is 'zettingen en instabiliteit baanlichaam ter plaatse van baanverbreding' als een van de twee belangrijkste risico's opgenomen (BAM Infra, 2017g). Daarnaast is in het risicoregister van de aannemer aanvankelijk ook 'grondverbetering moet worden toegepast ter plaatse van nieuw cunet spoorbaan' als risico opgenomen. Het risico komt na een geotechnisch advies van BAM Infraconsult te vervallen; het risico is alleen van toepassing indien het spoor buiten het huidige baanlichaam komt te liggen en dit is nagenoeg niet het geval (BAM Infra, 2017f).

VTW2024 en VTW2025

Op 22 september 2017 dient de aannemer verzoek tot wijziging VTW2024 in voor het toepassen van een extra boorpaal bij station Zwolle Stadshagen, en op 25 september 2017 verzoek tot wijziging VTW2025 voor eveneens het toepassen van een extra boorpaal in Kampen. ProRail keurt deze verzoeken tot wijziging op 4 oktober 2017 af, omdat de grondslag niet duidelijk is. Detailengineering is een plicht/komt voor rekening van de aannemer. 'Overigens zou de opdrachtnemer ook kunnen betogen dat de ondergrond voor risico van opdrachtgever is', aldus de motivatie van de afkeuring van VTW2025, 'echter is daarvoor vereist (zorgvuldig) dat de opdrachtnemer aantoont dat hij alle voorzorgsmaatregelen heeft getroffen (...). Daaronder wordt in onderhavig geval in elk geval verstaan: vooraf waarschuwen.'

De aannemer merkt in haar reactie op dat 'op het referentieontwerp op diverse locaties boorpalen (zijn) aangegeven. Hierdoor ligt de verantwoordelijkheid voor dit onderdeel van het ontwerp bij ProRail. Tevens ontbreekt een expliciete disclaimer in de vraagspecificatie of ontwerp. Er is dus klaarblijkelijk sprake van een onjuist referentieontwerp waarvoor opdrachtgever op basis van de *UAV-GC 2005* paragraaf 3.2 verantwoordelijk is.

²⁷⁾ De aannemer merkt in de check op feitelijke juistheid op dat uitvoeringsontwerp bovenbouw juist zou zijn geweest.

²⁸⁾ In de bouwvergadering op 15 november 2016 meldt de aannemer dat voor de baanverbreding tussen km 100,1 en km 100,4 – de baanverbreding is volgens de toelichting op de betreffende functionele eis in de *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* nodig, 'omdat de bestaande baan is verzakt' (ProRail, 2016e: 26) – grondverbetering moet worden toegepast; 'de grond is slechter dan verwacht'. Onderzoek naar mogelijk aanvullende maatregelen loopt dan nog (ProRail, 2016a: 3). Het is aanleiding voor de bouwmanager om in de projectgroep Kamperlijn (2016a) op 17 november 2016 een risicowaarschuwing te geven; 'er is slappe ondergrond aangetroffen onder het spoorbed nabij Kampen'. Uiteindelijk worden als maatregel het inspectiepad en de bovenleidingpalen dus naar de zuidzijde verplaatst.

²⁹⁾ Het *Verificatieplan baanlichaam* d.d. 17 februari 2017 beschrijft de verificatiemethode voor het uitvoeringsontwerp van het baanlichaam. Aandachtspunt voor de baanverbreding is dat het profiel wordt uitgewerkt conform OVS00056-7.1, *Ontwerpvoorschrift baanlichaam en geotechniek* (BAM Infra, 2017e).

In *Nota van inlichtingen 3* is overigens een nieuwe versie van het referentieontwerp toegevoegd, waarin een extra boorpaal is toegevoegd. Hieruit kan worden opgemaakt dat opdrachtgever dit onderdeel van de engineering tot op het niveau 'fundatietype' is uitgewerkt'.

Als ProRail op 15 januari 2018 bij verzoeken tot wijziging opnieuw afkeurt is het bodemprobleem intussen aan licht gekomen. De aannemer heeft ontwerpverplichtingen en had volgens ProRail zelf de wijze van fundering moeten bepalen.

4.6 Ingebruikname vernieuwde spoor Zwolle-Kampen

Intussen werkt de aannemer van 5 juni 2017 tot en met 27 augustus 2017 aan de complete vernieuwing van het spoor tussen Zwolle en Kampen, de bouw van station Zwolle Stadshagen en de aanpak van station Kampen. Om de werkzaamheden uit te kunnen voeren is er tijdens deze twaalf weken geen treinverkeer mogelijk; NS zet bussen in. Voorafgaand aan de twaalf weken werkt de aannemer al aan het verwijderen van in onbruik geraakte sporen in Kampen en tijdens enkele nachten aan voorbereidende werkzaamheden.

Na twaalf weken kan er vanaf 28 augustus 2017 weer met de trein tussen Zwolle en Kampen worden gereisd³⁰⁾. Om de ingebruikname te vieren worden er croissantjes uitgedeeld aan de reizigers.

Onder de noemer 'nu nog even buffelen, straks op stroom' is het spoor tussen Zwolle en Kampen compleet vernieuwd. In de projectgroep Kamperlijn (2017c) op 24 augustus 2017 spreekt ProRail over 'een visitekaartje' dat de aannemer heeft afgeleverd, al blijkt bij een latere detailopname dat er nog diverse onvolkomenheden zijn (Projectgroep Kamperlijn, 2017b).

NS rijdt tot de ingang van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2017 nog met de vertrouwde dieseltrein, daarna is het de bedoeling dat Keolis met nieuwe, elektrische Flirt-treinen gaat rijden. Met de opdrachtgevers is overeengekomen dat ProRail de elektrificatie op 1 november 2017 oplevert voor het proefbedrijf.

Kader 5. Aanbesteding concessie Zwolle-Kampen

Tijdens de planuitwerkingsfase maakt provincie Overijssel op 16 juni 2015 bekend dat Synthus (sinds oktober 2017 Keolis) het treinvervoer op de trajecten Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede gaat verzorgen. De uitslag van de aanbesteding liet wat langer op zich wachten nadat er, in het licht van onregelmatigheden bij een aanbesteding in Limburg, politieke discussie was ontstaan over deelname van de NS aan de aanbesteding. Synthus gaat met nieuwe, elektrische Flirt-treinen rijden.

³⁰⁾ Uit de interviews blijkt dat bij de ingebruikname van het vernieuwde spoor tussen Zwolle en Kampen alle vereiste formulieren zijn ingevuld en afgetekend.

5. Verloop project Zwolle-Kampen II

Dit hoofdstuk presenteert het tweede deel van de reconstructie van het feitelijk verloop van het project Zwolle-Kampen, na de ingebruikname van het vernieuwde spoor tussen Zwolle en Kampen tot en met de keuze om vooralsnog met 100 km/u te blijven rijden en station Zwolle Stadshagen nog niet in gebruik te nemen.

5.1 Herstel beschadigde bovenleiding

Op 11 september 2017 raakt een vrachtwagen de bovenleiding bij het oversteken van het spoor tussen Zwolle en Kampen op de Oosterlandweg in IJsselmuiden. De bovenleiding is over ruim een kilometer beschadigd (<https://www.prorail.nl/projecten/zwollekampen/nieuws/herstel-bovenleiding-na-eerdere-aanrijding>).

ProRail Regio Noord-Oost vraagt het project Zwolle-Kampen om de beschadigde bovenleiding te herstellen. In overleg met het ingenieurbureau en de aannemer, vraagt ProRail op 14 september 2017 een verzoek tot wijziging voor de herstelwerkzaamheden in te dienen. Op 21 september 2017 dient de aannemer *VTW2021 Herstellen beschadigde bovenleiding* in³¹). De herstelwerkzaamheden vinden tijdens zes avonden/nachten tussen 23 oktober 2017 en 2 november 2017 plaats. Om de werkzaamheden uit te kunnen voeren is er tijdens deze avonden geen treinverkeer mogelijk; NS zet bussen in.

5.2 Bodemprobleem komt aan het licht

Bewegende bovenleidingpalen

Op 1 november 2017 komt er een melding van de onderhoudsaannemer binnen bij ProRail Regio Noord-Oost dat bij een treinpassage bovenleidingpaal 99/11 visueel beweegt. Uit de interviews blijkt dat de aannemer op dat moment zelf ook al heeft aangegeven/waargenomen dat een aantal bovenleidingpalen beweegt.

ProRail Regio Noord-Oost geeft op 2 november 2017 de melding per e-mail door aan de rail system engineer, die de melding op zijn beurt doorstuurt aan de projectmanager en bouwmanager. De melding leidt tot enige discussie over wie proceseigenaar is; volgens de bouwmanager is dat de rail system engineer 'omdat de basis ligt in het contract; buiten is gebouwd wat (is) gevraagd'. De projectmanager benadrukt dat er snel een oplossing gevonden moet worden; 'feit is dat palen goed moeten staan, met of zonder verzoek tot meerwerk'.

Uit de interviews blijkt dat het vermoeden aanvankelijk is dat de herstelwerkzaamheden de oorzaak zijn van het bewegen van de bovenleidingpalen. Afgesproken wordt dat het ingenieurbureau eerst een meting uitvoert naar de rechtstand van de bovenleidingpalen die bij een treinpassage visueel bewegen.

³¹) De kosten van de herstelwerkzaamheden worden door de verzekering betaald, geeft de projectmanager in de projectgroep Kamperlijn (2017b) op 5 oktober 2017 aan.

Op 6 november 2017 brengt het ingenieursbureau verslag uit. Van veertien bovenleidingpalen rond km 99 heeft het ingenieursbureau de rechtstand gemeten. 'Een zestal palen in het gebied voldoen nu niet aan de eisen en staan enkele tiende graden buiten nieuwbouwtolerantie. Mogelijk is dit het gevolg van de trillingen.' Het ingenieursbureau adviseert om over een à twee weken opnieuw de rechtstand van de bovenleidingpalen te meten om vast te stellen of ze inderdaad mogelijk scheef zakken door de trillingen.

Intussen stelt ProRail op respectievelijk 7 november 2017 en 9 november 2017 zowel de aannemer als de projectgroep Kamperlijn op de hoogte. In zijn e-mail aan de aannemer verwijst de projectmanager naar OVS00024-8.1, het *Ontwerpvoorschrift bovenleiding en draagconstructie*. 'Feit is dat er een afwijking is op de voorschriften, waarvan de volledige omvang thans nog niet bekend is. De start elektrische exploitatie per 10 december 2017 zal veel media-aandacht krijgen. Het is in ons aller belang dat dit in de opstart en de periode daarna probleemloos verloopt. Graag ontvangt ProRail hierop spoedig een formele reactie.'

In de projectgroep Kamperlijn (2017a) geeft de projectmanager daarbij aan dat 'dit issue het rijden met elektrische treinen op het baanvak Zwolle-Kampen niet in de weg (staat)'.

Op 16 november 2017 voert het ingenieursbureau samen met de aannemer opnieuw een meting uit naar de rechtstand van de bovenleidingpalen. Dezelfde dag brengt het ingenieursbureau verslag uit. 'De conclusie is dat de rechtstand van de palen niet/nauwelijks is verslechterd. (...) Het lijkt dat door de trillingen de draagconstructie niet op korte termijn scheef zal zakken.' Wel blijkt uit de meting dat een draagconstructie die exact haaks staat tijdens een treinpassage kortstondig anderhalve graad kan afwijken, wat een verschuiving van de rijdraad met circa 15 cm impliceert. Een dergelijke verschuiving past binnen de pantograafbreedte, maar is niet wenselijk. 'Onbekend is wat een hogere snelheid straks doet met de trillingen in de draagconstructie en eveneens is onbekend wat een bewegende rijdraad doet in relatie tot de pantograaf. Als de rijdraad door trilling loskomt van de pantograaf kan een vlam-boog ontstaan met schade aan de rijdraad tot gevolg.' Het ingenieursbureau adviseert om alvast na te denken over de mogelijke consequenties, maatregelen en/of monitoring als er met elektrische treinen wordt gereden.

Op 21 november 2017 geeft de aannemer een reactie aan ProRail. In zijn e-mail geeft de projectmanager van de aannemer aan dat alle onderbouwingen en verificaties zijn geleverd bij het ontwerp³²). Daarnaast verwijst hij naar een reactie van Sweco die op verzoek van de aannemer een en ander heeft uitgezocht: 'Bij het ontwerp van de bovenleidingdraagconstructie zijn er berekeningen gemaakt volgens RLN00009 waarmee de type fundering en paal zijn bepaald. De berekeningen zijn representatief voor deze situatie. Voor zowel de spanrichting als de paal met arm zijn dezelfde type fundering toegepast (type V2b). Voor de palen bij de spanrichtingen zijn er HE-113 palen toegepast (HE240B) en de palen met arm een HE-104 (HE240A). De keuze voor een prefab fundering is gedaan volgens OVS00024-8.1, paragraaf 2.1. De situatie waar de scheefstand is opgetreden betreft een bestaand baanlichaam waar geen zettingen in de baan meer worden verwacht. Hiervoor is dan ook voor prefab funderingen gekozen als funderingsmethoden'.

³²) Bijgevoegd is alvast het *Krachtenberekeningsrapport ten behoeve van palen 97/14, 97/15, 97/16 en 98/01* (Sweco, 2017).

Stabilisatie bovenleidingpalen I

Op 23 november 2017 is er een gezamenlijk spoedberaad van ProRail (Regio Noord-Oost), de aannemer en Keolis in de bouwkeet. De urgentie wordt mede ingegeven door dat in de nachten tussen 24 en 26 november 2017 de eerste opleidingsritten met de nieuwe, elektrische Flirt-treinen plaatsvinden. Het risico van het gering scheef staan en bewegen van een aantal bovenleidingpalen vindt ProRail echter te groot om het rijden met elektrische treinen zonder maatregelen toe te staan³³). De gezamenlijk gedragen mening in het spoedberaad wat betreft de oorzaak is dat de toegepaste fabrieksfunderingen onvoldoende fundament geven voor de bovenleidingpalen ('de bodem ter plekke is slap')³⁴). Gezocht wordt naar een tijdelijke oplossing om het proefbedrijf en de exploitatie vanaf 10 december 2017 verantwoord door te kunnen laten gaan, gevolgd door een definitieve oplossing waarvoor een langere treinvrije periode in februari 2018 kan worden gebruikt. Die tijdelijke oplossing bestaat uit het stellen van de bovenleidingpalen die scheef staan en het in twee stappen schoren van alle bovenleidingpalen die bewegen. In de eerste stap wordt één bovenleidingpaal geschoord. Als uit monitoring blijkt dat deze oplossing voldoende is, worden in de tweede stap alle bovenleidingpalen geschoord (ProRail, 2017c)³⁵).

Na het gezamenlijk spoedberaad geeft ProRail de vertegenwoordiger van provincie Overijssel in de projectgroep Kamperlijn een update. In zijn e-mail d.d. 23 november 2017 gaat de projectmanager in op de te nemen preventieve maatregelen en geeft hij aan dat het nog steeds zo is dat het issue met de bewegende bovenleidingpalen een veilige exploitatie vanaf 10 december 2017 niet in de weg staat.

In de nacht van 23 op 24 november 2017 treft de aannemer de maatregelen (stellen bovenleidingpalen, schoren één bovenleidingpaal). Er worden die nacht nog geen metingen uitgevoerd. Op 30 november 2017 dient de aannemer voor deze maatregelen VTW2052 in. ProRail keurt dit verzoek tot wijziging op 29 januari 2018 af, omdat samengevat de aannemer een ontwerptaak heeft en de stabiliteitsproblemen derhalve voor risico van de aannemer komen. De aannemer merkt in haar reactie samengevat op dat ProRail verantwoordelijk is indien de voorgeschreven fabrieksfunderingen onvoldoende fundament geven voor de bovenleidingpalen, en dat de op verzoek van ProRail getroffen maatregelen voor rekening en risico van ProRail zijn.

Proefbedrijf Keolis

Omdat de nieuwe, elektrische Flirt-treinen eerder nog niet zijn toegelaten op het spoor³⁶), vinden in de nacht van 24 op 25 november 2017 de eerste opleidingsritten plaats. Tijdens deze opleidingsritten met lastgeving op snelheid blijkt de gekozen oplossing nog niet voldoende. Bovendien blijkt dat bij snelheden boven de 100 km/u de onderbouw in beweging komt. Afgesproken wordt om de gekozen oplossing op 26 november 2017 nogmaals te beoordelen tijdens een passage van de dieseltrein.

³³) ProRail Regio Noord-Oost heeft op 20 november 2017 per e-mail aangegeven dat het gering scheef staan en bewegen van een aantal bovenleidingpalen niet alleen niet wenselijk is, maar ook niet kan; 'met onderstaande moeten we gewoon niet willen rijden'.

³⁴) In de interviews wijst de aannemer erop dat ook niet uitgesloten moet worden dat het bouwrijp maken van het naastgelegen industrieterrein Spoorlanden aan de Oostlandweg in IJsselmuiden (direct naast het spoor is bijvoorbeeld de grondwaterstand verlaagd) de oorzaak is van het gering scheef staan en bewegen van de bovenleidingpalen.

³⁵) Een voorstel voor de definitieve oplossing moet nog worden uitgewerkt; dieptefundering lijkt op dat moment het meest voor de hand te liggen (ProRail, 2017c).

³⁶) In de projectgroep Kamperlijn (2017a) op 9 november 2017 informeert ProRail naar de start van het proefbedrijf. Provincie Overijssel geeft aan dat het uitblijven van de toelating op het spoor een zorgpunt is dat in het zogenoemde implementatie-overleg wordt opgepakt. (Eerder, in de projectgroep Kamperlijn (2017d) op 8 juni 2017 verwijst ProRail al naar de zorg die de Inspectie Leefomgeving en Transport heeft geuit over de korte periode tussen het gereedkomen van het spoor tussen Zwolle en Kampen en de start van de exploitatie op 10 december 2017). Uit de interviews blijkt dat Keolis een beperkte ontheffingsvergunning voor alleen opleidingsritten (niet voor testritten) krijgt. Om toch te kunnen testen, vinden opleidingsritten plaats met lastgeving op snelheid (opleidingsritten met snelheden van 80, 100, 120 en 140 km/u).

Stabilisatie bovenleidingpalen II

Op 28 november 2017 is er opnieuw een gezamenlijk spoedberaad. Uit de interviews blijkt dat wordt gesproken over de stabiliteit van het baanlichaam en de spoedinzet van een meettrein. De rail system engineer vat in een *Actieplan verbetering stabiliteit bovenleidingmasten Zwolle-Kampen* de voorkeur voor de stabilisatie van de bovenleidingpalen samen. Uitgangspunt is een verbetering van de stabiliteit ten behoeve van een maximale snelheid van 100 km/u (plaatselijke snelheidsreductie) (ProRail, 2017a).

Uit de interviews blijkt dat de projectmanager voor het tweede gezamenlijke spoedberaad de vertegenwoordiger van provincie Overijssel in de projectgroep Kamperlijn telefonisch informeert dat een en ander toch ernstiger is dan gedacht en dat ter hoogte van de Oostlandweg in IJsselmuiden mogelijk geen 140 km/u gereden kan worden.

Op 30 november 2017 stuurt de projectmanager ter informatie een e-mail door die hij aan gemeente Kampen heeft gestuurd in verband met op 3 december 2017 uit te voeren werkzaamheden.

Tijdens enkele nachten tussen 28 november 2017 en 8 december 2017 treft de aannemer de maatregelen (stabiliseren bovenleidingpalen).

Op 7 december 2017 dient de aannemer voor deze maatregelen VTW2053 in³⁷). ProRail keurt dit verzoek tot wijziging op 29 januari 2018 af, omdat samengevat de aannemer een ontwerptaak heeft en de stabiliteitsproblemen derhalve voor risico van de aannemer komen.

De aannemer merkt in haar reactie samengevat op dat ProRail verantwoordelijk is indien de voorgeschreven fabrieksfunderingen onvoldoende fundament geven voor de bovenleidingpalen, en dat de op verzoek van ProRail getroffen maatregelen voor rekening en risico van ProRail zijn.

Keuze 100 km/u en nog niet in gebruik nemen station Zwolle Stadshagen

Op 30 november 2017 vraagt ProRail aan de aannemer om stukken waaruit blijkt dat de stabiliteit van het baanlichaam voldoet. 'Wij zijn in het kader van de bewijsvoering dat het nieuw aangelegde spoor voldoet aan de nieuwe baanvaknelheid van 140 km/u, dringend op zoek naar het volgende: aantoonbaarheid dat wordt voldaan aan OVS00056-7.1 (de eis met betrekking tot de dynamische indrukking voor het hele tracé) en stabiliteitsberekeningen volgens RLN00414-1 voor het hele tracé. Deze gegevens zijn van essentieel belang voor te nemen directiebesluiten ten aanzien van de nieuwe dienstregeling (...).' In een tweede e-mail corrigeert de projectmanager zijn vraag, omdat tijdens de aanbesteding RLN00414-1, *Richtlijn beoordelen constructieve veiligheid bestaande baanlichamen* nog niet van kracht was. 'Op dat moment hadden we in plaats daarvan een toets op basis van NEN8700 bestaande bouw in combinatie met OVS00056-7.1. Mocht dit onverhoopt niet beschikbaar zijn, mag RLN00414-1 worden gehanteerd welke met een lagere belasting en lagere criteria rekt.'

Uit de interviews blijkt dat de vraag van ProRail de aannemer zeer verbaast. Niet alleen heeft ProRail een dergelijke bewijsvoering nog niet eerder gevraagd, ook behoort het in het project Zwolle-Kampen naar de opvatting van de aannemer niet tot zijn verantwoordelijkheid. De projectmanager van de aannemer wil evenwel behulpzaam zijn en stuurt op 4 december 2017 een eerste reactie. Uit een eerste berekening van BAM Infraconsult blijkt dat mogelijk niet aan de kritische treinsnelheid wordt voldaan. Het advies is om een seismische sondering uit te voeren om de kritische treinsnelheid te evalueren. Daarnaast is een nadere analyse nodig of aan de statische- en dynamische indrukkingseis wordt voldaan.

³⁷) Op 17 januari 2018 dient de aannemer VTW2058 in voor het met zinkspray behandelen van de kabels en klemmen in verband met diefstalpreventie. (Omdat het ging om een spoedlevering waren alleen koperen kabels en klemmen beschikbaar). ProRail keurt dit verzoek tot wijziging op 29 januari 2018 af, omdat diefstalgevoeligheid van koperen materialen algemeen bekend wordt verondersteld.

Intussen raakt een en ander met het oog op de ingang van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2017 in een stroomversnelling. Op 3 december 2017 worden er testritten met de meettrein uitgevoerd. Op 4 en 5 december 2017 zijn er diverse overleggen, waaronder zogenoemde snelkookpansessies. Van deze snelkookpansessies is geen verslag gemaakt. Uit de interviews blijkt dat wordt gesproken over de stabiliteit van het baanlichaam en de consequenties voor de dienstregeling. Uit de interviews blijkt ook dat de aannemer niet is uitgenodigd. Het ingenieursbureau voert een beknopte analyse uit van de stabiliteit van het baanlichaam, waarbij RLN00414-1, *Richtlijn beoordelen constructieve veiligheid* bestaande baanlichamen wordt gehanteerd. Deze richtlijn is vanaf 1 juli 2016 – dus na de gunning van de realisatie van het project Zwolle-Kampen aan de aannemer – van kracht geworden. Samengevat concludeert het ingenieursbureau dat de stabiliteit van het baanlichaam niet voldoet aan de gestelde eisen voor een bestaand baanlichaam. 'Op basis van het principe van bewezen sterkte voldoet de stabiliteit bij een spoorbelasting zoals aanwezig voor de ombouw van de lijn. Dat betekent in geval van een spoorbelasting met vergelijkbare aslasten en treinsnelheid. Hogere treinsnelheden zullen de stabiliteit van de aardebaan negatief beïnvloeden en zijn derhalve niet aan te bevelen op de sectie waar sprake is van een pakket klei en/of veen met een dikte van 1,4 m of meer' (Arcadis, 2017: 3).

Op basis van de conclusie van het ingenieursbureau en een review door Movares (2017)³⁸) besluit ProRail dat nog niet met 140 km/u kan worden gereden. Er worden drie logistieke scenario's opgesteld waarin met 100 km/u wordt gereden. In het eerste scenario wordt de dienstregeling 2018 gereden (waarbij station Zwolle Stadshagen twee keer per uur wordt bediend), in het tweede scenario wordt de dienstregeling 2018 gereden waarbij station Zwolle Stadshagen één keer per uur wordt bediend en in het derde scenario wordt de dienstregeling 2017 gereden waarbij station Zwolle Stadshagen nog niet in gebruik wordt genomen (ProRail, 2017b).

Uit de interviews blijkt dat ProRail, na een directeurenoverleg, op 6 december 2017 eerst provincie Overijssel ambtelijk informeert. Nog dezelfde dag is er een bestuurlijk overleg waarin provincie en gemeenten aangeven dat duidelijkheid en een robuuste treindienst met voldoende overstaptijd op station Zwolle voor hen belangrijk zijn. Op basis hiervan kiest ProRail voor het derde scenario waarbij het nieuwe station Zwolle Stadshagen nog niet in gebruik wordt genomen. Op 7 december 2017 is er een gezamenlijke persconferentie waarin de keuze wordt toegelicht.

³⁸) Movares werkt de review en de (on)mogelijkheden van een snelheidsverhoging op delen van het spoor tussen Zwolle en Kampen na 6 december 2017 verder uit.

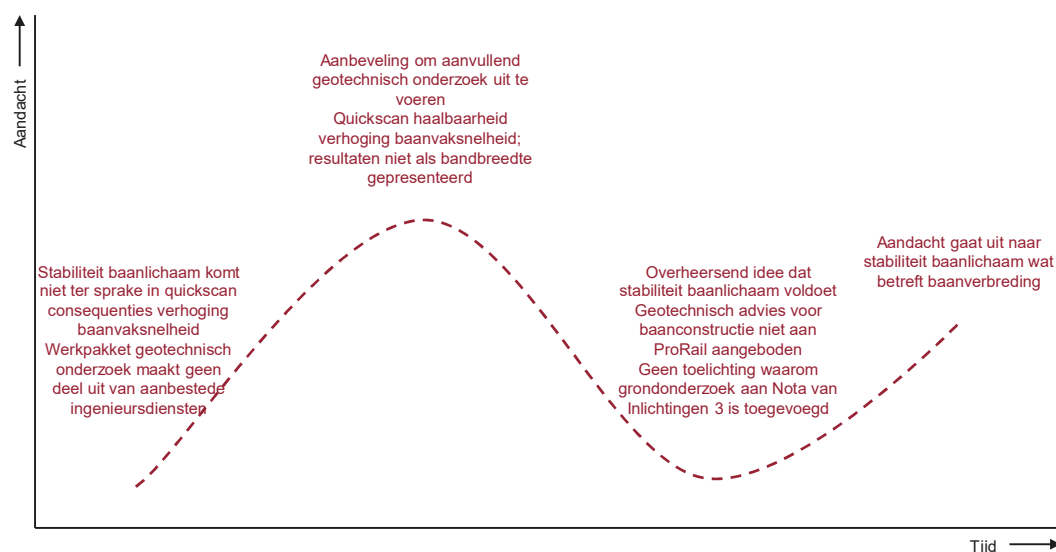
6. Analyse verloop project Zwolle-Kampen

Dit hoofdstuk presenteert de analyse naar een verklaring van het feitelijk verloop van het project Zwolle-Kampen, mede in relatie tot de contractuele afspraken. Ook het late moment waarop duidelijk werd dat er geen 140 km/u kan worden gereden is meegenomen. Daarbij is onder meer gebruik gemaakt van de door Royal HaskoningDHV uitgevoerde analyse van het al dan niet uitgevoerde geotechnisch onderzoek.

Vooraf constateren wij dat het bodemprobleem dat kort voor de ingang van de nieuwe dienstregeling op 10 december 2017 aan het licht komt iedereen – zowel ProRail als haar opdrachtgevers (provincie en gemeenten) en opdrachtnemers (ingenieursbureau en aannemer) – heeft verrast. Iedereen heeft zich ingezet om het spoor tussen Zwolle en Kampen dusdanig te vernieuwen om met ingang van de nieuwe dienstregeling met 140 km/u te gaan rijden en ook station Zwolle Stadshagen in gebruik te nemen. *‘Het is atypisch voor ProRail’*, verwoordt een van de betrokkenen het in de interviews; ProRail staat erom bekend in het algemeen gedegen onderzoek te doen. Van belang om te realiseren, is dat in een project als Zwolle-Kampen allerlei issues spelen. De analyse zoomt in op een van die issues, de stabiliteit van de bodem onder de spoorlijn. Van het geconstateerde bodemprobleem hebben diverse betrokkenen binnen ProRail niet alleen figuurlijk maar ook letterlijk wakker gelegen.

6.1 Aandacht voor stabiliteit bodem onder spoorlijn

Uit de analyse blijkt dat voor de stabiliteit van de bodem onder de spoorlijn (het baanlichaam of de onderbouw) tijdens het verloop van het project Zwolle-Kampen wisselend aandacht is. Wat ons daarin opvalt, mede gelet op de grondopbouw en de aandacht die er wel is, is dat de stabiliteit van het baanlichaam niet als risico in het risicodossier is opgenomen. Of, zoals Royal HaskoningDHV (2018b: 5) concludeert: ‘Het geotechnische deel aangaande de dynamica van de baan is geen integraal onderdeel geworden van het referentieontwerp, aanbestedingsdossier en risicodossier’.



Figuur 4. Aandacht voor stabiliteit baanlichaam in een oogopslag

Aanvankelijk is er in de planuitwerkingsfase niet of nauwelijks aandacht voor de stabiliteit van het baanlichaam. De context is er ook een waarin het overheersende idee is dat al veel onderzoek is gedaan. Dat neemt niet weg dat het onderzoeken van de benodigde infrastructurele aanpassingen en kosten voor een verhoging van de baanvaksnelheid naar 140 km/u onderdeel is van de door ProRail uit te werken voorkeursvariant. In deze door ProRail (2014h) uitgevoerde quickscan *Snelheidsverhoging Zwolle-Kampen; consequenties verhoging baanvaksnelheid van 100 naar 140 km/u* komt de stabiliteit van het baanlichaam niet ter sprake. Mede als gevolg daarvan maakt het werkpakket geotechnisch onderzoek geen deel uit van de aanbestede ingenieursdiensten³⁹).

Het verandert als het ingenieursbureau, mede naar aanleiding van reviewcommentaar van ProRail op het functioneel integraal systeemontwerp, aanbeveelt om aanvullend geotechnisch onderzoek uit te voeren. Het onderzoek is bedoeld om zekerheid te krijgen dat de elektrificatie en de verhoging van de baanvaksnelheid, evenals de baanverbreding en de bouw van de onderdoorgang bij station Zwolle Stadshagen realiseerbaar zijn.

Wij constateren dat de onbekendheid van de stabiliteit van het baanlichaam in het functioneel integraal systeemontwerp evenwel niet als risico in het risicodossier wordt opgenomen.

Voor het aanvullend geotechnisch onderzoek dient het ingenieursbureau *VTW029 Geotechnische onderzoeken* in. Vanwege de financiële consequenties vraagt ProRail het ingenieursbureau om het aanvullend geotechnisch onderzoek te 'optimaliseren' (lees: beknopter aanvullend geotechnisch onderzoek dan aanvankelijk door het ingenieursbureau voorgesteld) en een apart verzoek in te dienen voor een quickscan naar de haalbaarheid van de verhoging van de baanvaksnelheid (*VTW039 Quickscans geotechniek ten behoeve van snelheidsverhoging*).

In de *Quickscan haalbaarheid snelheidsverhoging* is de dynamische indrukkingseis/kritische snelheid beoordeeld. De conclusie is dat de stabiliteit van het baanlichaam voldoet, omdat op de meest ongunstige deelsectie 60% van de kritische snelheid op 146 km/u ligt, wat hoger is dan de ontwerp-snelheid van 140 km/u. Daarnaast is de aanbeveling om aanvullend grondonderzoek uit te voeren om de aangenomen geotechnische grondparameters te bevestigen (Arcadis, 2015e). De systeemspecialist geotechniek wijst er in zijn reactie op dat afhankelijk van de aangenomen grondparameters voor een kritische snelheid tussen de 108 en 184 km/u ligt en dus ook lager kan zijn dan de ontwerpsnelheid. Wij constateren dat de mogelijkheid dat de stabiliteit van het baanlichaam ook niet kan voldoen – 146 km/u is ook nauwelijks hoger dan de ontwerpsnelheid van 140 km/u – evenwel niet als risico in het risicodossier wordt opgenomen.

Het overheersende idee dat de stabiliteit van het baanlichaam voldoet, maakt dat er niet voldoende scherp is als het door Fugro uitgevoerde aanvullend grondonderzoek beschikbaar is. Weliswaar wordt het grondonderzoek in *Nota van inlichtingen 3* aan het aanbestedingsdossier toegevoegd, het geotechnisch advies voor baanconstructie – eveneens onderdeel van *VTW R-001 Geotechnisch onderzoek* – komt niet ter sprake. Dit advies is door het ingenieursbureau niet aan ProRail aangeboden.

Wij constateren dat onduidelijk is of en welk risico nu naar de realisatiefase is doorgeschoven.

In de realisatiefase gaat de aandacht vooral uit naar de stabiliteit van het baanlichaam wat betreft de baanverbreding. Het uitvoeringsontwerp is uitgedetailleerd in de *Ontwerpnota UO baanlichaam* die door de aannemer is geverifieerd en door ProRail en het ingenieursbureau getoetst en geaccepteerd (BAM Infra, 2017b).

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden worden er geen signaleringen gedaan.

³⁹) De verhoging van de baanvaksnelheid is vanaf de start van de werkzaamheden die deel uitmaken van de engineering onderdeel van de scope.

6.2 Confrontatie met contractuele afspraken

Uit de analyse blijkt dat het verloop van het project Zwolle-Kampen en de wisselende aandacht voor de stabiliteit van de bodem deels is te herleiden naar (het nakomen van) de contractuele afspraken tussen ProRail als opdrachtgever en haar opdrachtnemers (ingenieursbureau en aannemer).

Contractuele afspraken met ingenieursbureau

De contractuele afspraken met het ingenieursbureau zijn vastgelegd in een overeenkomst met bijbehorende contractdocumenten, waaronder de *Vraagspecificatie: opdrachtomschrijving Zwolle-Kampen, elektrificatie en aanleg halte Stadshagen* (ProRail, 2014i). Wat ons opvalt, is dat het werkpakket geotechnisch onderzoek geen deel uitmaakt van de engineering. Misschien verklaarbaar (vergelijk paragraaf 6.1), maar op basis van de ontwerpvoorschriften had geotechnisch onderzoek naar de stabiliteit van het baanlichaam verwacht mogen worden (Royal HaskoningDHV, 2018b).

Uit de analyse blijkt dat het ingenieursbureau, mede naar aanleiding van reviewcommentaar van ProRail op het functioneel integraal systeemontwerp, inventariseert of het beschikbare geotechnisch onderzoek voldoende is. De aanbeveling om aanvullend geotechnisch onderzoek uit te voeren, wordt opgevolgd door verzoeken tot wijziging.

Het eerste verzoek tot wijziging waarop ProRail akkoord geeft, is een onderzoek bedoeld om zekerheid te krijgen dat de verhoging van de baanvaksnelheid realiseerbaar is. Royal HaskoningDHV (2018b: 3) constateert met betrekking tot dit onderzoek dat het ingenieursbureau de resultaten van de quickscan als een bandbreedte had moeten presenteren. Ondanks de aanbeveling om aanvullend grondonderzoek uit te voeren om de aangenomen geotechnische grondparameters te bevestigen, 'is (er) geen melding dat dit kan leiden tot overschrijding van de normen, of een bandbreedte in de uitkomsten'. Als de systeemspecialist geotechniek in zijn reactie een dergelijke melding wel doet, lijkt het idee dat de stabiliteit van het baanlichaam voldoet al te hebben postgevat.

Het tweede verzoek tot wijziging waarop ProRail akkoord geeft is een onderzoek bedoeld 'ter onderbouwing van het geotechnisch advies voor de baanconstructie en zal opgenomen worden in het aanbestedingsdossier'. Wat ons opvalt, is dat dit geotechnisch advies voor de baanconstructie niet alleen niet aan ProRail is aangeboden, maar er door ProRail ook niet naar is gevraagd. Uit de interviews blijkt dat door het ingenieursbureau wel werkzaamheden zouden zijn uitgevoerd. Volgens het ingenieursbureau zouden de resultaten in essentie bevestigen dat de verhoging van de baanvaksnelheid haalbaar is. Deze resultaten zijn voor ons en Royal HaskoningDHV (2018b) echter niet traceerbaar. Op verzoek van ProRail heeft Royal HaskoningDHV (2018a: 10) daarom berekend of de stabiliteit van het baanlichaam op basis van de geotechnische grondparameters uit het door Fugro uitgevoerde grondonderzoek inderdaad voldoet. Samengevat is de belangrijkste conclusie 'dat op basis van de huidige evaluatie het *niet* mogelijk is om eenduidig te stellen dat het toepassen van een hogere treinsnelheid acceptabel is'.

Uit de op- en aanmerkingen van ProRail op het conceptrapport blijkt dat er discussie mogelijk is of het de bedoeling was om, naast het grondonderzoek, ook het geotechnisch advies voor de baanconstructie aan het aanbestedingsdossier toe te voegen. Bij een aanbesteding op basis van *UAV-GC 2005* zou dat binnen ProRail niet gebruikelijk zijn. Hoe dan ook, het geotechnisch advies voor de baanconstructie zou op basis van de conclusie van Royal HaskoningDHV in ieder geval ProRail duidelijk hebben gemaakt dat een groot risico naar de realisatiefase wordt doorgeschoven⁴⁰). (Als de realisatie van het project Zwolle-Kampen, gelet op dat risico, al ongewijzigd zou zijn aanbesteed).

⁴⁰) Dat een groot risico naar de realisatiefase wordt doorgeschoven, blijkt ook uit de kosten om nu alsnog met 140 km/u te gaan rijden (www.prorail.nl/projecten/zwollekampen/inhoud/toekomst-zwolle-stadshagen).

Kader 6. Alleen aandacht voor dynamische indrukkingseis/kritische treinsnelheid

Wij constateren dat de aandacht alleen uitgaat naar de dynamische indrukkingseis/kritische treinsnelheid. In de *Quickscan haalbaarheid snelheidsverhoging* wordt dit als volgt gemotiveerd: 'Omdat het om een reeds bestaand spoortraject gaat, is voor de beoordeling van de staat van de baan alleen gekeken naar aspecten die een relatie hebben met de snelheidsverhoging' (Arcadis, 2015e: 2). In het plan van aanpak wordt evenwel gesproken om het baanlichaam op het niveau van een quickscan te beoordelen op indrukkingseisen (statisch en dynamisch) en stabiliteit. Ook het geotechnisch advies voor baanconstructie zou ingaan op o.a. zetting bovenleiding en baanberekening statisch/dynamisch. Overigens vraagt niemand naar andere eisen dan de dynamische indrukkingseis/kritische treinsnelheid; de systeemspecialist geotechniek niet in zijn reactie op de quickscan naar de haalbaarheid van de verhoging van de baanvaknsnelheid, niet in de toetsingssessies van het aanbestedingsdossier en ook niet in het gezamenlijk spoedberaad.

Contractuele afspraken met aannemer

De contractuele afspraken met de aannemer zijn vastgelegd in de basisovereenkomst met bijbehorende contractdocumenten, waaronder de *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn* (ProRail, 2016e).

Met betrekking tot het elektrificeren van de spoorlijn constateren wij dat voor de bovenleidingpaalfundering niet alleen als functionele eis is opgenomen dat op enkele plekken een boorpaal moet worden toegepast, maar in het *Railverkeerstechnisch ontwerp R-473100 Zwolle-Kampen* ook is opgenomen dat fabrieksfunderingen worden toegepast (Arcadis, 2016). Uit de op- en aanmerkingen van ProRail op het conceptrapport blijkt dat er discussie mogelijk is of het logisch is een dergelijke 'eis' in het railverkeerstechnisch ontwerp – een uitdetaillering van het functioneel integraal ontwerp op het gebied van treinbeveiliging in samenhang met andere spoorse technieken (ProRail, 2014g) – op te nemen. Dat zou binnen ProRail niet gebruikelijk zijn; volgens ProRail zouden gecertificeerde ingenieurbureaus en aannemers dit ook moeten weten. Royal HaskoningDHV (2018b) constateert dat in ieder geval een geotechnische analyse ter onderbouwing van het toepassen van fabrieksfunderingen ontbreekt bij het opgestelde railverkeerstechnisch ontwerp dat als bindend document in het aanbestedingsdossier is toegevoegd. Of een dergelijke geotechnische analyse dan wel tot de (ontwerp)verantwoordelijkheid van de aannemer behoort, is een juridische vraag. Argumenten pro en contra zijn al uitgewisseld rondom de door de aannemer ingediende verzoeken tot wijziging voor het toepassen van extra boorpalen en het treffen van maatregelen voor de stabilisatie van de bovenleidingpalen.

Met betrekking tot het realiseren van de bovenbouwvernieuwing is als functionele eis opgenomen dat de in de takenlijst bovenbouwvernieuwing omschreven werkzaamheden moeten worden uitgevoerd (op hoofdlijnen het vervangen van ballast, dwarsliggers en spoorstaven). Daarnaast is als functionele eis opgenomen dat het baanlichaam op twee plekken moet worden verbreed.

Met betrekking tot het verhogen van de baanvaknsnelheid is als functionele systeemeis opgenomen dat de baanvaknsnelheid moet zijn verhoogd tot 140 km/u. Wij constateren dat geen relatie wordt gelegd met de (stabiliteit van) het baanlichaam. Of, zoals Royal HaskoningDHV (2018b: 4) het verwoordt: 'Er worden geen specifieke contracteisen benoemd aangaande snelheidsverhoging in relatie met de baan'.

Wat ons opvalt, is dat niet is toegelicht waarom het door Fugro uitgevoerde grondonderzoek aan het aanbestedingsdossier is toegevoegd. Juist als het niet de bedoeling zou zijn het geotechnisch advies voor baanconstructie aan het aanbestedingsdossier toe te voegen, mag gelet op de aanleiding voor het grondonderzoek – niet alleen de aannemer meer informatie te kunnen verstrekken, maar vooral een seismische sondering om aangenomen geotechnische grondparameters te bevestigen – een uitgebreidere toelichting worden verwacht dan 'aan het dossier zijn enkele ontbrekende stukken als RVTO en sonderingen toegevoegd'⁴¹⁾.

6.3 Duidelijkheid op een laat moment

Zoals gezegd, het bodemprobleem dat kort voor de ingang van de nieuwe dienstregeling aan het licht komt, heeft iedereen verrast. Wij constateren dat, nadat op 1 november 2017 duidelijk wordt dat een aantal bovenleidingpalen beweegt, logischerwijs eerst metingen worden uitgevoerd en vervolgens in een spoedberaad wordt gezocht wordt naar een oplossing om het proefbedrijf en de exploitatie vanaf 10 december 2017 verantwoord door te kunnen laten gaan.

Wat ons wel opvalt, is dat bij de ingebruikname van het vernieuwde spoor tussen Zwolle en Kampen/ de oplevering van de elektrificatie geen testritten plaatsvinden. Pas in de nacht van 24 op 25 november 2017 vindt de eerste opleidingsritten plaats, omdat de nieuwe, elektrische Flirt-treinen eerder nog niet zijn toegelaten op het spoor⁴²⁾.

Uit de analyse blijkt dat in de communicatie met belanghebbenden (opdrachtgevers) aanvankelijk wordt aangegeven dat het issue met bewegende bovenleidingpalen de exploitatie niet in de weg staat. De opdrachtgevers geven in de interviews aan daarna, in ieder geval in hun beleving, wisselende signalen te hebben ontvangen. ProRail geeft aan bewust terughoudend te hebben gecommuniceerd zolang er nog onzekerheid was. Hoe dan ook, dat de veiligheid bij 140 km/u niet kan worden gegarandeerd, overvalt de opdrachtgevers op 6 december 2017. Wij constateren dat het aan het licht gekomen bodemprobleem iedereen heeft verrast, maar dat het verstandig is om na te gaan hoe opdrachtgevers in een dergelijke situatie beter 'meegenomen' kunnen worden⁴³⁾. Juist vanwege de afhankelijkheid van ProRail als beheerder van de spoorweginfrastructuur luistert dit nauw.

⁴¹⁾ De aannemer maakt van het door Fugro uitgevoerde grondonderzoek gebruik in het geotechnisch onderzoek voor de baanverbreding.

⁴²⁾ Uit de interviews blijkt dat geen andere treinen met het juiste treinbeïnvloedingssysteem beschikbaar zijn.

⁴³⁾ In het algemeen blijkt uit de interviews dat de opdrachtgevers ervaren door ProRail onvoldoende in staat worden gesteld om een integrale afweging te maken.

Literatuurlijst

- Arcadis (2017), *Zwolle-Kampen, stabiliteitsanalyse baan ten westen van station Zwolle Stadshagen*
- Arcadis (2016), *Railverkeerstechnisch ontwerp R-473100 Zwolle-Kampen eindsituatie*
- Arcadis (2015a), *FIS-rapportage Zwolle-Kampen*
- Arcadis (2015b, 17 augustus), *Inventarisatie geotechnisch onderzoek en plan van aanpak 'staat van baan' en 'trilling'*
- Arcadis (2015c, 8 juni), *Inventarisatie geotechnisch onderzoek en plan van aanpak 'staat van baan' en 'trilling'*
- Arcadis (2015d, 13 april), *Inventarisatie geotechnisch onderzoek*
- Arcadis (2015e, 25 november), *Quickscan haalbaarheid snelheidsverhoging*
- Arcadis (2011), *Geotechnisch grondonderzoek en geohydrologische gegevens*
- BAM Infra (2017a), *Ontwerpnota BVL (UO) deel 1 & 2 km 88.000 – 100.960*
- BAM Infra (2017b), *Ontwerpnota UO baanlichaam*
- BAM Infra (2017c), *Ontwerprapport geotechniek inclusief monitoringsplan*
- BAM Infra (2017d), *Ontwerpuitlegspuntennotitie geotechniek*
- BAM Infra (2017e), *Verificatieplan baanlichaam*
- BAM Infra (2017f), *Voortgangsrapportage 1 25-01-2017*
- BAM Infra (2017g), *Werkplan spoorbouw*
- Fugro (2016), *Geotechnisch onderzoek Zwolle-Kampen*
- Gemeente Zwolle (2016), *Agenda directeurenoverleg Kamperlijn*
- Inspectie Leefomgeving en Transport (2014, 3 oktober), *Besluit informatiedossier Zwolle-Kampen*
- Lankelma (2012), *Geotechnisch bodemonderzoek vertraming van de spoorlijn Zwolle-Kampen*
- Lankelma (2011), *Geotechnisch bodemonderzoek vertraming spoorlijn Zwolle-Kampen*
- Model basisovereenkomst voor contracten gesloten op basis van de UAV-GC 2005; Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn*
- Movares (2017), *Review verhoging snelheid baanvak Kampen-Zwolle*
- Movares (2014), *Quickscan veiligheidsanalyse Zwolle-Kampen*
- Overeenkomst van opdracht tussen ProRail bv en Arcadis Nederland bv inzake werkzaamheden ten behoeve van het project Zwolle-Kampen; engineering multidisciplinaire werkzaamheden Kamperlijn*
- Projectgroep Kamperlijn (2017a, 9 november), *Verslag en afsprakenlijst projectgroep Kamperlijn 9 november 2017*
- Projectgroep Kamperlijn (2017b, 5 oktober), *Verslag en afsprakenlijst projectgroep Kamperlijn 5 oktober 2017*
- Projectgroep Kamperlijn (2017c, 24 augustus), *Verslag en afsprakenlijst projectgroep Kamperlijn 24 augustus 2017*
- Projectgroep Kamperlijn (2017d, 8 juni), *Verslag en afsprakenlijst projectgroep Kamperlijn 08-06-2017*
- Projectgroep Kamperlijn (2016a, 17 november), *Verslag en afsprakenlijst projectgroep Kamperlijn 15-11-2016*
- Projectgroep Kamperlijn (2016b, 2 juni), *Verslag extra ingelast overleg naar aanleiding van aanbestedingsresultaat aannemer*
- Projectgroep Kamperlijn (2015a, 15 september), *Verslag en afsprakenlijst projectgroep Kamperlijn 15-09-2015*
- Projectgroep Kamperlijn (2015b, 1 september), *Verslag en afsprakenlijst projectgroep Kamperlijn 1 september 2015*
- Projectgroep Kamperlijn (2015c, 18 augustus), *Verslag en afsprakenlijst projectgroep Kamperlijn 18 augustus 2015*
- Projectgroep Kamperlijn (2014a, 21 januari), *Afsprakenlijst Projectgroep Kamperlijn 21-01-2014*

Twynstra Gudde

Projectgroep Kamperlijn (2014b, 15 juli), *Verslag en afsprakenlijst projectgroep Kamperlijn 15-07-2014*

Projectgroep Kamperlijn (2014c, 18 maart), *Verslag en afsprakenlijst projectgroep Kamperlijn 18-03-2014*

Projectgroep Kamperlijn (2013), *Toekomstperspectief Kamperlijn; uitwerking varianten*

Projectgroep Kamperlijn (2012), *Heroriëntatie Kamperlijn; rapport van bevindingen*

Projectovereenkomst Zwolle-Kampen

ProRail (2018, 12 januari), *Evaluatie Zwolle-Kampen*

ProRail (2017a), *Actieplan verbetering stabiliteit bovenleidingmasten Zwolle-Kampen*

ProRail (2017b), *Problematiek baanstabiliteit Zwolle-Kampen; samenvatting en scenario's*

ProRail (2017c, 23 november), *Verslag bespreking bewegende bovenleidingmasten op Zwolle-Kampen*

ProRail (2016a, 15 november), *Notulen bouwvergadering VOBO nummer 3*

ProRail (2016b), *Ontwerpvoorschrift baanlichaam en geotechniek*

ProRail (2016c), *Plan van aanpak ten behoeve van R-473100 bouwmanagement en uitvoeringsbegeleiding*

ProRail (2016d), *Richtlijn beoordelen constructieve veiligheid bestaande baanlichamen*

ProRail (2016e), *Vraagspecificatie voor het werk R-473100 Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn*

ProRail (2015a, 5 november), *Aanvullend budget*

ProRail (2015b, 27 mei), *Aanvullend budget*

ProRail (2015c), *Reviewformulier FIS Zwolle-Kampen*

ProRail (2015d), *Voortgangsrapportage; Zwolle-Kampen, elektrificatie en aanleg halte Stadshagen*

ProRail (2015e), *Zwolle-Kampen verbeteren Kamperlijn; plan van aanpak realisatie*

ProRail (2014a, 7 maart), *Aanbieding plan van aanpak planuitwerkingsfase Zwolle-Kampen*

ProRail (2014b), *Contracteringsplan projecten; Zwolle-Kampen*

ProRail (2014c, 14 juli), *Informatiedossier indienstellingsvergunning projecten ten behoeve van Zwolle-Kampen*

ProRail (2014d), *Kamperlijn, uitwerken treinvariant; plan van aanpak*

ProRail (2014e, 24 september), *Mededeling gunningsbeslissing*

ProRail (2014f, 30 september), *Ongeldigheid aanbieding*

ProRail (2014g), *Richtlijn voor het maken van FIS en RVTO*

ProRail (2014h), *Snelheidsverhoging Zwolle-Kampen; consequenties verhoging baanvaknelheid van 100 naar 140 km/u*

ProRail (2014i), *Vraagspecificatie: opdrachtomschrijving Zwolle-Kampen, elektrificatie en aanleg halte Stadshagen*

ProRail (2013, 18 april), *Treinvarianten Zwolle-Kampen*

ProRail (2006), *Ontwerpvoorschrift bovenleiding en draagconstructie*

Provincie Overijssel (2016a, 5 januari), *Bevestiging extra aanvullend budget afronding planuitwerkingsfase Kamperlijn*

Provincie Overijssel (2016b, 8 juni), *Verslag bestuurlijk overleg aanbesteding Zwolle-Kampen*

Provincie Overijssel (2015, 24 juni), *Bevestiging aanvullend budget afronding planuitwerkingsfase Kamperlijn*

Provincie Overijssel (2014, 2 april), *Opdrachtbevestiging uitvoeren planuitwerkingsfase Kamperlijn*

Provincie Overijssel (2013a, 11 december 2013), *Besluit PS/2013/878*

Provincie Overijssel (2013b, 14 augustus), *Opdrachtbevestiging opstellen plan van aanpak variantenstudie alternatief Trein+ Zwolle-Kampen*

Provincie Overijssel (2013c, 6 mei), *Opdrachtbevestiging voor het uitvoeren alternatievenstudie treinvarianten Zwolle-Kampen*

Provincie Overijssel (2013d, 5 november), *Statenvoorstel nr. PS/2013/878; toekomstige ontwikkeling van de Kamperlijn*

Royal HaskoningDHV (2018a), *Kritische treinsnelheid Zwolle-Kampen*

Twynstra Gudde

Royal HaskoningDHV (2018b), *Technische evaluatie Zwolle-Kampen*

Sweco (2017), *Krachtenberekeningsrapport ten behoeve van palen 97/14, 97/15, 97/16 en 98/01*

VTW R-001 Geotechnische onderzoeken

VTW029 Geotechnische onderzoeken

VTW039 Quickscans geotechniek ten behoeve van snelheidsverhoging

VTW2021 Herstellen beschadigde bovenleiding

VTW2024

VTW2025

VTW2052

VTW2053

VTW2058

<http://www.hetkamperlijntje.nl/>

<https://www.prorail.nl/projecten/zwollekampen>

Beslisnota voor het college

Datum 27 november 2018

Openbaar

Openbaar

Onderwerp Verkenning Warmtegids
Versienummer

Portefeuillehouder H.M.M. Schuttenbeld
Informant Raymond Frank
Afdeling Civiel en Groen
Telefoon (038) 498
Email R.Frank@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 6.4.1 We bevorderen dat Zwolle op termijn energieneutraal is
Begroting wijzigen Nee
Dekking ten laste van Energietransitieteam

Parafering

datumparaaf

Afdelingshoofd
Bart van Bregt
Portefeuillehouder

Raad

- ☐ Informatienota voor de raad
☐ Opinionota voor de raad
☐ Beslisnota voor de raad
☐ n.v.t.

Bijlagen

1. Informatienota raad
2. Verkenning Warmtegids

Ontwerp besluit

Het college besluit:

1. In te stemmen met het proces om te komen tot de Warmtegids en daarvoor de Verkenning Warmtegids vrij te geven voor consultatie met de stad en de raad;
2. In te stemmen met de informatienota aan de raad.

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
☐ Gewijzigd
☐ Aangehouden
☐ Teruggenomen

Datum 20 november 2018

Toelichting op het voorstel

Inleiding

In het Ambitiedocument Energietransitie (juni 2017) is aangegeven om samen met partners een warmtevisie te ontwikkelen die aangeeft hoe de bestaande gebouwen in Zwolle op termijn volledig afgekoppeld kunnen worden van het aardgas.

Beoogd effect

De Verkenning Warmtegids is een tussenproduct om tot de Warmtevisie te komen. Met bijgaande informatienota voor de raad willen we de raad informeren over de stand van zaken. Met bijgaande collegebesluit vragen wij om goedkeuring voor het proces om te komen tot de Warmtegids.

Argumenten

In juni 2017 heeft de raad het ambitiedocument 'Zwolle geeft je energie' vastgesteld. Hierin is bepaald dat Zwolle uiterlijk in 2050 energieneutraal wil zijn. Een belangrijke stap. 2050 lijkt ver weg maar de tijd is hard nodig om om te gaan met de (technologische) veranderingen die op ons afkomen. Veranderingen die wij nu nog niet weten. En die om nieuwe manieren vragen waarop wij als inwoners en bedrijven met energie (willen) omgaan.

Om de doelstelling van 2050 dichterbij te brengen, hebben we voor 2025 afgesproken om 25% van het Zwolse energiegebruik in 2025 binnen Zwolle duurzaam op te wekken. Hier ligt een forse uitdaging. Samen met de stad, maatschappelijke partners, bedrijven zetten wij ons in om de gestelde doelstellingen te halen. Daarnaast staat in het ambitiedocument dat wij samen met partners een warmtevisie willen ontwikkelen die aangeeft hoe Zwolle op termijn onafhankelijk kan worden van aardgas.

In het klimaatakkoord is aangegeven dat gemeentes de regie hebben voor het opstellen van warmteplannen. 2021 wordt genoemd als ijkpunt waarop de gemeente haar warmtevisie gereed moet hebben. Evenals de warmteplannen voor die gebieden waarvan de gemeente in 2030 tot aardgasvrij wil komen. De Verkenning Warmtegids Zwolle is een eerste stap in dit proces.

Voor alle gebieden geldt dat de eerste stap die een bewoner kan nemen het toepassen van de no-regret maatregelen zijn. Dit zijn maatregelen voor energiebesparing op gebouwniveau zoals na-isolatie, dubbel glas, kierdichting, etc. Hiervoor zullen we een aanpak opstellen en nemen we als onderdeel in de Warmtegids op.

Na vaststelling van de Warmtegids worden de prioritaire gebieden uitgewerkt in uitvoeringsplannen: de zogenaamde warmteplannen. Voor de overige gebieden ondernemen we voor de warmteplannen dan nog geen gerichte acties en zal (uiterlijk) bij de herijking in 2021 een fasering vastgesteld worden. (Bewoners)initiatieven zullen waar mogelijk onze medewerking krijgen om tot bloei te komen.

Risico's

Voor consultatie met de stad wordt richting gegeven aan de fasering. Dit kan verwachtingen scheppen bij inwoners en bedrijven.

Financiën

Datum 20 november 2018

De voorgestelde activiteiten maken onderdeel uit van het programma Energietransitie.

Communicatie

Voor het proces om tot de Warmtegids te komen wordt een communicatieplan opgesteld.

Om tot de Warmtegids te komen, benaderen we de stad (inwoners/bedrijven) en de eigen organisatie om daar de reacties ophalen. We zullen hierbij zoveel mogelijk aansluiten bij het traject van de omgevingsvisie en gebruik maken van het burgerpanel. Ook met de raad zullen we in januari 2019 de Verkenning Warmtegids Zwolle bepreken in een (nog te organiseren) rondetafelgesprek. De kaart met de warmteopties en de faseringskaart zoals opgenomen in de informatie nota raad zullen hierbij gebruikt worden.

Vervolg

De verkenning gaan we uitwerken tot de warmtevisie (de zogenaamde Warmtegids). De planning is om deze medio 2019 aan u voor te leggen. Om hier toe te komen benaderen we de stad (inwoners/bedrijven) en de eigen organisatie om daar de reacties ophalen. Ook met de raad zullen we in januari 2019 de Verkenning Warmtegids Zwolle bepreken in een (nog te organiseren) rondetafelgesprek. Voor de gekozen startgebieden zullen na vaststelling van de Warmtegids de warmteplannen verder uitgewerkt worden en vastgesteld worden. Uiterlijk in 2021 vindt de eerste herijking van de Warmtegids plaats waarin dan een nadere fasering voor de overige gebieden wordt aangegeven.

Openbaarheid

Deze nota is openbaar



Communicatievoorstel Verkenning Warmtegids Zwolle

Het gesprek met de stad.

Inleiding

Na het Ambitiedocument en de Energiegids wil de gemeente komen tot een in de stad gedragen visie op de wijze waarop gebieden in Zwolle in de toekomst voorzien kunnen worden van warmte op fossielloze wijze. We moeten van het aardgas af. Het is een uitdagende opgave ('De hele stad gaat op z'n kop') en het raakt iedereen.

De Zwolse Warmtegids, waarnaar nu een eerste verkenning heeft plaatsgevonden, geeft hieraan richting: Een warm Zwolle - bedrijven en woningen - zonder aardgas.

Het is een belangrijke stap in de richting van de ambitie om de uitstoot van CO₂ te reduceren. Zwolle wil in 2050 van het aardgas af zijn. Bij de aanpak wordt gezocht naar gebiedsgerichte oplossingsrichtingen. De Warmtegids geeft inwoners en ondernemers een richting bij (investerings-)afwegingen zoals bij vervanging van hun huidige CV en geeft richting aan uitvoeringsplannen van alle betrokken partijen. Voorgesteld wordt de omslag naar duurzame warmte stap voor stap te maken, rekening houdend met voortschrijdend inzicht en wijk voor wijk te faseren.

De Rijksoverheid ziet voor de gemeenten een belangrijke regisserende rol en wil dat een kwart van de woningen in 2030 van het gas af is. Het Rijk zal vanuit het Klimaatakkoord ook voor bedrijven doelstellingen vastleggen. In het concept Klimaatakkoord worden gemeenten verplicht om in 2021 hun warmtevisie gereed te hebben inclusief de warmteplannen voor die wijken die voor 2030 energieneutraal moeten zijn.

De gemeente wil dit najaar/begin 2019 de verkenning met eerste ideeën en voorstellen voor de warmtevisie voorleggen aan inwoners en ondernemers in de stad om reacties en meningen te peilen alvorens de visie (de Warmtegids) vast te laten stellen in college en raad. Provincie Overijssel, netbeheerder Enexis, woningcorporaties openbaar Belang, SWZ en deltaWonen, Waterschap Drents Overijsselse Delta, energiecoöperatie Blauwvinger Energie en bouwbedrijf Van Wijnen als vertegenwoordiger van het bedrijvenconcilium Zwolle Moderne Woonstad hebben meegedacht en input geleverd tijdens het opstellen van de Verkenning Warmtevisie.

Het communicatief begeleiden van het proces om aardgasloos te worden is een omvangrijke, meerjarige en complexe opgave.

Deze notitie doet suggesties over de wijze waarop het eerste gesprek met de stad over de (concept)visie voor de Warmtegids zou kunnen plaatsvinden met een doorkijk naar vervolgstappen in de communicatie. Het vormt de start voor een uitgebreid communicatietraject rond de Warmtegids.

De communicatieactiviteiten en –middelen kunnen een bijdrage leveren aan het vergroten van het urgentiegevoel voor de energietransitie én bijdragen aan het vergroten van de realisatiekansen van een duurzaam (geothermie) warmtenet in Zwolle.

Vertreksituatie

Het bewustzijn van de opgave om van het aardgas af te gaan, wisselt sterk per individu. Koplopers zijn al druk bezig met isoleren en investeren in zonnepanelen op daken. Her en der poppen (buurt- en wijk)initiatieven op. Anderen voelen schijnbaar nog nauwelijks enige urgentie en wachten af. 'Groningen' heeft Nederland wel wakker geschud. En de



Datum

27 november 2018

media berichten met grote regelmaat over de noodzaak om van aardgas af te willen als warmtebron.

De te verwachten hoge kosten voor woningeigenaren om op een alternatieve warmtebron aangesloten te worden, geeft nogal wat politieke en maatschappelijke onrust.

Kennis over alternatieve warmtebronnen is onder bewoners over het algemeen nog slechts in geringe mate aanwezig en om daarover zinvol het gesprek te voeren, moet die kennisachterstand verkleind worden.

Het risico is daarom groot dat je alleen met koplopers in gesprek komt. De uitkomsten van die gesprekken zijn dan niet representatief voor de stad.

In de Verkenning Warmtegids Zwolle is een voorzet gedaan voor de fasering. Deze fasering is het uitgangspunt voor de wijze waarop de doelgroepen benaderd wordt.

Doelgroepen

De warmtetransitie raakt iedereen in de stad.

Extern

Bewoners en ondernemers in

- Holtenbroek en Aalanden
- Berkum (Berkum Energieneutraal 2025)
- Wezenlanden (nieuwbouw)
- overige wijken en buitengebieden

Intern

- MTZ
- Regiekamer
- Afdelingen R&E, Civiel, etc
- Politiek

Doelstellingen

Het gesprek met de stad moet inzicht geven in hoe inwoners en ondernemers denken over de eerste ideeën voor duurzame verwarmingsoplossingen.

Doelgroepen

- weten dat Zwolle op termijn van het aardgas af gaat en waarom
- weten dat er gebiedsgericht en gefaseerd naar de beste oplossingen wordt gezocht
- in de gebieden die het eerst aangepakt gaan worden (Aalanden, Holtenbroek en Berkum) zijn daarvan op de hoogte
- weten aan welke oplossing op dit moment gedacht wordt voor hun eigen woon-/werkomgeving en begrijpen de keuze voor een warmtebron voor het gebied waarin men woont



Datum

27 november 2018

- weten dat reacties op prijs gesteld worden en zijn globaal op de hoogte van het vervolgproces
- weten dat de isoleren altijd een goede investering is en dat ze voor informatie en adviezen terecht kunnen bij het gemeentelijk energieloket Verbeter & Bespaar
- weten dat in dit proces nog veel onbekend is en dat we ruimte willen laten voor technologische ontwikkelingen
- weten dat er een mix van bronnen nodig is, omdat geen enkele bron voldoende aanwezig is om 100% dekkend te zijn
- weten dat windmolens en zonneparken nodig blijven voor onze elektriciteitsbehoefte.

Uitgangspunten en randvoorwaarden

- Een heldere kernboodschap, een duidelijk proces en een handelingsperspectief ("Wat kan/moet ik nu doen?") voor inwoners en ondernemers
- Bijeenkomsten vinden zoveel mogelijk plaats in de gebieden (dichtbij de bewoners en ondernemers). Persoonlijke communicatie verdient de voorkeur.
- Bestuurlijk commitment: De partijen uit het projectteam gaven aan dat zij de Warmtegids als iets van de gemeente zien. Ze willen dan ook geen bestuurlijk commitment hierop geven. De partijen geven aan wel hun handtekening onder de gezamenlijk op te stellen uitvoeringsplannen (warmteplannen) te willen zetten. Het concept communicatieplan is op 17-09-2018 met hen besproken.
- De partijen zijn het eens om te starten in een aantal wijken gericht op een collectief warmtenet (en ondertussen te leren van Berkum).

Communicatiestrategie

De Warmtegids is een belangrijk onderdeel van de energietransitie. De (externe) communicatiestrategie is in deze fase gericht op de inwoners en ondernemers op effectief en helder informeren (nadruk op kennisoverdracht, 'meeweten') over oplossingsrichtingen per gebied en consulteren ('meeweten') om meningen en standpunten te verkrijgen over de eerste gedachten over de warmtevisie. Dat doen we door gerichte bijeenkomsten in de gebieden en een enquête onder het Burgerpanel.

De grote diversiteit in heersende opvattingen, drijfveren en urgentiebesef onder inwoners maakt het nodig voor de aanpak en communicatie ons steeds te verdiepen in de inwoners per gebied (Motivation, Experience, SmartAgent). Wat speelt er? Wie zijn sleutelfiguren? Wat triggert mensen om in beweging te komen? Etc.

Inhoudelijk wordt voorgesteld om in de uitvoering te beginnen in Holtenbroek en Aalanden voor een warmtenet (geothermie). Het ligt voor de hand de communicatie voor dit gebied nu al te intensiveren t.o.v. de rest van de stad. Het project Geothermie loopt daar al en we haken daar bij aan, trekken in de communicatie samen op.



Datum

27 november 2018

De strategie is om onder de noemer “Van het aardgas af” in gesprek te gaan met bewoners. We presenteren de Verkenning Warmtegids op zoveel mogelijk visuele wijze (filmpje/tekeningen/kaarten) tijdens (wijk) bijeenkomsten en vragen om reacties.

Om de representativiteit van de consultatie te verhogen stellen we voor in dezelfde periode als de bijeenkomsten plaatsvinden een enquête onder inwoners en ondernemers te houden. Het Burgerpanel, met meer dan 10.000 deelnemers, is hiervoor een uitstekend platform. Het kan ons representatieve informatie geven op wijkniveau. Er wordt een mogelijkheid gecreeërd om bedrijven en bewoners buiten het Burgerpanel te kunnen laten reageren.

Gedrag

Mensen zijn tevreden met de huidige status quo en meestal niet bereid tot verandering. “Je weet wat je hebt (en bent daarmee helemaal tevreden) en niet wat je krijgt¹.” Bovendien worden mensen vooral gedreven door ‘voorkomen van verlies’, veel meer dan ‘wat is hier te winnen’. Daarom is het mogelijk effectiever om niet te blijven duwen en overtuigen van nut en noodzaak, maar de ‘beren op de weg op te ruimen’. Zorgen dat je het mensen makkelijk maakt en belemmeringen wegneemt in zowel de fysieke als sociale omgeving. Eventueel nudges gebruiken.

De meeste mensen zijn niet zozeer ‘econs’ (sterk gedreven vanuit de gedachte wat levert dit mij op), maar ‘humans’ (sterk gedreven door intuïtie, emoties, ervaringen, automatismen). In 85% van de gevallen doet feitenkennis er niet toe. Mogelijk alleen bij sterk gemotiveerde mensen. We reageren in de eerste plaats met ons ‘emotionele brein’. Daarnaast worden mensen onbewust beïnvloed door gedrag van anderen (zeker als die op je lijken, eventueel autoriteit zijn en sympathiek zijn). Het is cruciaal dat we onze doelgroepen leren kennen zodat je weet met wie je gaat communiceren, wat hun waarden en drijfveren zijn, wat ze nu doen, wat bezwaren en belemmeringen zijn, wat gewenst gedrag zou kunnen stimuleren. Vanuit die gedachte zijn de volgende aspecten cruciaal:

- Luister naar de doelgroep
- Vertrekpunt zijn de waarden en normen van de verschillende doelgroepen

¹ Motivaction concludeert in “Monitor Energie 1-meting (2017)” dat er ca. 50% zeker bereid is tot maatregelen:

- Passief onverschilligen: 29%
- Gematigden: 23% zien belang, bereid tot maatregelen, geen urgentie, weinig kennis
- Voorlopers: 27%: goed geïnformeerd, belangrijk, passen maatregelen toe, staan open voor meer
- Pragmatici: 12%, belangrijk, zien praktische nadelen, evt bereid tot maatregelen, maar alleen voor eigen belang



Datum

27 november 2018

- Heb in de communicatie aandacht voor de menselijke kant van de omslag naar een andere warmtebron
- Communiceer dus ook over wat men te verliezen heeft (Vb. koken op gasfornuis)
- Niet blijven duwen en overtuigen, maar belemmeringen wegnemen
- Kies voor 'emotionele proposities of eindwaarden'
- Gebruik sociale bewijskracht. Zet goede voorbeelden van anderen in spotlights, gebruik (herkenbare) ambassadeurs
- Focus op positieve (emotionele) prikkels door beelden, beeldend taalgebruik, tastbaar, bondig, positief, mensen, tonen gewenst prosociaal gedrag, dichtbij brengen, levendig, veel en vaak (priming), verhalen werken effectief

Kernboodschap

Algemeen (gericht aan de hele stad)

Nederland gaat van het aardgas af en Zwolle dus ook. Daar bereiden we ons nu op voor. Om alle woningen en bedrijfspanden in Zwolle voor 2050 aardgasloos te kunnen verwarmen, heeft de gemeente in samenwerking met een aantal partijen* eerste ideeën ontwikkeld over alternatieve warmtebronnen per gebied. We willen zoveel mogelijk gebruikmaken van (haalbare en betaalbare) lokaal aanwezige duurzame warmtebronnen.

Gedacht wordt aan:

1. warmtenetten
2. duurzame gasnetten
3. elektriciteit uit duurzame bronnen (windmolens, zonnepanelen, waterstof, etc.)

Proces

De gemeente maakt in 2019 een Warmtegids. Deze geeft aan waar we in Zwolle welke alternatieve warmtelevering willen ontwikkelen. Ook het proces en de planning daarvoor staan in de Warmtegids. Na vaststelling van de Warmtegids worden uitvoeringsplannen, (de warmteplannen) voor Aalanden, Holtenbroek en Berkum opgesteld.

Het gaat om een over jaren gefaseerde aanpak, dus stap voor stap, gebied voor gebied. We kunnen niet alle gebieden tegelijk aanpakken.

Het voorstel is te beginnen in Aalanden en Holtenbroek, omdat die omgeving gebruik kan maken van een geothermiebron, heet water uit diepe aardlagen. De woningen kunnen (met bestaande blokverwarming) verwarmd worden via een nog aan te leggen warmtenet.

Voor alle andere wijken en gebieden zijn nu de eerste ideeën ontwikkeld, maar zijn er nog grote onzekerheden. We willen ruimte laten voor technologische ontwikkelingen. Veel vragen kunnen we daarom nog niet beantwoorden.

Handelingsperspectief: Wat kunt u nu al doen?



Datum

27 november 2018

In voorbereiding op de komende verandering is het altijd goed om uw woning of bedrijfspand te isoleren en op energie te besparen.

Ga voor onafhankelijk advies en informatie naar het gemeentelijk energieloket Verbeter& Bespaar.

De samenwerkende partijen zijn benieuwd naar uw reactie op deze ideeën. Kom naar....! Reageer op www....”

*) De partijen zijn: provincie Overijssel, corporaties, het waterschap Drents Overijsselse Delta, Blauwvinger Energie, Enpuls, Vitens, Van Wijnen, Overmorgen en Saxion)

Specifiek voor Holtenbroek en Aalanden

De afgelopen maanden is de (technische, organisatorische en economische) haalbaarheid van een geothermiebron in Zwolle nader onderzocht. In Zwolle Noord zijn kansen voor geothermie. Op dit moment loopt een onderzoek naar de technische, organisatorische en financiële haalbaarheid en naar welke locatie binnen het kansrijke gebied het meest geschikt is voor het realiseren van een geothermiebron. Deze onderzoeken zijn binnenkort afgerond. Omdat geothermie en de warmtevisie onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden, wordt de communicatie hierover gecombineerd opgepakt.

Specifiek voor Berkum

De warmtevoorziening is integraal onderdeel van het project Berkum Energieneutraal 2025. Berkum is voorbeeld en proefproject voor andere wijken in Zwolle. Bewoners en acht betrokken partijen werken nauw samen aan het verduurzamen van de wijk. Ideeën van bewoners van Berkum zijn leidend in het proces.

Specifiek voor Wezenlanden

Op Wezenlanden gaat grootschalige nieuwbouw plaatsvinden. Hier zal om naar een energieneutrale omgeving te komen met een collectief systeem gewerkt moeten worden. Dit systeem kan een aanjager zijn voor de rest van de wijk.

Communicatiemiddelen en activiteiten

Onafhankelijk van de keuze of gekozen wordt in gezamenlijkheid met Klimaatadaptatie en de Omgevingsvisie het gesprek met de stad te zoeken, valt te denken aan inzet van de volgende middelen en activiteiten:

- Website
- Film (ca. 5 minuten)
- Enquête Burgerpanel
- Wijkbijeenkomst(en)
- Infopanelen (uitleg warmtebronnen en collectieve systemen)
- Flyer (kaartmateriaal en antwoorden op meest gestelde vragen)
- Persbericht(en)
- Artikelen in de Swollenaer (uitnodiging voor bijeenkomsten) en wijkbladen

In de communicatie met ondernemers valt aanvullend te denken aan;



Datum

27 november 2018

- Voorlichting via accounthouders R&E
- Presentaties in ondernemersverenigingen
- Presentaties aan ontwikkelaars en beleggers
- Presentaties aan installatiebedrijven en 'keukenboeren'

Planning

2018

27 november – bespreking Verkenning Warmtegids Zwolle in college

December – informatienota in raad

2019

Januari – Presentatie tijdens manifestatie Omgevingsvisie

Eind januari tot 20 februari – Enquête Burgerpanel

Januari tot april – presentaties bedrijven (aansluiten op natuurlijke momenten)

Januari tot april – presentaties/besprekingen intern

Februari – Informatiebijeenkomst geothermie/warmtevisie Aalanden/Holtenbroek

Februari – april: Wijkbijeenkomsten

**Beslisnota voor het college**

Datum 28 november 2018

Openbaar

Openbaar

Onderwerp Eenmalige subsidie 2018 voor de Stadsproductie
Versienummer 001

Portefeuillehouder H.M.M. Schuttenbeld
Informant Wim Heersink
Afdeling Maatschappelijke Ontwikkeling / Kunst en Cultuur
Telefoon (038) 498 2419
Email W.Heersink@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 5.3.2 We zorgen ervoor dat het Zwolse cultureel klimaat dynamisch is en blijvend innoveert
Begroting wijzigen Nee
Dekking ten laste van Cultuurbegroting 2018

Parafering

datumparaaf

Afdelingshoofd
N. Middelbos
Portefeuillehouder
H.M.M. Schuttenbeld

Raad

- ☐ Informatienota voor de raad
☐ Opinienota voor de raad
☐ Beslisnota voor de raad
☐ n.v.t.

Bijlagen**Ontwerp besluit**

Het college besluit:

- 1 Aan de stichting Stadsproductie in 2018 een eenmalige subsidie te verstrekken van €3.441,22, tot afdekking van het exploitatietekort van de stadsproductie 2018: De Wilde Deerne.
- 2 Deze eenmalige subsidie te financieren uit de begroting Cultuur 2018.

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
☐ Gewijzigd
☐ Aangehouden
☐ Teruggenomen

Datum 28 november 2018

Toelichting op het voorstel

Inleiding

In 2018 heeft de stichting Stadsproductie het stadsbrede theaterevenement De Wilde Deerne uitgevoerd. De uitvoering was een groot succes, in termen van bezoekersaantallen, samenwerking van partijen in de stad en de verbinding en betrokkenheid van de inwoners aan het thema.

Gemeente Zwolle heeft een eenmalige exploitatiesubsidie verstrekt van 50.000,-. Bij de onlangs uitgevoerde vaststelling van de subsidie blijkt dat het exploitatieresultaat €3.441,22 negatief is. Er is geen balans ingeleverd: het financiële verslag bestaat uit een overzicht van de werkelijke kosten en inkomsten en is voorzien van een controleverklaring van de accountant. Het verslag is inmiddels door het Subsidieloket beoordeeld en akkoord bevonden.

Voorgesteld wordt om aan de stichting Stadsproductie eenmalig een aanvullende subsidie te verlenen van €3.441,22 om de stichting in staat te stellen het exploitatietekort 2018 af te dekken.

Beoogd effect

Door aan de stichting Stadsproductie een eenmalige subsidie te verstrekken wordt de stichting in staat gesteld met een schone lei aan de stadsproductie editie 2020 te werken.

Argumenten

1.1 Met de eenmalige subsidie van €3.441,22 kan de stichting Stadsproductie het exploitatietekort van de stadsproductie 2018 "De Wilde Deerne" afdekken.

Oorzaak van het tekort is dat alle kosten niet uit de inkomsten konden worden gedekt. Het tekort is minimaal, gezien de omzet. De stichting is recent opgericht en heeft daardoor geen egaliseriereserve kunnen opbouwen. De Wilde Deerne was de eerste productie van de stichting. Het is mogelijk om het tekort te verwerken in hun aanvraag voor de tweede stadsproductie, geplande uitvoering 2020. Het betreft dan inbreng negatieve reserve (kosten). Dat betekent dat het tekort in 2020 wordt toegekend en betaald. Nadelig is dat stadsproductie het tekort dan zelf moet voorschieten.

Door in 2018 een eenmalige aanvullende subsidie te verlenen staat het tekort buiten de subsidieaanvraag voor 2020. Nu subsidie toekennen en betalen, met verrekening in 2020 is niet mogelijk omdat het tekort is gemaakt in de huidige productie en niet in de productie 2020.

1.2 De Stadsproductie is voornemens in 2020 een nieuwe stadsproductie te realiseren

De Wilde Deerne was geen eendagsvlieg. De stadsproductie heeft een indrukwekkende productie neergezet. Op basis van het grote succes en de positieve evaluatie is de Stadsproductie van plan in 2020 een nieuwe productie te realiseren en daarmee voor de komende jaren een reeks van producties in gang te zetten.

2.1 Deze eenmalige subsidie kan worden gefinancierd uit de begroting Cultuur 2018.

Risico's

Geen

Financiën

De eenmalige subsidie van €3.441,22 kan worden gefinancierd uit het Budget Cultuur 2018, kostenplaats Podiumkunsten.

Communicatie en Vervolg



Datum 28 november 2018

De stichting Stadsproductie heeft in gesprek met Gemeente Zwolle om aanvullende subsidie verzocht. Daarbij is tevens gesproken over de stadsproductie 2020 en de aansluiting van deze editie bij het stadsbrede thema Vrijheid.

Openbaarheid

deze beslisnota is openbaar

**Beslisnota voor het college**

Datum 21 november 2018

Openbaar

Openbaar

Onderwerp Extra subsidie voor The Young Ones
Versienummer 001

Portefeuillehouder H.M.M. Schuttenbeld
Informant W. Heersink en T. Schutte-van der Kolk
Afdeling Maatschappelijke Ontwikkeling / Kunst en Cultuur; Subsidieloket
Telefoon (038) 498 2419
Email W.Heersink@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 5.3.2 We zorgen ervoor dat het Zwolse cultureel klimaat dynamisch is en blijvend innoveert
Begroting wijzigen Nee
Dekking ten laste van Budget Cultuur

Parafering

datumparaaf

Afdelingshoofd
N. Middelbos
Portefeuillehouder
H.M.M. Schuttenbeld

Raad

- ☐ Informatienota voor de raad
☐ Opinionota voor de raad
☐ Beslisnota voor de raad
☐ n.v.t.

Bijlagen**Ontwerp besluit**

Het college besluit:

- 1 Aan jeugdtheater The Young Ones een eenmalige subsidie ad 30.000 euro toe te kennen voor de periode 2018-2019.
- 2 Deze eenmalige subsidie te dekken uit het budget Cultuur 2018.

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
☐ Gewijzigd
☐ Aangehouden
☐ Teruggenomen

Datum 21 november 2018

Toelichting op het voorstel

Inleiding

De financiële situatie van jeugdtheater The Young Ones (hier verder aangeduid als TYO) is al enige tijd zorgelijk. Als oorzaak voor deze situatie wijst TYO zelf op de BTW-naheffing die door de Belastingdienst is opgelegd over de afgelopen 5 jaar. Hierdoor is op de balans een structureel tekort ontstaan van circa 30.000 euro. TYO slaagt er niet in dit tekort op te vangen in de begroting.

In de toepassing van het percentage voor de BTW-afracht heeft TYO te goeder trouw gehandeld en zijn de belastingregels onduidelijk. Onze conclusie is dat TYO de situatie waarin men verzeild is geraakt, niet had kunnen voorkomen. Van nalatigheid is geen sprake. De rechtmatigheid van de naheffing wordt dan ook door TYO betwist, met ondersteuning van belastingadvieskantoor Baker Tilly Berk. TYO is in gesprek met de Belastingdienst en verwacht daarvan een gunstige uitkomst (kwijtschelding).

Ondertussen veroorzaakt het tekort ernstige liquiditeitsproblemen met een verlamme uitwerking op de zakelijke én artistieke prestaties van TYO. Wij beschouwen dit als een zeer ongewenste ontwikkeling voor het Zwolse theaterlandschap. In het recent opgeleverde nieuwe cultuurprofiel van de regio Zwolle is geconstateerd dat de regionale infrastructuur van theatergezelschappen fragiel is en dringend meer aandacht behoeft. Tegelijkertijd wordt het belang van broedplaatsen voor jong talent onderstreept. TYO is op dit moment een van de weinige regionale broedplaatsen en wordt als zodanig door ons en de provincie Overijssel erkend en gesubsidieerd. Faillissement van TYO als gevolg van de geschetste financiële problematiek betekent dat het regionale broedplaatsenbeleid op achterstand wordt gezet, net op een moment dat talentontwikkeling als een regionale *forte* aan de minister van OC&W wordt gepresenteerd (in de vorm van de proeftuin Talentontwikkeling).

Door de fragiele financiële situatie heeft TYO de afgelopen jaren geen reserve kunnen opbouwen waarmee men de fiscale naheffing zelf had kunnen opvangen. Om TYO in rustiger vaarwater te brengen wordt voorgesteld om TYO eenmalig en incidenteel te subsidiëren voor een bedrag van 30.000 voor de periode 2018-2019.

Beoogd effect

De situatie binnen jeugdtheater TYO is onrustig als gevolg van de permanente liquiditeitsproblemen. Door het verstrekken van een eenmalige subsidie wordt beoogd rust te creëren waarbinnen op een aantal terreinen aan structurele verbetering van de organisatie kan worden gewerkt.

Argumenten

1. 1. Door toekenning van een eenmalige subsidie van 30.000 euro wordt de liquiditeit van TYO verbeterd en komt de organisatie in rustiger vaarwater.

De subsidieverlening wordt nadrukkelijk gekoppeld aan de claim van de Belastingdienst en het tekort dat daardoor is ontstaan. Voorwaarde van de subsidieverlening is dat als de claim van de Belastingdienst komt te vervallen (en er dus geen verlies optreedt) de subsidieverlening wordt herzien en het voorschot wordt teruggevorderd. Hierbij zal als aanvullende voorwaarde worden gesteld dat TYO er alles aan doet om de belastingclaim succesvol af te wikkelen. Met deze voorwaardelijke bepalingen heeft de subsidieverlening de werking van een garantstelling. Een garantstelling sec is binnen de regels van de Algemene Subsidie Verordening (ASV) echter niet mogelijk.

Datum 21 november 2018

1.2. Door subsidieverlening wordt een rustiger situatie gecreëerd waarbinnen TYO kan werken verbetering van de financiële, zakelijke en artistieke organisatie.

Ambtelijk is het afgelopen kalenderjaar door ons verhoogde dijkbewaking ingesteld. Samen met de directie en de Raad van Toezicht van TYO zijn afspraken gemaakt over de verbetering van de financiële-, zakelijke- en artistieke situatie en de governance van TYO. Daarnaast heeft TYO hulp gezocht bij Zwolse Theaters dat in de praktijk de administratie van TYO verzorgt. In het vervolgtraject wordt Zwolse Theaters nauw betrokken bij het verbeteren van de situatie en het inbedden van TYO in professionele artistieke omgeving van Zwolse Theaters. De gemaakte afspraken, als ook de samenwerking met Zwolse Theaters zal als voorwaarden van de subsidieverlening worden gesteld.

1.3. De resultaten van het verbetertraject worden geborgd in de structurele subsidieverlening aan TYO.

TYO ontvangt structureel een subsidie van 50.000 euro per jaar. Om de beoogde verbeteringen in de toekomst te borgen, zullen in de toekenning van de structurele subsidie 2019 de verbeterafspraken in de vorm van een subsidieverplichting worden opgenomen. Bepaald wordt dat bij het niet nakomen van de afspraken zal worden overgegaan tot afbouw van de structurele subsidie.

2.1. De eenmalige subsidieverlening kan worden gedekt uit het budget Cultuur 2018.

De eenmalige, incidentele subsidie van 30.000 euro kan worden gedekt uit de kostenplaats Podiumkunsten van de Cultuurbegroting 2018.

Risico's

De eenmalige subsidieverlening is gekoppeld aan de claim van de Belastingdienst op TYO. Bij kwijtschelding van de claim komt de subsidieverlening te vervallen en wordt het voorschot teruggevorderd. Het risico bestaat dat de Belastingdienst de claim handhaaft, waardoor de subsidie niet kan worden teruggevorderd. Om de negatieve effecten van de belastingschuld te beperken en het effect van de eenmalige subsidie te maximaliseren zijn de afspraken met TYO gericht op risicobeheersing en bestendinging van de verbeterde situatie die met de eenmalige subsidieverstreking kan worden bereikt.

Financiën

De eenmalige, incidentele subsidie van 30.000 euro kan worden gedekt uit de kostenplaats Podiumkunsten van de Cultuurbegroting 2018.

Communicatie

Met TYO zijn het afgelopen jaar intensieve ambtelijke en bestuurlijke gesprekken gevoerd om gezamenlijk naar verbetermogelijkheden van de situatie te zoeken.

Vervolg

In 2019 zal de situatieontwikkeling periodiek worden gemonitord, zodanig dat tijdig kan worden ingegrepen en bijgestuurd. Bij het vervolgtraject zal Zwolse Theaters nadrukkelijk worden betrokken.

Openbaarheid

Deze beslisnota is openbaar

Beslisnota voor het college

Datum 26 november 2018

Openbaar

Openbaar

Onderwerp	Informatiebeveiligingsbeleid
Versienummer	1.0
Portefeuillehouder	M.W.J. van Willigen
Informant	M. Hol / A.P. Britstra
Afdeling	Advies en Faciliteiten Management
Telefoon	(038) 498 2681
Email	M.Hol@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel	9.2.2 In 2020 hebben we een moderne informatievoorziening
Begroting wijzigen	Nee
Dekking ten laste van	

Parafering

datumparaaf

Afdelingshoofd
M. Hol
Portefeuillehouder
M.W.J. van Willigen

Raad

- ☐ Informatienota voor de raad
- ☐ Opinionota voor de raad
- ☐ Beslisnota voor de raad
- ☐ n.v.t.

Bijlagen

1. Strategisch informatiebeveiligingsbeleid Gemeente Kampen en Zwolle, versie 1.0

Ontwerp besluit

Het college besluit:

- 1 het voorliggende Strategische Informatiebeveiligingsbeleid voor de gemeente Kampen/Zwolle vast te stellen.

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
- ☐ Gewijzigd
- ☐ Aangehouden
- ☐ Teruggenomen

Datum 26 november 2018

Toelichting op het voorstel

Inleiding

Voor u ligt het nieuwe Informatiebeveiligingsbeleid van Gemeente Kampen en Gemeente Zwolle. Deze vervangt het huidige Informatiebeveiligingsbeleid van beide gemeenten. Bij het evalueren van het oude beleid bemerkten we het praktische nut van gezamenlijk beleid. Hierom is besloten ook het nieuwe beleid gezamenlijk op te stellen.

Beoogd effect

Door nieuw beleid vast te stellen beschikt Gemeente Zwolle over beleid dat voldoet aan de actualiteitseis van de Baseline Informatiebeveiliging Gemeenten (BIG) en wetgeving als de AVG. Tevens is bij het opstellen rekening gehouden met ontwikkelingen ten aanzien van risicomanagement, zoals vereist door de AVG en de toekomstige Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). Het beleid is niet zozeer nieuw, maar legt meer focus op het borgen van informatiebeveiliging binnen gemeentelijke processen. En daarmee op de verantwoordelijkheid van afdelingshoofden bij de uitvoering ervan en de daaruit voortvloeiende werkzaamheden die worden opgenomen in de jaarlijkse (actie)plannen Informatiebeveiliging. Ook wordt nadrukkelijk aangegeven welke functionarissen daarbij ondersteuning bieden, zoals bijvoorbeeld de CISO, de adviseurs informatiebeveiliging en specifieke functionarissen ten aanzien van Suwinet en basisregistraties.

Bij het opstellen hebben we gekozen voor een compacter, strategisch beleid. Dat verschilt op hoofdlijnen in de volgende zaken van het oude beleid:

- het oude beleid nam alle hoofdstukken van de BIG over, waardoor er een mix was van strategisch en tactisch beleid in één document. Het nieuwe beleid is een veel korter strategisch beleid, dat voor de tactische uitvoering verwijst naar (specifiek beleid op basis van) de BIG en haar opvolger, de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO);
- het nieuwe beleid houdt tevens rekening met de wettelijke kaders die aan informatieverwerking worden gesteld, zoals de Wet basisregistratie personen (Wet BRP), Algemene verordening gegevensbescherming (AVG), Wet Structuur Uitvoeringsorganisatie Werk en Inkomen (SUWI), het DigiD beveiligingsassessment (DigiD audit) en Wet openbaarheid bestuur (Wob);
- het nieuwe beleid benadrukt meer het doel van informatiebeveiliging, namelijk het borgen van continuïteit van de taken van de gemeenten. Vanuit dit doel legt het beleid een duidelijker nadruk op de integrale verantwoordelijkheid van afdelingshoofden;
- in lijn van de BIO en de AVG (Algemene Verordening Gegevensbescherming, EU privacywetgeving sinds 25 mei 2018) is het nieuwe informatiebeveiligingsbeleid meer gericht op het inrichten van risicomanagement dan op het voorschrijven van specifieke maatregelen;
- het nieuwe beleid beschrijft uitgebreider via welke functies en overlegvormen de gemeenten Kampen en Zwolle uitvoering aan het beleid willen geven.

Argumenten

De gemeenten Kampen en Zwolle hebben in november 2013 gezamenlijk informatiebeveiligingsbeleid vastgesteld. Dit beleid moet wettelijk elke vier jaar worden geëvalueerd en opnieuw worden vastgesteld (vóór het einde van dit jaar). Het vaststellen van informatiebeveiligingsbeleid is een verplichting die voortvloeit uit de BIG en is gericht op zowel fysieke als digitale toegangsbeveiliging van een gemeente.

Gemeente Zwolle hecht waarde aan de integrale en datagedreven (smart) oplossingen om de leefbaarheid, kwaliteit en concurrentiekracht van de stad te verbeteren. Mede door deze ontwikkelingen groeit het belang van informatieveiligheid in de informatiesamenleving. Gemeenten, en daarop zijn Kampen en Zwolle geen uitzondering, zijn informatie-intensieve organisaties met een

Datum 26 november 2018

primaire focus op de dienstverlening. Die organisatiekenmerken vragen om een betrouwbare en veilige informatievoorziening. De medewerkers van de gemeenten én van hun partners moeten kunnen beschikken over betrouwbare informatie om de klanten optimaal te kunnen helpen en adviseren. Bovendien moeten burgers en bedrijven er op kunnen vertrouwen dat hun gegevens in goede handen zijn bij de gemeenten.

Informatiebeveiliging is het stelsel van maatregelen om de betrouwbaarheid van de informatievoorziening te waarborgen. Het gaat over:

- **Beschikbaarheid** van de informatie: de mate waarin gegevens of functionaliteit op de juiste momenten beschikbaar is/zijn voor gebruikers. Kenmerken van beschikbaarheid zijn tijdigheid en continuïteit.
- **Integriteit** van de informatie: de mate waarin gegevens of functionaliteiten juist zijn ingevuld. Kenmerken van integriteit zijn correctheid, volledigheid, geldigheid, authenticiteit en onweerlegbaarheid.
- **Vertrouwelijkheid** van de informatie: de mate waarin de toegang tot gegevens of functionaliteit beperkt is tot degenen die daartoe bevoegd zijn. Het kenmerk van vertrouwelijkheid is exclusiviteit.

Het vernieuwde beleid is gebaseerd op de aangevulde richtlijnen uit de strategische Baseline Informatiebeveiliging Nederlandse Gemeenten (VNG/IBD). Op het moment van schrijven is voor gemeenten de Baseline Informatiebeveiliging Gemeenten (BIG) van kracht. Per 1 januari 2020 wordt deze vervangen door de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO). Gemeenten mogen vanaf 2019 al acteren op basis van deze baseline. Uitgangspunt voor ons beleid is de BIO.

Gemeenten werken al sterk samen op het gebied van informatiebeveiliging. In 2013 is door de VNG de Informatiebeveiligingsdienst opgericht. Een team binnen VNG Realisatie dat alle gemeenten adviseert rondom de vele aspecten van informatieveiligheid, signaleert en informeert gemeenten bij landelijke incidenten en calamiteiten en ondersteunt gemeente als er zich lokale incidenten voordoen.

Specifiek rond informatie beveiliging wordt er ook samengewerkt. Zo is er besloten om binnen het programma Gemeenschappelijke Gemeentelijke Infrastructuur (GGI) gezamenlijk een aanbesteding te doen voor beveiligingsvoorzieningen. De informatiemanager van gemeente Zwolle is lid van de landelijke stuurgroep GGI, de adviseur informatieveiligheid participeert namens Zwolle in de projectgroep GGI veilig. Daarnaast participeert gemeente Zwolle in de werkgroep Informatieveiligheid van het samenwerkingsverband Dimpact.

Met het van kracht worden van de BIO per 2020 zal samenwerking naar verwachting uitbreiden richting andere overheidsorganen. De gemeenten Kampen en Zwolle juichen dit toe, temeer daar we via het SSC-ONS al veel samenwerken met Provincie Overijssel. Wellicht leiden deze ontwikkelingen er zelfs toe dat de volgende actualisatie van ons informatiebeveiligingsbeleid gezamenlijk met de provincie opgepakt kan worden.

Risico's

Niet tijdig vaststellen van nieuw beleid zal een negatieve beoordeling opleveren op het onderdeel 'informatiebeveiligingsbeleid' binnen de ENSIA-systematiek en de daaropvolgende audit. Dit kan leiden tot afsluiting van landelijke diensten zoals Digid en Suwinet.

Financiën / Organisatorische aspecten

Datum 26 november 2018

De veiligheid van informatie speelt binnen een groot aantal gebieden van de gemeente een rol. Met de vaststelling van het voorliggende beleid voldoen de gemeente Kampen/Zwolle aan de wettelijke verplichtingen op het gebied van informatiebeveiliging. Om te voorkomen dat binnen elk van die gebieden separaat beleid ontwikkeld en geïmplementeerd wordt, is de keuze gemaakt dit gemeentebrede informatieveiligheidsbeleid op te stellen voor alle organisatie onderdelen.

Daarmee zijn we er natuurlijk niet. Het nieuwe beleid moet geïmplementeerd worden. Door de dynamische technologische en maatschappelijke ontwikkelingen op het gebied van informatievoorziening zijn de eisen voor informatiebeveiliging nooit statisch. Daar spelen we op in door jaarlijks informatiebeveiligings(actie)plannen op te stellen en uit te voeren.

Voor de toekomst wordt het steeds belangrijker om meer en meer aandacht te schenken aan het gaan werken op basis van risicoanalyses (risicomanagement), zoals AVG en BIO van ons eisen. Hier wordt al aan gewerkt, maar er zal meer inspanning van afdelingshoofden gevraagd worden. Dit moet vooral met bestaande mensen kunnen, omdat zij het beste in kunnen schatten wat risico's zijn. Dit wordt meegenomen in de jaarlijkse actieplannen.

Communicatie

Het beleid is inhoudelijk ambtelijk afgestemd.

Vervolg

Na vaststelling van het beleid zal dit binnen Gemeente Zwolle uitgedragen worden via berichten op intranet en zal er een specifieke toelichting gegeven worden aan afdelingshoofden. Tegelijk met de resultaten van het actieplan informatieveiligheid 2018 zal het jaarplan Informatiebeveiliging 2019 met de acties die voortvloeien uit het beleid aan het college voorgelegd worden ter besluitvorming.

Openbaarheid

openbaar

Werken in vertrouwen

Strategisch informatiebeveiligingsbeleid

Opdrachtgever	DT Kampen / MT Zwolle
Opdrachtnemer	Hetty van Hulsentop, Adri du Plessis, Marisa Götz, Allin Peter Britstra
Versie	1.0
Datum	21 november 2018

Datum	21 november 2018
Titel	Werken in vertrouwen

Inhoud

1	Waarom informatiebeveiliging?	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Vertrouwen op verantwoordelijkheid	3
1.3	Wettelijke basis en controle beveiligingsnormen	4
2	Visie op informatiebeveiliging	6
2.1	Tien richtinggevende principes	7
2.2	De informatieveiligheidspiramide	8
2.3	Risicobenadering	9
2.4	Gezamenlijke basis	11
2.5	Gedeelde uitdaging	11
3	Organisatie van de informatieveiligheid	13
3.1	Verantwoordelijkheid	13
3.2	Verantwoording	13
3.3	Informatieveiligheidsorganisatie	14
	Bijlage 1: begrippenlijst	20

1 **Waarom informatiebeveiliging?**

1.1 **Inleiding**

Voor u ligt het nieuwe Informatiebeveiligingsbeleid van Gemeente Kampen en Gemeente Zwolle. Deze vervangt het gezamenlijke Informatiebeveiligingsbeleid van beide gemeenten. Bij het evalueren van het oude beleid bemerkten we het praktische nut van gezamenlijk beleid. Hierom is besloten ook het nieuwe beleid gezamenlijk op te stellen. Hierom spreekt dit document in het vervolg over Gemeente Kampen/Zwolle, tenzij er een reden is om de gemeenten afzonderlijk te noemen.

Gemeente Kampen/Zwolle is een informatie-intensieve organisatie met een primaire focus op de dienstverlening. Deze organisatiekenmerken vragen om een betrouwbare en veilige informatievoorziening. De medewerkers van de gemeente en hun ketenpartners moeten kunnen beschikken over betrouwbare informatie om de klanten optimaal te kunnen helpen en adviseren. Bovendien moeten burgers en bedrijven er op kunnen vertrouwen dat hun gegevens in goede handen zijn bij de gemeente.

Hierom kent het informatiebeveiligingsbeleid van Gemeente Kampen/Zwolle vier pijlers:

- beschikbaarheid;
- integriteit;
- vertrouwelijkheid;
- controleerbaarheid.

Voor Gemeente Kampen/Zwolle is het belangrijk dat informatie **beschikbaar** is wanneer medewerkers en (keten)partners deze nodig hebben om hun taak uit te voeren. En dat burgers en bedrijven over informatie kunnen beschikken om diensten te verlenen of te benutten. Beschikbare informatie moet uiteraard wel **integer** zijn, dus juist en actueel. En **vertrouwelijke** informatie moet voldoende worden beschermd. Tenslotte moeten handelingen en besluiten aantoonbaar en daardoor **controleerbaar** zijn, zodat rapporteren en eventueel auditen mogelijk is.

Voorliggend document bevat de visie waarmee Gemeente Kampen/Zwolle haar informatiebeveiliging wil bouwen op bovengenoemde vier pijlers. Om dit te verwezenlijken wordt informatiebeveiliging vormgegeven door maatregelen van procedurele, organisatorische, fysieke, technische, personele en juridische aard. De daadwerkelijke aanpak staat niet in dit strategisch beleidsdocument, wel de organisatie van informatiebeveiliging en de verantwoording erover.

1.2 **Vertrouwen op verantwoordelijkheid**

Middels tactisch beleid werkt Gemeente Kampen/Zwolle de vier beschreven pijlers uit. Die uitwerking biedt handvatten aan medewerkers om het werk op een professionele manier uit te voeren. Dit vraagt naast het kunnen beschikken over de juiste middelen om een bewuste houding. Bewust van de kansen die digitaal werken biedt voor burgers en bedrijven. En bewust van de risico's ten aanzien van vertrouwelijke en persoonlijke

gegevens, waarmee die kansen worden gerealiseerd. En daarom bewust van de middelen die de organisatie aanbiedt om de kansen veilig te benutten.

Die bewuste houding ontstaat niet vanuit het niets. Medewerkers worden geïnformeerd over de aanwezigheid van ondersteunende middelen en hoe deze praktisch en veilig benut kunnen worden. En medewerkers worden geïnformeerd over de mogelijke bedreigingen waaraan onze informatiehuishouding tegenwoordig bloot staat. Waarbij uiteraard ook wordt geleerd hoe deze bedreigingen het hoofd te bieden.

Het is de verantwoordelijkheid van iedere medewerker om de aangeboden kennis tot zich te nemen en toe te passen. En het is aan de leidinggevenden om deze professionele houding te ondersteunen en waar nodig te stimuleren. Daarbovenop is het aan de leidinggevenden om keuzes te maken, want alle risico's 100% afdichten is een utopie.

1.2.1 Veranderende omgeving

Informatisering en het integreren of koppelen van systemen speelt een steeds prominentere rol in de gemeentelijke organisatie. Hierdoor is Gemeente Kampen/Zwolle steeds afhankelijker van goed werkende informatievoorziening en -systemen. Dit betekent dat de gemeente alert is op mogelijke verstoringen van of bedreigingen gericht op informatiesystemen, mede omdat veel informatiesystemen niet van oorsprong zijn ontworpen met het oog op veiligheid. De veiligheid die met de technische middelen kan worden bereikt is begrensd en wordt al vanouds ondersteund met passende beheerprocessen en procedures. Daarnaast speelt echter de menselijke factor (het menselijk gedrag) een doorslaggevende rol in het daadwerkelijk realiseren van de veiligheid van informatie in de praktijk.

De veiligheid van informatie speelt binnen een groot aantal gebieden van de gemeente een rol. Om te voorkomen dat binnen elk van die gebieden (bijvoorbeeld rondom Structuur Uitvoeringsorganisatie Werk en Inkomen (SUWI), de Basisregistratie Personen (BRP) en Waardedocumenten (WD) , de beveiligingsnorm DigiD of de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG) separaat beleid ontwikkeld en geïmplementeerd wordt, is de keuze gemaakt dit gemeentebrede informatieveiligheidsbeleid op te stellen voor alle organisatie onderdelen.

1.3 Wettelijke basis en controle beveiligingsnormen

De wettelijke basis van informatieveiligheid valt af te leiden uit Europese richtlijnen en landelijke wet- en regelgeving, zoals (niet uitputtend):

- Auteurswet;
- Telecommunicatiewet;
- Ambtenarenwet;
- Wet computercriminaliteit;
- Algemene verordening gegevensbescherming (AVG);
- Archiefwet / Archiefregeling;
- Beveiligingsnorm DigiD

Datum
Titel

21 november 2018
Werken in vertrouwen

- Databankenwet;
- Wet elektronisch bestuurlijk verkeer;
- Wet elektronische handtekeningen;
- Wet algemene bepalingen Burgerservicenummer;
- Paspoortwet;
- Wet basisregistratie personen (Wet BRP);
- Wet openbaarheid bestuur (Wob);
- Wet Structuur Uitvoeringsorganisatie Werk en Inkomen (SUWI);
- Wet Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG);
- Wet Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT);
- Wet Basisregistratie Ondergrond (BRO);
- Wet Kenbaarheid Publiekrechtelijke Beperkingen (WKPB);
- Wet op de ruimtelijke ordening (Wro).

Op grond van bovenstaande wet- en regelgeving worden er eisen gesteld aan het niveau van informatieveiligheid, de beheersmaatregelen en de controle (interne controle (ic)/interne audit) daarop.

2 Visie op informatiebeveiliging

Informatie is één van de belangrijkste bedrijfsmiddelen van Gemeente Kampen/Zwolle. Zonder actuele en betrouwbare informatie, op de juiste plaats en op de juiste tijd, kunnen wij onze taken niet naar behoren vervullen. We werken met informatie om diensten te leveren aan onze inwoners en bedrijven, en om richting te geven aan de ontwikkeling van onze gemeente. We zijn open en transparant in wat we doen en waarom we het doen. We helpen onze inwoners en bedrijven 'in één keer goed' en voorkomen dat we dezelfde vraag twee keer stellen door goed gebruik van de informatie die wij hebben. Om dit te kunnen doen zien wij informatie als 'open tenzij'.

Maar met een nadrukkelijke 'tenzij', omdat informatie privacy of belangen van personen of organisaties kan schaden. Het is onze verantwoordelijkheid om deze rechten te beschermen. Zodat iedereen erop kan vertrouwen dat zorgvuldig met zijn/haar gegevens wordt omgegaan en dat privacy gewaarborgd is. Wij zoeken daarbij naar een goede balans tussen de te nemen maatregelen en het behouden van een goede en efficiënte dienstverlening, een transparant proces en acceptabele kosten. De uitgangspunten in dit informatiebeveiligingsbeleid zijn in lijn met het Privacyreglement 2018-2021 van Gemeente Kampen en de Regeling bescherming persoonsgegevens van Gemeente Zwolle.

Wij zorgen ervoor dat we bewust en veilig omgaan met informatie door een combinatie van organisatorisch en technische borgen van de juiste toegankelijkheid van informatie, het opbouwen en onderhouden van het bewustzijn over informatieveiligheid en privacy en tijdige signalering en opvolging van incidenten. We zijn transparant: we maken inzichtelijk waarvoor wij de gegevens van onze inwoners gebruiken, en bieden mogelijkheden tot inzage in het eigen dossier of tot een verzoek voor wijziging/ vernietiging van de eigen gegevens.

Onze verantwoordelijkheid voor informatiebeveiliging en privacy beperkt zich niet tot onze eigen organisatie. Ook in samenwerking met andere organisaties nemen wij onze verantwoordelijkheid voor het zorgvuldig omgaan met informatie en privacy in de keten door te zorgen voor duidelijke afspraken over deze onderwerpen.

De ontwikkelingen in de samenleving en technologie maken dat informatiebeveiliging en privacy steeds belangrijker worden. Toenemende digitalisering en samenwerking met andere partijen in dienstverleningsketens leidt tot meer en makkelijker uitwisselen van informatie. Onze inwoners en bedrijven willen snel en digitaal geholpen worden, maar willen dit doen met behoud van hun recht op privacy. Onze medewerkers willen en moeten steeds meer 'anyplace en anytime' kunnen werken, maar dit mag niet leiden tot informatie die 'op straat ligt'. En onze kantooromgeving ontwikkelt zich, door 'het nieuwe werken' en samenwerking met andere partijen, tot een ontmoetingsplek waarin de gemeente gastheer is. Het beveiligen is daarbij extra lastig omdat een deel van onze kantooromgeving vrij toegankelijk moet blijven.

Daarom zetten we de komende jaren in op het optimaliseren van de informatieveiligheid en privacy en het verder professionaliseren van de informatiebeveiligingsfunctie. Zodat

we blijven aansluiten op de veranderende wetgeving op het gebied van persoonsgegevens, en informatiebeveiliging en privacy bij alle ontwikkelingen vanaf het begin als belangrijk thema worden meegenomen.

2.1 Tien richtinggevende principes

We zorgen ervoor dat we als Gemeente Kampen/Zwolle onze informatiebeveiliging (en als onlosmakelijk onderdeel daarvan de privacy) goed georganiseerd hebben en houden. Met als richtinggevende principes die gehanteerd moeten worden bij de invulling dat:

1. aan wetgeving voldaan moet worden, met als voorbeelden (niet uitputtend) de wetgeving op het gebied van de Basisregistratie Personen (BRP), Structuur Uitvoeringsorganisaties Werk en Inkomen (SUWI) of Archiefwet;
2. we de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO) en de onderliggende code voor informatiebeveiliging (NEN/ISO 27002) als basis voor de inrichting van onze informatiebeveiliging gebruiken;
3. we binnen deze kaders gaan voor het beheersen van risico's tegen acceptabele kosten, waarbij we een zorgvuldige en transparante afweging maken van informatiebeveiliging en het recht op privacy versus de gewenste transparantie en het 'in één keer goed' onze diensten kunnen leveren;
4. toegang tot, gebruik van en uitwisseling van vertrouwelijke / geheime informatie aantoonbaar gebonden moet zijn aan het vervullen van een aan onze gemeente toegewezen taak. Het is transparant voor de inwoner of er wel of niet toestemming gegeven moet worden voor gebruik of uitwisseling;
5. informatiebeveiliging niet alleen om techniek en procedures gaat maar vooral om mensen en gedrag, en dat daarom de verantwoordelijkheid voor informatiebeveiliging bij het lijnmanagement ligt, met het college van burgemeester en wethouders als eindverantwoordelijke;
6. dat we bij samenwerking in ketens, bij uitbesteed werk of in samenwerkingsverbanden verantwoordelijk blijven voor informatiebeveiliging. In de samenwerking met andere overheidsinstellingen gaan we uit van het 'Schengen principe' als zij aantoonbaar hun informatie conform wetgeving en richtlijnen beveiligen. Wij zijn transparant in welke informatie wij met hen uitwisselen en welke afspraken we gemaakt hebben;
7. het toepassen van het beleid, namelijk veilig omgaan met informatie, een zaak voor iedereen is die werkt namens de gemeente. Ongeacht of deze vast of tijdelijk in dienst is of iemand die bij een partner of ingehuurd werkzaamheden voor ons verricht;
8. elke medewerker weet wat informatiebeveiliging en privacy inhouden en zich ervan bewust is dat hij/zij een duidelijke eigen verantwoordelijkheid heeft. Zowel in het zelf veilig omgaan met en uitwisselen van informatie als in het melden van 'beveiligingsincidenten';
9. informatiebeveiliging om toezicht en onderhoud vraagt en een integraal onderdeel moet zijn in de (plan-do-check-act cyclus van de) bedrijfsvoering;
10. informatiebeveiliging onafhankelijke regie vraagt en af en toe ingrijpen in bestaande structuren, en dus centrale en onafhankelijke functionarissen.

2.2 De informatieveiligheidspiramide

Dit document is gebaseerd op de richtlijnen uit de strategische Baseline Informatiebeveiliging Nederlandse Gemeenten¹ (VNG/IBD). Daarnaast is rekening gehouden met de wettelijke kaders die aan informatieverwerking worden gesteld, zoals de Wet basisregistratie personen (Wet BRP), Algemene verordening gegevensbescherming (AVG), Wet Structuur Uitvoeringsorganisatie Werk en Inkomen (SUWI), het DigiD beveiligingsassessment (DigiD audit) en Wet openbaarheid bestuur (Wob).

Naast deze veelal op persoonsgegevens gebaseerde kaders komen er in hoog tempo (aanvullingen op) wettelijke kaders met betrekking tot overige authentieke registraties, zoals de Wet Basisregistratie Adressen en Gebouwen (Wet BAG), Wet Kenbaarheid Publiekrechtelijke Beperkingen (WKBP), de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Archiefwet. Deze stroomlijning van de informatievoorziening vereist in steeds ruimere mate aansluiting op zogenaamde landelijke voorzieningen. De toenemende complexiteit en intensiteit van de informatieprocessen bieden een helder motief voor overheden om hun aandacht nog meer te richten op de veiligheid voor overheidsinformatie.

Teneinde de scope van dit document te verduidelijken, is in figuur 1 aangegeven welke niveaus van informatieveiligheid zijn te onderkennen.

Bovenaan de piramide treffen we het informatieveiligheidsbeleid aan. Dit is een organisatiebreed beleid dat de uitgangspunten, de normen en de kaders biedt voor de veiligheid van alle onderliggende gemeentelijke informatieprocessen.

De tweede laag van de piramide is gericht op het implementatietraject. De implementatiefase begint met het uitvoeren Informatieveiligheidsanalyse. Tijdens deze Informatieveiligheidsanalyse wordt

- de praktijksituatie in de gemeente getoetst aan het gemeentebrede informatieveiligheidsbeleid, en aan de beveiligingsmaatregelen uit de geldende baseline (zie H2.4). Dat gebeurt in samenwerking met de verantwoordelijken voor beveiligingsmaatregelen, die aangeven in hoeverre deze zijn geïmplementeerd. Onderdeel daarvan is ook een rondgang door het gebouw.
- een risico inventarisatie en evaluatie (RI&E) uitgevoerd waarin wordt ingeschat hoe kwetsbaar de gemeente is op basis van een risicocatalogus met informatieveiligheidsrisico's.

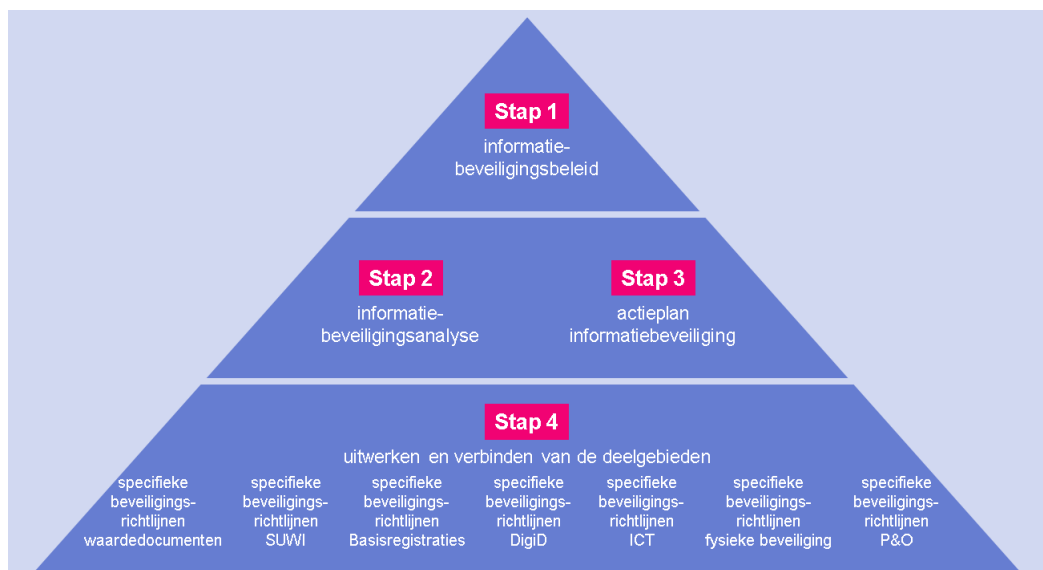
In de Informatieveiligheidsanalyse worden niet alleen de 'harde aspecten' onderzocht. Dat wil zeggen de techniek, de regels en de procedures, maar worden ook de 'zachte aspecten' meegenomen. Deze richten zich op het menselijk handelen en cultuuraspecten en daarnaast de sociale en fysieke inrichting van de organisatie.

¹ Op het moment van schrijven is voor gemeenten de Baseline Informatiebeveiliging Gemeenten (BIG) van kracht. Per 1 januari 2020 wordt de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO) van kracht. Veel handreikingen zijn nog gebaseerd op de BIG, uitgangspunt voor ons beleid is de BIO.

In de derde laag volgt, na de Informatieveiligheidsanalyse, de vorming van een actieplan. Tijdens deze stap worden de geconstateerde risico's gewogen en eventueel van maatregelen voorzien, zodat een compact overzicht ontstaat van de risico's en de te treffen maatregelen.

- Het actieplan komt tot stand door middel van een prioriteringssessie waarin de gemeente Kampen/Zwolle zelf aangeeft welke specifieke verbeteracties zij willen en kunnen oppakken voor een periode van één tot twee jaar;
- Naast het formuleren van de specifieke verbeteracties worden onder andere de uitvoerders, de kosten en de planning vastgelegd;
- Dit compacte actieplan vormt de praktische leidraad voor de te implementeren maatregelen van de Baseline Informatiebeveiliging Overheid door de beveiligingsorganisatie onder verantwoordelijkheid van de Chief Information Security Officer (CISO, zie H3.3.1).

Op het laagste niveau wordt een complete set aan maatregelen opgeleverd die gericht is op de specifieke eisen van een onderdeel. Een onderdeel kan een applicatie zijn zoals de BRP, de BAG of het financiële systeem, maar kan ook gericht zijn op de ICT-beheerprocessen zoals het gebruikersbeheer van Suwinet, de inrichting van de ICT-platformen of de juistheid van de uitkerings- of crediteurenadministratie.



Figuur 1: informatiebeveiligingspiramide (bron: BMC)

2.3

Risicobenadering

Het invoeren van maatregelen gebeurt vanuit een risicobenadering: de effecten van de maatregelen moeten in verhouding staan tot de noodzakelijke beveiliging. Om te kunnen bepalen welke beveiligingsmaatregelen moeten worden getroffen gebruiken we beveiligingsclassificaties. Deze geven aan welk beschermingsniveau noodzakelijk is voor welke proces en/of informatiesysteem, en maakt duidelijk welke maatregelen genomen moeten worden. Het beschermingsniveau is gebaseerd op de classificatie van

Datum
Titel

21 november 2018
Werken in vertrouwen

data, waarvoor de Informatiebeveiligingsdienst van de VNG een handreiking biedt. In onderstaande tabel wordt de classificatie samengevat weergegeven.

Classificatietabel			
Niveau	Vertrouwelijkheid	Integriteit	Beschikbaarheid
Geen / 0	Openbaar informatie mag door iedereen worden ingezien (bv. algemene informatie op de externe website van de gemeente)	Niet zeker informatie mag worden veranderd (bv. templates en sjablonen)	Niet nodig gegevens kunnen zonder gevolgen langere tijd (weken) niet beschikbaar zijn (bv. ondersteunende tools als routeplanner)
Laag / I	Bedrijfsvertrouwelijk informatie is toegankelijk voor alle medewerkers van de organisatie (bv. informatie op het intranet)	Beschermd het bedrijfsproces staat enkele (integriteits-) fouten toe (bv. rapportages)	Belangrijk informatie mag incidenteel niet beschikbaar zijn (bij calamiteiten maximaal enkele dagen) (bv. administratieve gegevens)
Midden / II	Vertrouwelijk informatie is alleen toegankelijk voor een beperkte groep gebruikers (bv. persoonsgegevens, financiële gegevens)	Hoog het bedrijfsproces staat zeer weinig fouten toe (bv. bedrijfsvoeringinformatie en primaire procesinformatie zoals vergunningen)	Noodzakelijk informatie moet vrijwel altijd beschikbaar zijn, continuïteit is belangrijk (bij calamiteiten maximaal een dag) (bv. voorwaardelijke primaire proces informatie)
Hoog / III	Geheim informatie is alleen toegankelijk voor direct geadresseerde(n) (bv. Bijzondere persoonsgegevens zoals zorggegevens, strafrechtelijke informatie en omvattende financiële informatie (SUWI))	Absoluut het bedrijfsproces staat geen fouten toe (bv. specifieke gemeentelijke informatie op de website o.a. waaraan rechten zijn te ontleen)	Essentieel informatie mag alleen in uitzonderlijke situaties uitvallen, bijvoorbeeld bij calamiteiten (bij calamiteiten minder dan een dag) (bv. basisregistraties BRP en SUWI)

De proceseigenaar (vaak een afdelingshoofd) bepaalt welke maatregelen genomen moeten worden op basis van een risicoanalyse², waarbij de kans en het effect het risico bepalen. De door de proceseigenaar gemaakte risicoafweging, tussen enerzijds het risico en anderzijds de kosten en consequenties van de maatregelen conform de beschermingseisen, wordt vastgelegd evenals de te treffen maatregelen. Uit de kleuren in de tabel blijkt de impact van deze maatregelen, deze zijn nu nog afgeleid van de BIG. Zaken binnen de donkerblauw gearceerde vakken in de tabel worden afgedekt wanneer de BIG-beveiligingsmaatregelen zijn ingevoerd. Voor zaken in de lichtblauw gekleurde vlakken dienen (bovenop de BIG) aanvullende beveiligingsmaatregelen te worden getroffen.

Sturing op de implementatie van te treffen maatregelen is een doorgaand proces, waarin aandacht is voor continue verbetering. De hiervoor noodzakelijke PDCA (Plan-Do-Check-Act) cyclus – de kwaliteitscyclus – is onderdeel van ons Information Security Management System (ISMS, zie H3.2).

2.4 Gezamenlijke basis

De tactische implementatie van informatiebeveiliging binnen Gemeente Kampen/Zwolle is gebaseerd op de Baseline Informatiebeveiliging Overheid (BIO), die naar verwachting 1 januari 2020 van kracht wordt en waarop gemeenten zich vanaf 2019 gaan voorbereiden. Deze baseline, afgeleid van de internationale ISO-standaard voor informatiebeveiliging, vervangt diverse afzonderlijke overheidsbaselines en is de gezamenlijke basis voor de gehele Nederlandse overheid. Want beveiligen van informatie kunnen we als gemeente niet alleen. In een netwerksamenleving, waarin systemen en organisaties steeds meer met elkaar verweven raken, zijn alle partners samen aan zet om de informatieveiligheid te borgen.

Een deel van de gegevens die medewerkers van Gemeente Kampen/Zwolle en onze partners gebruiken komt uit bronsystemen waarvoor bijzondere eisen gelden. Denk aan basisregistraties als de BRP en de BAG of Suwinet. Gemeente Kampen/Zwolle is zich bewust van de eisen die verbonden zijn aan het gebruik van (soms zeer gevoelige) gegevens uit deze bronnen. De voor deze toepassingen geldende richtlijnen en normenkaders vormen voor Gemeente Kampen/Zwolle de basis waarop deze binnen de organisatie mogen worden benut. In enkele gevallen zijn er specifieke functionarissen binnen de gemeente aangewezen om hierop toe te zien. Deze functies staan beschreven in het hoofdstuk “Organisatie van informatiebeveiliging”.

2.5 Gedeelde uitdaging

Inzet voor Gemeente Kampen/Zwolle is standaardisatie en samenwerking. Via de Informatiebeveiligingsdienst (IBD) van de VNG werken we aan gezamenlijke aanpak en

² Een risicoanalyse bestaat minimaal uit een Business Impact Analyse, waarin ook de risico's omtrent persoonsgegevens aan de orde komen. Blijkt daaruit dat in een proces persoonsgegevens van belang zijn, dan zal ook een Privacy Impact Analyse deel moeten uitmaken van de risicoanalyse.

Datum
Titel

21 november 2018
Werken in vertrouwen

ondersteuning op landelijk niveau. Dit is zeker van belang als er een vuist gevormd moet worden richting bijvoorbeeld leveranciers.

Via het Shared Service Centrum ONS implementeren we gezamenlijk met Gemeente Zwolle/Kampen en Provincie Overijssel diverse IT-security maatregelen. Hoewel provincie en gemeentes andere organisaties zijn, dienen zij dezelfde burgers. Ook gaan beide overheidslagen vanaf 2019 de informatiebeveiliging op dezelfde basis funderen (BIO). Onze inzet zal daarom gericht zijn op steeds nauwere samenwerking met alle bij het SSC-ONS betrokken partners. Omdat we van mening zijn dat we samen sterker en efficiënter een veilige informatiehuishouding kunnen borgen.

2.5.1

GGI-Veilig

Via VNG Realisatie bouwen gemeenten aan de Gemeentelijke Gemeenschappelijke Infrastructuur (GGI). GGI is een veilige, samenhangende digitale infrastructuur die samenwerken tussen gemeenten en andere overheden beter, veiliger en gemakkelijker maakt. Eén van de programma's binnen GGI is GGI-Veilig, bedoeld om het GGI-Netwerk en de eigen gemeentelijke infrastructuren veiliger te maken en de digitale weerbaarheid van gemeenten te verhogen.

Met GGI-Veilig wordt een producten- en dienstenportfolio samengesteld en aanbesteed voor de inrichting, uitvoering en borging van het informatiebeveiligingsproces. Gemeenten Kampen en Zwolle omarmen deze samenwerking en hebben samen met Provincie Overijssel het mandaat verstrekt aan het SSC-ONS om namens de partners producten vanuit GGI-Veilig af te nemen en in te zetten.

3 Organisatie van de informatieveiligheid

3.1 Verantwoordelijkheid

Het college van Gemeente Kampen/Zwolle stelt middels het informatiebeveiligingsbeleid de kaders voor de organisatie en geeft hiermee richting aan de uitvoering van taken. De directie van Gemeente Kampen/Zwolle stuurt de organisatie in de door het college aangegeven richting.

Afdelingshoofden zijn als eigenaar verantwoordelijk voor de praktische uitvoering ervan binnen hun processen en systemen. Leidend hierbij zijn de maatregelen uit de BIO, in specifieke gevallen aangevuld met richtlijnen vanwege Suwinet, DigiD, PNIK, BRP of andere basisregistraties. Bij het vervullen van deze rol ontvangen zij richtlijnen en ondersteuning van de CISO en de adviseurs informatiebeveiliging. In een aantal gevallen benoemd de organisatie specifieke functionarissen ter ondersteuning van de uitvoering van informatiebeveiliging. Denk bijvoorbeeld aan de Security Officer Suwinet.

Orgaan	Verantwoordelijkheid
Gemeenteraad	Adviserend richting College en 'horizontaal toezicht'
College van B&W	Eindverantwoordelijk (portefeuille P&O), stelt het strategisch informatieveiligheidsbeleid vast en rapporteert jaarlijks aan de Raad in het jaarverslag.
Gemeentesecretaris/ directie	Ambtelijk eindverantwoordelijk en stelt het tactisch informatieveiligheidsbeleid vast.
Chief Information Security Officer	Stelt informatiebeleid op en coördineert de uitvoering ervan, beheerst risico's en rapporteert aan management en College.
Afdelingshoofden/ proceseigenaren	Informatieveiligheid eigen processen, risico-afweging, implementatie, toezicht en sturing op naleving eigen proces.
Medewerkers	Medewerkers zijn verantwoordelijk voor de uitvoering.

3.2 Verantwoording

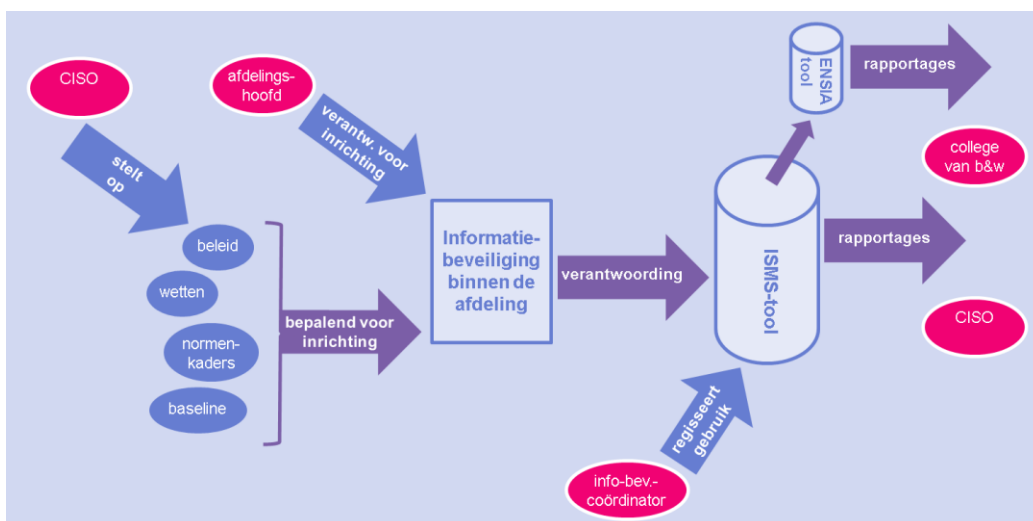
Afdelingshoofden leggen verantwoording af over de wijze waarop zij informatiebeveiliging borgen. Gemeente Kampen/Zwolle zet een ISMS-tool in om hen hierbij te ondersteunen. ISMS staat voor Information Security Management System en is het geheel van maatregelen en processen dat de informatiebeveiliging borgt, anders gezegd: het 'kwaliteitssysteem informatiebeveiliging'. In de ISMS-tool worden maatregelen en taken toegewezen aan functionarissen, die daar vervolgens het resultaat en bijbehorende bewijslast aan koppelen.

Vanuit de ISMS-tool kan gerapporteerd worden over de stand van de informatiebeveiliging binnen Gemeente Kampen/Zwolle. Ieder kwartaal ontvangt de CISO een overzicht van de status. Dit voedt, samen met een rapportage vanuit de incidentenregistratie en input vanuit de gemeentelijke organisatie en externe bronnen,

het kwartaalverslag van de CISO over de stand van de informatiebeveiliging. Dit verslag wordt door de CISO verstrekt aan de directie en het college van Gemeente Kampen/Zwolle.

Op basis van de kwartaalrapportages en een jaaroverzicht vanuit de ISMS-tool legt het college van Gemeente Kampen/Zwolle jaarlijks verantwoording af over de stand van de informatiebeveiliging. De formele verantwoording verloopt via de ENSIA-systematiek, de Eenduidige Normatiek Single Information Audit. Vanuit de gemeentelijke ISMS-tool wordt hiervoor de door het rijk ingerichte ENSIA-tool gevuld.

ENSIA biedt handvatten om de verantwoording te stelen op de geldende baseline. Deze verantwoording zal de komende jaren steeds nauwer aansluiten op de gemeentelijke P&C-cyclus. Zo krijgt het gemeentebestuur overzicht over de stand van de informatiebeveiliging en kan zij hier beter op sturen. Via de ENSIA-systematiek wordt ook verantwoording afgelegd aan diverse externe toezichthouders op enkele specifieke aandachtsgebieden, zoals Suwinet, BRP, PNIK en DigiD.



Figuur 2: het kwaliteitssysteem informatiebeveiliging (ISMS)

3.3 Informatiebeveiligingsorganisatie

3.3.1 Functionarissen en hun rol ten aanzien van informatiebeveiliging

CISO

De Chief Information Security Officer (CISO) is op organisatieniveau verantwoordelijk voor het actueel houden van informatiebeveiligingsbeleid, het coördineren van de uitvoering van beleid, het beheersen van risico's en het opstellen van rapportages.

Adviseur informatiebeveiliging

De adviseur informatiebeveiliging is op organisatieniveau verantwoordelijk voor het opstellen van informatiebeveiligingsbeleid, het stimuleren van bewust omgaan met informatie binnen de organisatie, het ondersteunen van risicoanalyses en het adviseren van projecten.

Coördinator informatiebeveiliging

De coördinator informatiebeveiliging is op organisatieniveau verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving van het informatiebeveiligingsbeleid, de realisatie van beveiligingsmaatregelen, het ondersteunen van rapportages (waaronder ENSIA) en het escaleren van beveiligingsincidenten.

Afdelingshoofden

De afdelingshoofden zijn als eigenaar integraal verantwoordelijk voor de (informatie)beveiliging van de processen en systemen binnen hun afdeling. Daaronder valt in ieder geval:

- het classificeren van opgeslagen data in applicaties en gegevensverzamelingen;
- medewerkers attenderen op hun verantwoordelijkheid voor informatiebeveiliging in hun dagelijkse taken;
- het laten uitvoeren van een informatiebeveiligingsanalyse op de processen en (informatie)systemen van de afdeling;
- het kiezen, (laten) uitvoeren en uitdragen van maatregelen die voor de afdeling van toepassing zijn, op basis van de informatiebeveiligingsanalyse;
- het sturen op beveiligingsbewustzijn, bedrijfscontinuïteit en op naleving van regels en richtlijnen;
- het rapporteren, via de coördinator informatiebeveiliging, over het voldoen aan wet en regelgeving en organisatiebeleid (compliance) in de P&C rapportages.

Medewerkers

Alle medewerkers zijn verantwoordelijk voor het veilig uitvoeren van hun eigen functie en taken. Zij gaan zorgvuldig en gedisciplineerd om met informatie en (informatie)systemen. Zij zijn zich bewust van de eisen die voor hun werkproces gelden vanwege beschikbaarheid, integriteit, vertrouwelijkheid en controleerbaarheid.

3.3.2 Functionarissen met een specifieke beveiligingsfunctie

Beveiligingsbeheerder BRP

De beveiligingsbeheerder BRP is verantwoordelijk voor de inrichting, organisatie en uitvoering van het informatiebeveiligingsbeleid voor de gemeentelijke voorziening van de BRP. Deze functie is vastgelegd en beschreven in de Beheerregeling Gemeentelijke Basisregistratie Personen van Gemeente Kampen en in de Regeling beheer en toezicht Basisregistratie Personen van Gemeente Zwolle.

Privacybeheerder BRP

De privacybeheerder adviseert de informatiebeheerder BRP over de privacyaspecten die voortvloeien uit de uitvoering van de Wet en Verordening BRP. Deze functie is vastgelegd en beschreven in de Regeling beheer en toezicht Basisregistratie Personen van Gemeente Zwolle en de Beheerregeling Gemeentelijke Basisregistratie Personen van Gemeente Kampen.

Beveiligingsfunctionaris reisdocumenten

Datum	21 november 2018
Titel	Werken in vertrouwen

De beveiligingsfunctionaris reisdocumenten is aangesteld voor het beheer van en het toezicht op de naleving van de beveiligingsprocedures reisdocumenten en rijbewijzen.

Datum 21 november 2018
Titel Werken in vertrouwen

Security Officer Suwinet

De Security Officer Suwinet bevordert en bewaakt, in opdracht van de interne eigenaar, het veilig gebruiken van Suwinet door medewerkers (in- en extern) van de gemeente Zwolle.

Beheerders van basisregistraties

Voor elke basisregistratie waarvan Gemeente Kampen/Zwolle bronhouder is, draagt een beheerder de verantwoordelijkheid voor het inwinnen en bijhouden van de authentieke en niet-authentieke gegevens in een basisregistratie en voor het borgen van de kwaliteit van die gegevens.

3.3.3 Functionarissen met een specifieke privacy functie

Functionaris Gegevensbescherming

De Functionaris Gegevensbescherming is de interne toezichthouder op de verwerking van persoonsgegevens binnen Gemeente Kampen/Zwolle. Deze functionaris dient binnen Gemeente Kampen/Zwolle aanwezig te zijn volgens artikel 37 van de Europese Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG). Taken en verantwoordelijkheden van de Functionaris Gegevensbescherming staan, conform artikel 39 van de AVG, beschreven in het Privacyreglement 2018-2021 van Gemeente Kampen en de Regeling bescherming persoonsgegevens van Gemeente Zwolle.

Privacy Officer

De Privacy Officer ondersteunt de Functionaris Gegevensbescherming bij het uitoefenen van toezicht binnen Gemeente Kampen/Zwolle. Daarnaast traint de Privacy Officer het lijnmanagement en medewerkers in het zorgvuldig omgaan met persoonsgegevens en ondersteunt hen bij vragen over privacy en persoonsgegevens.

3.3.4 Overleg en afstemming met SSC ONS en deelnemende partners

BTO Security Board

Doel:

- voortgang en afstemming IT-security zaken binnen het SSC-ONS in relatie tot ontwikkelingen bij de deelnemende partners;
- planning en voortgang van projecten en audits;
- voorbereiden SPO agendapunten m.b.t. informatiebeveiliging.

Frequentie is maandelijks.

Deelnemers zijn de Chief Information Security Officer (voorzitter) en de Technical Information Security Officer van het SSC-ONS, en informatiebeveiligingsvertegenwoordigers van de partners.

3.3.5 Overleg en afstemming binnen Gemeente Kampen

Overleg Privacy en Informatiebeveiliging

Doel:

- Voortgang en afstemming inzake privacy en informatiebeveiligingszaken
- Voorbereiden beleidsstukken

Frequentie is tweewekelijks

Deelnemers zijn FG, Privacy Officer en CISO/coördinator informatiebeveiliging

Datum
Titel

21 november 2018
Werken in vertrouwen

Platform Informatieveiligheid (PIV)

Doel:

- gemeentebrede afstemming over informatiebeveiligingszaken en ENSIA

Frequentie is minimaal vier keer per jaar.

Deelname door ambassadeurs voor het thema informatiebeveiliging vanuit:

- CISO/Coördinator informatiebeveiliging, voorzitter
- ICT Beheer (SSC ONS)
- Personeelszaken
- Facilitaire zaken
- BRP (Burgerzaken)
- Beheer basisregistraties
- DigiD beheer
- Suwi-beheerder/Sociaal domein
- DIV beheerder
- FG en Privacy Officer
- Controller en interne controle

Beveiligingsoverleg Suwinet

Doel:

- Voortgang en afstemming inzake informatiebeveiligingszaken m.b.t. het gebruik van Suwinet.

Frequentie is maandelijks.

Deelnemers zijn teammanager Backoffice MO, security officer MO, functioneel beheerder MO en CISO/coördinator informatiebeveiliging.

3.3.6

Overleg en afstemming binnen Gemeente Zwolle

Overleg Privacy en Informatiebeveiliging

Doel:

- Voortgang en afstemming interne P&IB-zaken
- Voorbereiden beleidsstukken

Frequentie is minimaal driewekelijks.

Deelnemers zijn de CISO (voorzitter), FG, Privacy Officer en de adviseur(s) informatiebeveiliging.

Werkgroep Informatiebeveiliging

Doel:

- gemeentebrede afstemming van activiteiten en beleid t.a.v. informatiebeveiliging.

Frequentie: minimaal vier keer per jaar.

Deelname door ambassadeurs voor het thema informatiebeveiliging vanuit:

- Burgerzaken
- CISO, voorzitter
- Informatievoorziening (Dataproductie; Functioneel beheer; Gegevensmanagement; Informatieveiligheid)
- HR
- Interne Controle

Datum

21 november 2018

Titel

Werken in vertrouwen

- Privacy
- Services
- Suwinet
- Website (Team Digitale Regie)

Bijlage 1: begrippenlijst

Begrip	Uitleg
Audit	Het door een onafhankelijke deskundige kritisch beoordelen van de opzet, het bestaan en de werking van de (beveiligings-) voorzieningen en de organisatie voor informatietechnologie op betrouwbaarheid, doeltreffendheid en doelmatigheid.
Autoriseren	Het toekennen van rechten aan (groepen van) personen, processen en/of systemen.
Beschikbaarheid	Beschikbaarheid geeft aan in hoeverre informatie (bijvoorbeeld via een ICT-dienst, systeem of een document) toegankelijk is voor de geautoriseerde gebruikers.
CISO	De CISO (Chief Information Security Officer) bevordert en adviseert gevraagd en ongevraagd over informatiebeveiliging en rapporteert over de stand van zaken.
Classificatie	Indeling in risicoklassen voor de aspecten beschikbaarheid, betrouwbaarheid en vertrouwelijkheid.
Controleerbaarheid	De mate waarin de juistheid en volledigheid van de informatie kunnen worden gecontroleerd.
Dataclassificatie	Classificatie (of rubricering) van data geeft antwoord over de hoeveelheid maatregelen die genomen moeten worden om die data adequaat te beschermen.
ENSIA	ENSIA (Eenduidige Normatiek Single Information Audit) heeft tot doel het verantwoordingsproces over informatieveiligheid bij gemeenten verder te professionaliseren door het toezicht te bundelen en aan te sluiten op de gemeentelijke Planning & Control-cyclus. Hierdoor heeft het gemeentebestuur meer overzicht over de stand van zaken van de informatieveiligheid en kan het hier ook beter op sturen.
Functiescheiding	Het scheiden van gerelateerde taken en bevoegdheden om fouten en fraude te voorkomen.
Functionaris Gegevensbescherming	De functionaris voor de gegevensbescherming (FG) houdt binnen een organisatie toezicht op de toepassing en naleving van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG).
IBD	De Informatiebeveiligingsdienst voor gemeenten (IBD) werkt aan het verhogen en op peil houden van de informatiebeveiliging van Nederlandse gemeenten vanuit de kracht van het collectief. De IBD is een initiatief van alle Nederlandse gemeenten. Alle gemeenten, intergemeentelijke sociale diensten en belastingsamenwerkingen kunnen gebruik maken van de diensten van de IBD.
Informatie	Een verzameling van gegevens (met of zonder context) opgeslagen in gedachten, geschriften en/of digitale informatiedragers.

Datum
Titel

21 november 2018
Werken in vertrouwen

Begrip	Uitleg
Integriteit	Een kwaliteitskenmerk voor gegevens, een object of een dienst, dat aangeeft dat het gegeven juist (rechtmatig), volledig (niet te veel, niet te weinig), tijdig en geautoriseerd (gemuteerd door wie dat mag) is.
Persoonsgegevens	Ieder gegeven dat is te herleiden tot een individuele persoon, zoals naam, adres, geboortedatum, maar ook kenteken en telefoonnummer.
Privacy	Privacy is de persoonlijke levenssfeer die onszelf en ons handelen, eigenschappen en informatie onderscheidt en afschermt van anderen.
Privacy officer	Ondersteunt en adviseert bij alle gemeentebrede privacyvraagstukken.
Reisdocument	Een reisdocument is een document dat de houder toestemming verleent tot het betreden van en reizen door een bepaald land of gebied. Nederland kent de volgende soorten reisdocumenten: nationaal paspoort; zakenpaspoort; 2e paspoort; diplomatiek paspoort; dienstpaspoort; reisdocument voor vreemdelingen; reisdocument voor vluchtelingen; noodpaspoort; laissez-passer ³ .
Schengen principe	Met het Schengen principe wordt bedoeld dat organisatie-onderdelen van de overheid elkaar beschouwen als vertrouwd partner en niet als onvertrouwde buitenwereld. Het gevolg hiervan is dat iedere overheidsorganisatie afzonderlijk zijn omgeving beveiligd en 'schoon' houdt en dat de andere omgevingen hierop kunnen vertrouwen.
Vertrouwelijkheid	Met vertrouwelijkheid wordt bedoeld dat een gegeven alleen te benaderen is door iemand die gemachtigd is het gegeven te benaderen.

³ Bron: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/paspoort-en-identiteitskaart/vraag-en-antwoord/welke-soorten-reisdocumenten-zijn-er>

Beslisnota voor het college

Datum 26 november 2018

Openbaar

Openbaar

Onderwerp Evenementensubsidie 2019
Versienummer 1

Portefeuillehouder Monique Schuttenbeld
Informant Iskander Tuqan
Eenheid/Afdeling Ontwikkeling / OWA en MO
Telefoon 038 498 2016
Email I.Tuqan@zwolle.nl
Benodigde middelen € 511.250
Dekking t.l.v.: **Structurele middelen:**

-Versterken economische positie van Zwolle als koop- en recreatiecentrum van de regio € 297.726

Incidentele middelen:

- budget vernieuwende culturele initiatieven € 30.000
- budget versterken evenementenprogramma € 145.000
- budget Economie 2019 € 33.524
- budget Regenbooggelden € 5.000

Parafering datumparaaf
Afdelingshoofd
Marion Garritsen
Portefeuillehouder
Monique Schuttenbeld

Raad
☐ Informatienota voor de raad
☐ Opinienota voor de raad
☐ Beslisnota voor de raad
☐ n.v.t.

Bijlagen: 1. Overzicht alle aanvragen subsidie 2019**Ontwerp besluit**

Het college besluit:

1. Kennis te nemen van de ingediende aanvragen om subsidie.
2. In te stemmen met het (gedeeltelijk) honoreren en afwijzen van de aanvragen conform de tabel Aanvragen & advisering.
3. In te stemmen met het evenementenbudget voor 2019 van € 511.250.
4. In te stemmen met de voorgestelde dekking.

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
- ☐ Gewijzigd
- ☐ Aangehouden
- ☐ Teruggenomen

Datum 26 november 2018

Inleiding

Jaarlijks worden in september de evenementensubsidies voor het komende jaar aangevraagd. Dit jaar hebben we van 15 organisaties een aanvraag ontvangen plus daarbij de aanvragen voor alléén gemeentelijke diensten van de Blauwvingerdagen en de Avondvierdaagse. Bij dit voorstel is een bijlage opgenomen die per aanvraag motiveert of een aanvraag wordt gehonoreerd en voor welk bedrag.

Beoogd effect

1. Het voor de inwoners van Zwolle scheppen van een levendige, plezierige sociale omgeving waar regelmatig iets te beleven is.
2. Het versterken van de toeristische aantrekkingskracht van Zwolle.
3. Het versterken van het culturele klimaat en het sportieve klimaat.
4. Het genereren van bestedingen in de stad.
5. Het buiten Zwolle profileren van de stad als levendige aantrekkelijke stad waar leuke evenementen beleefd kunnen worden, waardoor de stad interessant wordt voor zich in de toekomst in Zwolle te vestigen inwoners en bedrijven.
6. De financiële basis voor evenementen in Zwolle versterken.

Overzicht

We honoreren de volgende aanvragen geheel: Bevrijdingsfestival, Zwolle Unlimited, de Ster van Zwolle, de Halve Marathon, het Stadsfestival, de intocht van Sinterklaas, de carnavalsoptocht, de Omloop van de IJsseldelta, Oranjepret, de Avondvierdaagse en de Blauwvingerdagen.

We honoreren de volgende aanvragen gedeeltelijk: het Stratenfestival, Koningsnacht en –dag door de HESZ, Koningsnacht en –dag door buro Ruis en Zwolle Pride.

We honoreren de volgende aanvragen niet: Night Skate en 3x3 Streetball Master Toernooi.

Er is contact geweest met de evenementen waarvan de aanvraag niet of niet geheel wordt gehonoreerd. De reacties daarop zijn verwerkt in deze beslisnota en terug te vinden in de bijlage "Overzicht alle aanvragen subsidie 2019" bij het betreffende evenement.

Tot slot reserveren we € 80.000 voor Winters Zwolle.

Argumenten

In te stemmen met het (gedeeltelijk) honoreren en afwijzen van de aanvragen conform de tabel Aanvragen & advisering.

- 2.1 De kernevenementen hebben op basis van de beleidsnota "Zwolle heeft het allemaal!" structurele ondersteuning, waardoor het grootste gedeelte van het beschikbare budget naar deze evenementen gaat.
- 2.2 Bij de begroting voor 2019 is € 45.000 beschikbaar gesteld voor extra ondersteuning van de cultuurfestivals Bevrijdingsfestival, Zwolle Unlimited en het Stadsfestival. Dit bedrag besteden we als volgt: we voorzien we eenmalig in het begrotingstekort van het Stadsfestival van € 15.500 zodat de editie van 2019 georganiseerd kan worden vanuit een gezonde financiële basis en gelijktijdig samen ook de visie voor de toekomst kan worden uitgewerkt. We honoreren de hogere aanvraag van € 15.000 om subsidie van Zwolle Unlimited en we reserveren € 15.000 voor het Bevrijdingsfestival zodat een meerjarenvisie kan worden ontwikkeld.

Datum 26 november 2018

- 2.3 We vinden het belangrijk dat Zwolle gedurende het gehele jaar bruist en aantrekkelijk is om te bezoeken. We zetten daarom sterk in op een evenement in de winterperiode en we willen het evenement Winters Zwolle doorontwikkelen. Voor 2019 en verder wordt daarom voor dit evenement een toekomstvisie uitgewerkt, zodat dit evenement onderdeel gaat vormen van de ruggegraat van de Zwolse evenementen. Er is daarom budget gereserveerd voor het mogelijk maken van een evenement in de winter. In afwachting daarvan reserveren we daarom € 80.000 voor Winters Zwolle. Bij de PPN komen we hierop terug.
- 2.4 Bij de beoordeling van de aanvragen is gekeken naar de potentie van het evenement, de historie daarvan en naar de juridische randvoorwaarden.
- 2.5 De criteria van de subsidieverordening zijn in samenhang bekeken. De aanvragen als zodanig en in onderlinge samenhang leveren, gegeven de beschikbare financiële middelen, de meest haalbare bijdrage aan het beoogde effect.
- 2.6 De motivering voor het al dan niet (gedeeltelijk) honoreren van de aanvragen is terug te vinden in de bijlage "Overzicht alle aanvragen subsidie 2019".

In te stemmen met het evenementenbudget voor 2019 van € 511.250 en met de voorgestelde dekking.

- 3.1 De aanvragen om subsidie zijn getoetst en beoordeeld aan de hand van de criteria voor subsidiering van evenementen. Uit de beoordeling bleek dat een totaalbedrag van € 511.250 nodig is voor de gewenste honorering van de aanvragen. Dit bedrag bestaat uit een structureel gedeelte en een incidenteel gedeelte.

Risico's

Het besluit om een aanvraag niet of tegen een lager dan gevraagd bedrag te honoreren kan voor de aanvrager aanleiding zijn om bezwaar aan te tekenen tegen het besluit.

Financiën

Het beschikbare budget voor 2019 is € 511.250. Hiervan is € 297.726 structureel en € 213.524 incidenteel. Het budget dat structureel beschikbaar is voor ondersteuning van de Zwolse evenementen is onvoldoende. Met de ondersteuning van de vijf Zwolse kernevenementen is het structurele budget immers al grotendeels uitgegeven. Bij de Perspectiefnota volgt een voorstel voor de versterking van Zwolle als festival en evenementenstad, waarin een structurele impuls voor evenementen en festivals vanaf 2020 is opgenomen.

<u>Evenementenbudget 2019</u>	
budget Sport (structureel)	€ 60.605
budget Cultuur (structureel)	€ 185.000
budget Zomerkermis 2019 (structureel)	€ 48.495
Budget Economie (structureel)	€ 3.626
budget Versterken evenementenprogramma (incidenteel)	€ 145.000
budget Vernieuwende culturele initiatieven (incidenteel)	€ 30.000
budget Economie (incidenteel)	€ 33.524
budget Regenbooggelden	€ 5.000
Evenementenbudget 2019	€ 511.250

Datum 26 november 2018

Communicatie

De subsidieaanvragers waarvan de aanvraag niet of niet geheel wordt gehonoreerd, zijn geïnformeerd over het voorlopig advies.

Openbaarheid

Dit voorstel is openbaar.

Datum 26 november 2018

Tabel aanvragen en advisering

Evenement	Advies 2019	Aanvraag 2019	Besluit 2018	Aanvraag 2018
Bevrijdingsfestival Overijssel	€ 50.000 + € 15.000 reservering	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Carnavalsoptocht	€ 3.750	€ 3.750	€ 3.100	€ 3.100
Koningsdag HESZ	€ 16.000	€ 23.000	€ 16.000	€ 20.000
Koningsdag Buro Ruis	€ 12.000	€ 20.250	€ 11.420	€ 21.050
Oranjepret	€ 3.000	€ 3.000	€ 3.000	€ 3.000
Halve Marathon	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000	€ 30.000
Intocht Sinterklaas	€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500	€ 7.500
Omloop IJsseldelta	€ 6.500	€ 6.500	€ 6.500	€ 6.500
Ster van Zwolle	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000	€ 25.000
Zwolle Unlimited	€ 85.000	€ 85.000	€ 70.000	€ 70.000
Stratenfestival	€ 32.000	€ 58.000	€ 32.000	€ 57.500
Stadsfestival	€ 110.000 (€ 80.000 structureel en € 30.000 incidenteel) + eenmalige bijdrage van € 15.500	€ 110.000 (€ 80.000 structureel en € 30.000 incidenteel)	€ 110.000 (€ 80.000 structureel en € 30.000 incidenteel)	€ 110.000
Zwolle Pride	€ 20.000	€ 30.000	-	-
Night Skate	-	€ 1.710	-	-
3x3 Streetball Basketball	-	€ 4.000	-	-
Parkpret	-	-	€ 2.000	€ 3.200
Parkpret fototentoonstelling	-	-	-	€ 2.000
Winters Zwolle	€ 80.000 (reservering)	-	€ 80.000	€ 80.000
City Swim	-	-	€ 2.500	€ 5.000
Avondvierdaagse	Gemeentelijke dienst	Gemeentelijke dienst	Gemeentelijke dienst	Gemeentelijke diensten
Blauwvingerdagen	Gemeentelijke dienst	Gemeentelijke dienst	Gemeentelijke dienst	Gemeentelijke diensten
Totaal	€ 511.250	€ 534.210 (inclusief reservering Winters Zwolle van € 80.000)	€ 474.020	€ 528.970
Budget	€ 511.250	€ 511.250	€ 474.020	€ 474.020

Naam evenement:	Carnavalsoptocht
Naam aanvrager:	Carnavalsvereniging 'De Eileuvers'
Omschrijving evenement:	Carnavals vereniging De Eileuvers organiseert sinds vele jaren de grote carnavalsoptocht in de gemeente Zwolle tijdens de carnavalsdagen. Naast de optocht zal er, net als voorgaande jaren, weer een grote feesttent aanwezig zijn waar de mensen kunnen genieten van muziek en gezelligheid. Een groot deel van de Zwolse horeca neemt deel aan de festiviteiten. Het evenement behoort tot de jaarlijks terugkerende 'volksfeesten'. De optocht staat garant voor veel gezelligheid in de binnenstad.
Bezoekers / deelnemers:	20.000 bezoekers / 50 deelnemende groepen
bereik:	Regionaal
Totale kosten:	€ 9.350
Totale baten:	€ 9.350
Gevraagde subsidie:	€ 3.750
Percentage van totale kosten:	40%
Score subsidiecriteria:	Het evenement voldoet aan artikel 11:3, lid 1 sub b, e en f van de Subsidieverordening.
Overige inkomsten:	€ 5.600
Subsidie vorig jaar	€ 3.100
Subsidieadvies 2019	€ 3.750
Ambtelijk Advies:	Bij de toewijzing van subsidies hebben wij er voor gekozen de focus te leggen op de in het evenementenbeleid benoemde kernevenementen. Een bijdrage voor de carnavalsoptocht is zeker is op z'n plaats gezien het populaire karakter van het evenement. Advies is om het gevraagde subsidiebedrag van € 3.750 toe te kennen.
Advies culturele commissie:	n.v.t.
Zienswijze:	n.v.t.
Ambtelijke reactie op zienswijze:	n.v.t.

Naam aanvrager:	Stichting Stratenfestival
Omschrijving evenement	Het Stratenfestival vindt jaarlijks plaats op de tweede vrijdag van de Zwolse zomerkermis. Verspreid door de binnenstad worden podia geplaatst waar de hele avond live muziek te horen is. De laatste jaren wordt het Stratenfestival betaald vanuit de opbrengsten van de zomerkermis. Het Stratenfestival wordt jaarlijks door ongeveer 50.000 mensen bezocht.
Bezoekers / deelnemers:	50.000
bereik:	Lokaal
Totale kosten:	€ 138.000
Totale baten:	€ 124.000
Gevraagde subsidie:	€ 58.000
Percentage van totale kosten:	42%
Overige inkomsten:	€ 64.000
Subsidie vorig jaar:	€ 32.000
Subsidieadvies 2019:	€ 32.000
Ambtelijk Advies:	Het Stratenfestival draagt sterk bij aan de profilering van Zwolle als gezellige stad. Door het open karakter van het evenement genereert het extra bestedingen bij de ondernemers in de binnenstad en de exploitanten van de Zomerkermis. Het evenement wordt door velen ervaren als één van de gezelligste feesten in het jaar. Bij de toewijzing van subsidies hebben wij er voor gekozen de focus te leggen op de in het evenementenbeleid benoemde kernevenementen. Kernevenementen zijn evenementen die de potentie hebben door te groeien tot evenementen met (inter)nationale allure. Daarom is het zeer sterk lokaal gerichte Stratenfestival geen kernevenement. De stichting geeft aan dat het Stratenfestival een koppeling heeft met de kermis en dat het daarom gerechtvaardigd is een hogere subsidie te krijgen - eventueel via een directe afdracht van de opbrengst van de kermis aan het Stratenfestival - omdat het Stratenfestival zorgt voor een hogere pachtopbrengst voor de kermis. De afgelopen jaren is het budget voor evenementensubsidies sterk teruggelopen, mede veroorzaakt door een verminderde pachtopbrengst van de kermis. Ook voor de kermis geldt dat, bij een teruglopende opbrengst, de kosten gelijk blijven of stijgen. Bij een geschatte afdracht van de kermis aan het subsidiebudget evenementen van € 50.000, is een subsidie aan het

	Stratenfestival van € 32.000 meer dan de helft van die opbrengst. De stichting heeft een eigen vermogen van ongeveer € 30.000 per 31 december 2017. Dit alles leidt dat er toe dat de subsidie die wordt verstrekt, lager is dan het aangevraagde bedrag. Dat was voorgaande jaren ook al het geval. Daarom wordt de subsidie vastgesteld op € 32.000. Het evenement voldoet aan artikel 11:3, lid 1 sub b, c, d e en f van de Subsidieverordening.
Advies culturele commissie:	n.v.t.
Zienswijze:	Een gesprek met de de organisatie van het Stratenfestival vindt plaats op 3 december.
Ambtelijke reactie op zienswijze:	n.v.t.

Naam evenement:	Sinterklaasintocht
Naam aanvrager:	Citycentrum
Omschrijving evenement:	De jaarlijkse intocht van Sinterklaas wordt georganiseerd door het CityCentrum. Veel inwoners van Zwolle zijn hierbij aanwezig om de Sint welkom te heten.
Bezoekers / deelnemers:	5.000 a 10.000
Bereik:	Lokaal
Totale kosten:	€ 25.512
Totale baten:	€ 25.512
Gevraagde subsidie:	€ 7.500
Percentage van totale kosten:	30 %
Overige inkomsten:	€ 18.013
Subsidie vorig jaar:	€ 7.500
Subsidieadvies 2019:	€ 7.500
Ambtelijk Advies:	Jaarlijks terugkerend evenement dat druk wordt bezocht door kinderen en hun ouders. Het Zwolle Fonds draagt ook bij aan het evenement. Het evenement heeft de laatste jaren een sterke vernieuwing en professionaliseringsslag doorgemaakt. De subsidie wordt vastgesteld op € 7.500.
Advies culturele commissie:	n.v.t.
Zienswijze:	n.v.t.
Ambtelijke reactie op zienswijze:	n.v.t.

Naam evenement:	Oranjepret
Naam aanvrager:	Stichting Oranjepret
Beleidsveld:	Toerisme
Omschrijving evenement:	Dit Oranjefeest in Park Eekhout richt zich sinds enige jaren met succes op Zwolse kinderen met hun ouders om hen een leuke middag te bezorgen. Het is een kleinschalig evenement met theatervoorstellingen, het vertellen van verhalen, workshops, een boerenkermis en een kleedjesmarkt.
Bezoekers / deelnemers:	3.000 a 4.000
bereik:	Lokaal
Kwalitatieve beschrijving:	Dit evenement in park Eekhout heeft als doel een aanvulling te zijn en een voortzetting te bieden van activiteiten in de binnenstad. Het evenement richt zich op kinderen in de basisschoolleeftijd. Het park leent zich goed voor sfeervolle activiteiten en is een mooie plek voor kinderen, ouders en andere belangstellenden. Bovendien is het park op loopafstand van het centrum.
Totale kosten:	€ 12.950
Totale baten:	€ 12.950
Gevraagde subsidie:	€ 3.000
Percentage van totale kosten:	25%
Overige inkomsten:	€ 9.950
Subsidie vorig jaar:	€ 3.000
Subsidieadvies 2019:	€ 3.000
Ambtelijk Advies:	Oranjepret heeft zich de afgelopen jaren bewezen als een welkome aanvulling van de activiteiten op Koningsdag in Zwolle. Gezien het bezoekersaantal van 3 a 4.000 waaronder veel kinderen uit heel Zwolle, is het advies subsidie te verstrekken van € 3.000.
Advies culturele commissie:	n.v.t.
Zienswijze	n.v.t.
Ambtelijke reactie op zienswijze	n.v.t.

Naam evenement	Night Skate
Naam aanvrager:	Schaatsvereniging Zwolle
Omschrijving evenement:	Night Skate is een skate- skeelertocht door Zwolle en directe omgeving. De schaatsvereniging organiseer gedurende de zomer maandelijks in totaal 5 tochten met ongeveer 80 deelnemers.
Bezoekers / deelnemers:	80 deelnemers per tocht.
Bereik:	Lokaal
Totale kosten:	€ 4.295
Totale baten:	€ 4.295
Gevraagde subsidie:	€ 1.710
Percentage van totale kosten:	40%
Overige inkomsten:	€ 2.585
Subsidie vorig jaar:	Nvt
Subsidieadvies 2019	Geen subsidie
Ambtelijk Advies:	Sportevenementen kunnen worden ondersteund indien het topsportevenement is. Dat is hier niet het geval. Daarnaast draagt het evenement niet bij aan de toeristische aantrekkingskracht van Zwolle heeft geen stads promotionele meerwaarde en draagt door zijn bezoekersstroom niet bij aan het genereren van bestedingen in de stad. Tot slot heeft de vereniging een eigen vermogen van € 26.500 en kan dus dit evenement uit eigen middelen financieren.
Advies culturele cie	n.v.t.
Zienswijze	De organisatie van is ingelicht over het voorgenomen besluit. Men is teleurgesteld, maar men begrijpt dat niet wordt voldaan aan de voorwaarden voor een topsportevenement.
Ambtelijke reactie op zienswijze	n.v.t.

Naam evenement	3x3 Streetbal master toernooi
Naam aanvrager:	Landstede basketbal ZAC
Omschrijving evenement:	Streetball Masters Zwolle is een 3x3 basketbal toernooi wat in de openlucht wordt georganiseerd. Het is onderdeel van de Streetball Masters toer 2019 die door de Nederlandse Basketbal Bond (NBB) wordt georganiseerd. De doelgroep is vanaf 12 jaar tot en met de senioren, waarbij er bij de senioren onderscheid wordt gemaakt tussen recreanten en elite basketballers.
Bezoekers / deelnemers:	Het aantal verwachte teams is 120, waarbij een team uit 4 personen bestaat. Het verwachte aantal deelnemers is dan 480 personen. Uit ervaring bij andere toernooien is gebleken dat er net zoveel toeschouwers komen als dat er deelnemers zijn. Dus naar verwachting komen er 1000 mensen naar het evenement.
Bereik:	Lokaal
Totale kosten:	€ 11.405
Totale baten:	€ 11.600
Gevraagde subsidie:	€ 4.000
Percentage van totale kosten:	35%
Overige inkomsten:	€ 7.600
Subsidie vorig jaar:	n.v.t.
Subsidieadvies 2018	Geen subsidie
Ambtelijk Advies:	Sportevenementen kunnen worden ondersteund indien het topsportevenement is. Dat is hier niet het geval. Daarnaast draagt het evenement niet bij aan de toeristische aantrekkingskracht van Zwolle heeft geen stads promotionele meerwaarde. Het evenement draagt door zijn bezoekersstroom niet bij aan het genereren van bestedingen in de stad. Tot slot heeft de vereniging een eigen vermogen van € 14.110 en kan dus dit evenement uit eigen middelen financieren. Hiermee voldoet het niet aan de criteria genoemd in 11.3.1 c, d en e. .
Advies culturele cie	n.v.t.
Zienswijze	De initiatiefnemer is geïnformeerd over de afwijzing. Er is begrip voor de inhoudelijke gronden voor de afwijzing.
Ambtelijke reactie op zienswijze	n.v.t.

Naam evenement:		Koningsnacht / Koningsdag/5 mei
Naam aanvrager:	HESZ	
Omschrijving evenement:	Op 26 april en 27 wordt feest gevierd om de verjaardag van de koning te vieren. Daarnaast is 5 mei bevrijdingsdag. HESZ organiseert daartoe activiteiten op deze dagen in de binnenstad.	
Bezoekers / deelnemers:	10.000	
bereik:	Lokaal	
Totale kosten:	€ 51.000	
Totale baten:	€ 51.000	
Gevraagde subsidie:	€ 23.000	
Percentage van totale kosten:	45 %	
Overige inkomsten:	€ 28.000	
Subsidie vorig jaar:	€ 16.400	
Subsidieadvies 2019	€ 16.000	
Ambtelijk Advies:	Bij de toewijzing van subsidies hebben wij er voor gekozen de focus te leggen op de in het evenementenbeleid benoemde kernevenementen. Een bijdrage voor de viering van Koningsdag en Bevrijdingsdag is past zeker gezien het populaire en traditionele karakter van het evenement. De subsidieverordening geeft aan dat de subsidie maximaal 40% bedraagt van de kosten. De gevraagde subsidie van € 23.000 is 45% van de begrote kosten. Daarom wordt geadviseerd € 16.000 subsidie te verlenen (32% van de begrote kosten). Op deze wijze kan het evenement in dezelfde omvang worden georganiseerd. Aan de HESZ en buro Ruis/Nieuwe Markt zal gevraagd worden zoveel mogelijk met elkaar samen te werken.	
Advies culturele commissie:	n.v.t.	
Zienswijze:	De HESZ is ingelicht over het voorgenomen besluit. De HESZ kan zich vinden in de gemaakte afweging.	
Ambtelijke reactie op zienswijze:	n.v.t.	

Naam evenement:		Koninginnenacht / Koninginnedag
Naam aanvrager:	Buro Ruis/Nieuwe Markt	
Omschrijving evenement:	Op 26 april wordt feest gevierd om de verjaardag van de koning te vieren. Traditioneel worden festiviteiten op de Nieuwe Markt georganiseerd.	
Bezoekers / deelnemers:	10.000	
bereik:	Lokaal	
Totale kosten:	€ 30.250	
Totale baten:	€ 30.250	
Gevraagde subsidie:	€ 20.250	
Percentage van totale kosten:	67%	
Overige inkomsten:	€ 10.000	
Subsidie vorig jaar	€ 11.420	
Subsidieadvies 2019:	€ 12.000	
Ambtelijk Advies:	Bij de toewijzing van subsidies hebben wij er voor gekozen de focus te leggen op de in het evenementenbeleid benoemde kernevenementen. Een bijdrage voor de viering van Koningsdag past zeker gezien het populaire en traditionele karakter van het evenement. De subsidieverordening geeft aan dat de subsidie maximaal 40% bedraagt van de kosten. De gevraagde subsidie van € 20.250 is 67% van de begrote kosten. Daarom wordt geadviseerd € 12.000 subsidie te verlenen (40% van de begrote kosten). Aan de HESZ en buro Ruis/Nieuwe Markt zal gevraagd worden zoveel mogelijk met elkaar samen te werken.	
Advies culturele commissie:	n.v.t.	
Zienswijze:	Buro Ruis is ingelicht over het voorgenomen besluit. Men kan zich vinden in de gemaakte afweging.	
Ambtelijke reactie op zienswijze:	n.v.t.	

Naam evenement:	Avond-4-daagse Zwolle
Naam aanvrager:	Zwolse Wandelsport Verenigingen
Beleidsveld:	Sport
Omschrijving evenement:	Het organiseren van de jaarlijkse Zwolse Avond-4-daagse
Bezoekers / deelnemers:	
bereik:	Lokaal
Totale kosten:	
Totale baten:	
Gevraagde subsidie:	
Percentage van totale kosten:	
Overige inkomsten:	Inschrijfgelden
Subsidie vorig jaar:	Natura via BOR
Subsidieadvies 2019:	Natura via BOR
Advies vakambtenaren:	Positief advies
Advies culturele commissie:	n.v.t.
Zienswijze	n.v.t.
Ambtelijke reactie op zienswijze	n.v.t.

Naam evenement:	Blauwvingerdagen
Naam aanvrager:	Citycentrum Zwolle
Beleidsveld:	Economie
Omschrijving evenement:	Het organiseren van de jaarlijkse Zwolse Blauwvingerdagen
Bezoekers / deelnemers:	50.000 a 100.000, afhankelijk van het weer
bereik:	Regionaal
Totale kosten:	
Totale baten:	
Gevraagde subsidie:	
Percentage van totale kosten:	
Overige inkomsten:	Inschrijfgelden
Subsidie vorig jaar:	Natura via BOR
Subsidieadvies 2019:	Natura via BOR
Advies vakambtenaren:	Positief advies
Advies culturele commissie:	n.v.t.
Zienswijze	n.v.t.
Ambtelijke reactie op zienswijze	n.v.t.

Naam evenement:	Zwolle Pride
Naam aanvrager:	Stichting Pride Zwolle
Beleidsveld:	Economie
Omschrijving evenement:	Iedereen heeft het recht om te zijn wie je bent en te honden van wie je wil. Stichting Zwolle Pride wil blijvend aandacht vragen voor mensenrechten in het algemeen en de acceptatie en gelijkheid van LHBTI's in het bijzonder, waar ook ter wereld. Zwolle Pride moet een groots feest worden en tegelijkertijd een indrukwekkend pleidooi voor de emancipatie van LHBTI's. In lijn der verwachtingen komen duizenden bezoekers naar Zwolle om het 3 dagen durende festival bij te wonen. Zwolle Pride biedt met haar partners een scala aan evenementen op het gebied van debat, kunst, theater, film, (dance)feesten en sport. Hoogtepunt is de Canal Pride waarbij inhoud en amusement samenkomen tot een bruisend spektakel.
Bezoekers / deelnemers:	10 a 15.000
bereik:	Landelijk
Totale kosten:	€ 147.500
Totale baten:	€ 147.500
Gevraagde subsidie:	€ 30.000
Percentage van totale kosten:	20%
Overige inkomsten:	€ 62.000
Subsidie vorig jaar:	n.v.t.
Subsidieadvies 2019:	€ 15.000
Advies vakambtenaren:	Vorig jaar is geprobeerd om de landelijke Roze Zaterdag naar Zwolle te halen. Dat is niet gelukt. De initiatiefnemers hebben daarop besloten in 2019 een Canal Pride in Zwolle te willen organiseren. Het evenement richt zich op de (emancipatie van) de LHBTI-ers in Zwolle. Het evenement duurt drie dagen en bestaat uit een Canal Pride, veel voorlichting en informatie en een groot feest op zaterdag avond op het Rodetorenplein. Voor dit evenement vraagt de organisatie € 30.000 subsidie. De verwachting is dat Zwolle Pride bijdraagt aan de toeristische aantrekkingskracht van Zwolle (beoogd bezoekersaantal 10 a 15.000). Het evenement heeft stads promotionele meerwaarde en draagt door zijn bezoekersstroom bij aan het genereren van bestedingen in de stad. Wij vinden daarom dat dit initiatief ondersteuning verdient. Onderdeel van de subsidieaanvraag zijn echter ook exposities, filmvertoningen en theatervoorstellingen. Daarnaast zijn de kantoorkosten erg hoog. Daarom is het advies om €

	15.000 subsidie te verlenen, mede gezien het beschikbare evenementensubsidiebudget.
Advies culturele commissie:	n.v.t.
Zienswijze	De initiatiefnemer is geïnformeerd over de gedeeltelijke toewijzing. Hij gaf aan dat het evenement zodanig is vormgegeven dat de acceptatie van LHBTI-ers wordt vergroot en essentieel onderdeel daarvan is educatie en voorlichting. Met een gemeentelijke subsidie van € 15.000 kan aan dit laatste geen invulling worden gegeven, waardoor het evenement onvoldoende invulling kan geven aan de integrale insteek daarvan.
Ambtelijke reactie op zienswijze	De zienswijze van de organisatie maakt duidelijk dat het evenement in zijn geheel moet worden beoordeeld en dat verschillende elementen een sterke onderlinge samenhang hebben, die niet los van elkaar gezien kunnen worden. Daarom is uit het budget Regenbooggelden additioneel budget van € 5.000 beschikbaar gesteld waardoor de totale subsidie € 20.000 wordt.

Naam evenement:	Bevrijdingsfestival (kernevenement)
Naam aanvrager:	St. Bevrijdingsfestival Overijssel
Omschrijving evenement:	De stichting heeft als doel het publiek te informeren en waarschuwen tegen racistische tendensen in de samenleving. Zij doet dit door het organiseren van een jaarlijks herdenkingsconcert op 4 mei en op 5 mei het Bevrijdingsfestival Overijssel. Het festival heeft de missie: 'om het publiek op een aansprekende en eigentijdse wijze te betrekken bij de dag van de vrijheid. Door het festival worden onder andere jongeren in contact gebracht en betrokken bij de verantwoordelijkheid van burgers, overheid en de internationale samenleving om vrijheid, democratie en mensenrechten te onderhouden. Belangrijk zijn de concerten op het Hoofdpodium en de Subpodia. Daarnaast is er aandacht voor culturele, kunstzinnige, thema-inhoudelijke en informatieve projecten op de Area's. Het festival is gratis toegankelijk, geniet een hoge publiekswaardering en krijgt veel aandacht in de landelijke, provinciale en regionale pers. Het doel voor 2018 is consolidatie op het huidige niveau van bezoekersaantallen (ca. 120.000), met kwalitatieve groei van de organisatie, de programma's en behoud van aandacht voor verschillende doelgroepen.
Bezoekers / deelnemers:	120.000 a 140.000
bereik:	Landelijk
Totale kosten:	€ 1.075.500
Totale baten:	€ 1.075.500
Gevraagde subsidie:	€ 50.000
Percentage van totale kosten:	4,64%
Overige inkomsten:	De overige inkomsten bestaan uit: publieksinkomsten (€ 547.000), subsidies (gemeente Zwolle: € 50.000; provincie Overijssel: € 67.500 en € 50.000; Nationaal Comité 4 en 5 mei: € 40.000); fondsen (Stichting Hervorms Weeshuis: € 15.000; sponsors (€ 194.800); specifieke bijdragen (€ 44.600), verhuur maktkramen (€ 7.100), advertenties (€ 7.000) en Vrienden van de Vrijheid (€ 10.000).
Subsidie vorig jaar	€ 50.000.
Subsidieadvies 2019	Op basis van de begroting 2019 van het productiebedrijf kan men niet zelf in de kosten voorzien. De begroting is sluitend, het gevraagde subsidiebedrag is hierin opgenomen.
Ambtelijk Advies:	Subsidie verlenen van € 50.000. Het BFO is uitgegroeid tot een van de meest

	toonaangevende bevrijdingsfestivals van Nederland en draagt daarmee bij aan de provinciale en landelijke uitstraling van Overijssel en Zwolle. Het festival levert als kernevenement een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen van het evenementenbeleid. Het festival biedt een brede en diverse programmering, van grote concerten tot kleinschalige theatervoorstellingen, waarbij ook aandacht is voor Zwols talent. Met het Bevrijdingsfestival hebben we de afspraak gemaakt dat een meerjarenvisie wordt ontwikkeld. Daarvoor reserveren we € 15.000 uit het budget voor extra ondersteuning van de culturele festivals.
Advies culturele commissie:	n.v.t.
Zienswijze:	n.v.t.
Ambtelijke reactie op zienswijze:	n.v.t.

Naam aanvrager:	Stichting stadsfestival (kernevenement)
Omschrijving evenement	De stichting heeft ten doel het (doen) organiseren van één of meerdere culturele festivals, evenementen of andere activiteiten in of rondom Zwolle. Het Stadsfestival is één van de Zwolse 'kernevenementen' (evenementennota 2012). Het festival markeert het culturele seizoen in Zwolle. Uitgangspunt is kennismaking met de stad en met het culturele aanbod. Het publiek kan een breed aanbod aan betaalde en gratis voorstellingen bezoeken van zowel professionele als amateurkunst-gezelschappen uit Zwolle en de regio.
Bezoekers / deelnemers:	Schatting op basis van voorgaande edities: 25.000
Bereik:	De stad Zwolle en de regio Zwolle
Totale kosten:	€ 225.000
Totale baten:	€ 225.000
Gevraagde subsidie:	€ 110.000, bestaande uit € 80.000 en € 30.000; het laatste specifiek ten behoeve van nieuwe Zwolse producties die hun premiere beleven op het stadsfestival.
Percentage van totale kosten:	45%
Overige inkomsten:	Provincie Overijssel: € 36.000; Fondsen € 50.000, horeca € 48.000 en sponsoring € 60.000.
Subsidie vorig jaar:	€ 110.000 (€ 80.000 evenementensubsidie + € 30.000 uit budget Vernieuwende culturele initiatieven)
Subsidieadvies 2019:	In de Cultuurnota Zwolle 2016-2020 is vastgesteld dat het Stadsfestival hét podium is van de start van het culturele seizoen. Het fungeert daarbij als makelaar voor culturele initiatieven, podia en andere partners in de stad. De subsidies van de afgelopen jaren waren gestapeld en incidenteel. Hier is met de cultuurnota verandering ingebracht door de continuïteit te borgen en toekomstbestendig te maken door een budget beschikbaar te stellen van € 80.000. Motief voor toekenning is dat het Stadsfestival aansluit bij de uitgangspunten van het evenementenbeleid. Er wordt samengewerkt met veel partijen en het festival markeert de start van het culturele seizoen. De organisatie zet zich in voor kwaliteit binnen een brede programmering en voor een breed publiek. Het evenement besteedt aandacht aan talentontwikkeling en onderwijsparticipatie, draagt bij aan de profilering van Zwolle als aantrekkelijke stad en het versterkt de toeristische aantrekkingskracht van Zwolle. Het Stadsfestival heeft in financiële zin een moeilijk jaar achter de rug. Wij vinden het belangrijk dat dit culturele

	festival continuïteit wordt geboden. De aanvraag bestaat uit de reguliere € 80.000. Daarnaast is ook incidenteel € 30.000 aangevraagd zoals dat ook is gedaan in 2017 en 2018. De begroting voor 2019 laat een tekort zien van € 15.500. Het advies is de gevraagde € 110.000 te verstrekken. Aan de € 30.000 verbinden we de voorwaarde dat dit bedrag wordt aangewend voor nieuwe producties van Zwolse gezelschappen, die hun première beleven op het Stadsfestival. Daarnaast om eenmalig in het tekort van € 15.500 te voorzien zodat de editie van 2019 georganiseerd kan worden vanuit een gezonde financiële basis en gelijktijdig samen met de producent en de uitvoerend producent ook de visie voor de toekomst kan worden uitgewerkt.
Ambtelijk Advies:	
Advies culturele commissie:	n.v.t.

Naam evenement:	Halve Marathon (kernevenement)
Naam aanvrager:	Stichting Halve Marathon Zwolle
Omschrijving evenement:	Het organiseren van een jaarlijks te houden halve marathon en/of ander hardloopevenement in en/of rond Zwolle. Het evenement behoort tot een van de belangrijkste jaarlijkse sport evenementen in Zwolle die tevens door de KNAU en Atletiekunie wordt erkend als een (inter)nationale wedstrijd en waaraan (inter)nationale toppers aan deelnemen. Bovendien heeft het evenement zich ontwikkeld tot een festival met muziek en terrasjes verspreid over de stad waardoor het garant staat voor veel gezelligheid in de Zwolse binnenstad. Het evenement bestaat uit diverse loopactiviteiten met muzikale omlijsting, zoals de 4 Engelse Mijlen. Hoogtepunt vormt de door de KNAU / Atletiekunie erkende halve marathon, waar binnenlandse en buitenlandse toppers aan meedoen. In de organisatie van het evenement wordt samengewerkt met diverse instellingen binnen de gemeente, zoals onderwijsinstellingen en Sportservice Zwolle. Veel aandacht wordt besteed aan het aantrekken van jonge deelnemers. Ook de media aandacht wordt steeds groter. Sinds 2009 wordt door TV Oost een integrale TV uitzending verzorgd ondersteunt met helikopter(s).
Bezoekers / deelnemers:	8.500 deelnemers
Bereik:	Internationaal/nationaal/regionaal en lokaal
Totale kosten:	€ 384.000
Totale baten:	€ 384.000
Gevraagde subsidie:	€ 30.000
Percentage van totale kosten:	7%
Overige inkomsten:	Sponsoring
Subsidie vorig jaar:	€ 30.000 + vrijstelling van precariobelasting a € 8.000
Subsidieadvies 2019:	Subsidie verlenen van € 30.000. Het evenement is een (inter)nationale sportwedstrijd en één van de belangrijkste sportevenementen van Zwolle, met naast de topsport veel aandacht voor de breedtesport. Het evenement draagt bij aan het versterken van het sportieve klimaat van Zwolle, zoals verwoord in het sportbeleid. De grote publiciteitswaarde en de landelijke aantrekkingskracht van het evenement dragen bij aan de profilering van Zwolle als een levendige en aantrekkelijke stad en aan de toeristische aantrekkingskracht van

	Zwolle. Daarnaast leidt de grote bezoekersstroom van het evenement tot het genereren van extra bestedingen in de stad. De organisatie blijft inzetten op verdere doorontwikkeling van het evenement. Het Halve Marathon Festival is dan ook één van de Zwolse kernevenementen.
Ambtelijk Advies:	
Advies culturele commissie:	n.v.t.
Zienswijze:	n.v.t.
Ambtelijke reactie op zienswijze:	n.v.t.

Naam evenement:	Omloop IJsseldelta
Naam aanvrager:	Stichting Sport Evenementen / 14 ^e Omloop van de IJsseldelta
Beleidsveld:	Sport
Omschrijving evenement:	Organiseren en promoten van sportevenementen: Het betreft een wielrenwedstrijd voor vrouwen in de IJsseldelta rondom Zwolle. In 2019 zal de 15^e editie van de Omloop van de IJsseldelta plaatsvinden. De organisatie heeft de ambitie om van het evenement een damesklassieker te maken. Per 2015 is de wedstrijd ook opgenomen op de internationale kalender van de internationale wielervedstrijd (UCI). Verder zal de wedstrijd net als in 2015 meetellen voor de KNWU topcompetitie voor vrouwen (de beste vrouwenklassiekers van Nederland).
Bezoekers / deelnemers:	Deelnemers eliteklasse: 150
bereik:	Internationaal/landelijk/regionaal/lokaal
Totale kosten:	€ 29.400
Totale baten:	€ 29.400
Gevraagde subsidie:	€ 6.500
Percentage van totale kosten:	23%
Overige inkomsten:	Sponsorbijdragen
Subsidie vorig jaar:	€ 6.500
Subsidieadvies 2019:	Toekennen van het gevraagde bedrag van € 6.500. Het evenement draagt bij aan het versterken van het sportieve klimaat van Zwolle zoals is verwoord in het sportbeleid. Daarbij is de wielersport een zeer populaire sport in Zwolle en draagt dit bij aan de profilering als wielersstad van het noorden. De plaatsing op de internationale wielervedstrijd en de opname in de topcompetitie voor vrouwen geven een forse impuls aan het evenement voor wat betreft het deelnemersveld en publiciteit. De Omloop van de IJsseldelta zorgt daarmee voor stadspromotionele meerwaarde, draagt bij aan een levendige en aantrekkelijke stad en versterkt als internationale vrouwenklassieker het sportieve klimaat van Zwolle.
Ambtelijk Advies:	
Advies culturele commissie:	n.v.t.
Zienswijze	n.v.t.
Ambtelijke reactie op zienswijze	n.v.t.

Naam evenement:	Ster van Zwolle (kernevenement)
Naam aanvrager:	Stichting Sport Evenementen
Omschrijving evenement:	Ster van Zwolle 2019 (59^{ste} editie). De "Ster van Zwolle" is de eerste wielerklassieker van het nieuwe jaar. De wielervedstrijd staat sinds 2011 op de internationale wielerkalender van de UCI. De klassieker de "Ster van Zwolle", is mede hierdoor uitgegroeid tot de landelijke openingsklassieker van de wielersport. Naast de topamateurs van Nederland verschijnen ook (buitenlandse) profs en profteams aan de start.
Bezoekers / deelnemers:	Max. 200 deelnemers, toeschouwers langs route en 3000-4000 bij finish (2015)
Bereik:	Nationaal/regionaal/lokaal
Totale kosten:	€ 75.000
Totale baten:	€ 75.000 (sponsoring € 50.000; subsidie € 25.000)
Gevraagde subsidie:	€ 25.000
Percentage van totale kosten:	34%
Overige inkomsten:	Sponsoring: € 50.000
Subsidie vorig jaar:	€ 25.000 + gemeentelijke diensten en precario
Subsidieadvies 2019:	Toekennen van € 25.000 subsidie. Het evenement is een (inter)nationale sportwedstrijd die bijdraagt aan het versterken van het sportieve klimaat van Zwolle zoals is verwoord in het sportbeleid en is benoemd tot kernevenement. De landelijke en regionale aantrekkingskracht van het evenement draagt bij aan de profilering van Zwolle als wielersstad van het noorden. Door de upgradering van het evenement is de kwaliteit van het evenement versterkt en de promotionele meerwaarde vergroot. De komende jaren wordt ingezet op nog verdere verbetering van het evenement en meer publiek door een nog beter rennersveld en mogelijk door bij de finish enkele omlopen van ongeveer 10 kilometer te realiseren. Het publiek ziet de renners dan vaker en kan de finale van nabij meemaken.
Ambtelijk Advies:	
Advies culturele commissie:	n.v.t.
Zienswijze:	n.v.t.
Ambtelijke reactie op zienswijze:	n.v.t.

Naam evenement:	Zwolle Unlimited (kernevenement)
Naam aanvrager:	Stichting Zwolle Unlimited
Omschrijving evenement:	Het organiseren van festivals in Zwolle, waarin in elk geval de elementen storytelling, straattheater en literatuur een plaats krijgen. ZU wordt gehouden op eind mei en begin juni 2019 Zwolle Unlimited is samen met het Stadsfestival één van de twee toonaangevende cultuurfestivals van Zwolle.
Bezoekers / deelnemers:	Ca. 50.000
Bereik:	Landelijk/regionaal/lokaal
Totale kosten:	€ 382.000
Totale baten:	€ 382.000 (waaronder een begrote gemeentelijke subsidie van € 805000)
Gevraagde subsidie:	€ 85.000
Percentage van totale kosten:	22%
Overige inkomsten:	Provincie Overijssel € 49.000, ZwolleFonds € 15.000, Hervormd Weeshuis € 3.000, Prins Bernhard Cultuurfonds Ov.€ 5.000, vsb fonds € 25.000, fonds podiumkunsten € 12.500, ABNAMRO fonds € 7.500, Sponsoring en advertenties € 90.000, Recette en horeca € 90.000.
Subsidie vorig jaar:	€ 70.000
Subsidieadvies 2019:	€ 85.000
Ambtelijk Advies:	Toekennen van een subsidie van € 85.000. Zwolle Unlimited vraagt voor 2019 een hogere subsidie (€ 85.000) dan vorig jaar (€ 70.000). De hogere aanvraag wordt heeft de volgende redenen: - landelijk bereik & toerisme Festival Unlimited heeft er dit jaar voor gekozen een inhoudelijke stap te maken. Deze stap staat gelijk aan het werven van publiek op nationaal niveau. Hiervoor is aansluiting gezocht met het landelijke thema, maar ook de mogelijkheid om te verblijven in Zwolle rond het festival. Het publiek dat van buiten de stad komt is vaak 1 dag op bezoek. Om Zwolle als aantrekkelijke festivalstad te maken wil festival Unlimited bijdragen aan verblijf en programmering dat 3 dagen festival aan elkaar verbindt. Om een jonge doelgroep te trekken en cultuurliefhebbers zonder een grote beurs voor overnachting in bijvoorbeeld een hotel, organiseert Festival Unlimited voor het eerst een camping. Op deze camping vindt ook een stukje programmering plaats. Ook de pr campagne is gericht op het aantrekken van grootstedelijk en landelijk publiek, dan willen we de voorzieningen om dit waar te kunnen maken

	graag aan het festival toevoegen. - dansprogrammering De discipline dans is de voorgaande edities van het festival onderbelicht gebleven. Voor dit jaar wil de organisatie een podium programmeren in de binnenstad die alleen gericht is op dans. Op deze manier kan een grote groep bezoekers kennis maken met dans. Voor het dans podium en de programmering vragen we een extra bijdrage. - Spoken Word - Kevin de Randami Festival Unlimited wil toewerken naar een platform waar het festival opdrachtgever is voor “de nieuwe kunst”. Met een team van professionals geven we opdracht aan verschillende artiesten. Scouten we talenten en koppelen we eigenzinnige kunst aan elkaar. Dit jaar is gekozen voor het thema BitterSweet. Vanuit dit thema gaan we de actualiteit aan door kunst te verbinden aan maatschappelijke fricties. Om tot goede matches te komen van kunstenaars en jong talent komt een nieuwe programmeur bij het team. Kevin de Randami schuift aan als programmeur spoken word en zal matchmaker zijn voor dit onderdeel van het programma. Ook zijn landelijk bereik maakt dat het festival een stap zet in het verbinden en koppelen van zowel landelijke als plaatselijke kunstenaars en artiesten. - Zottenparadijs Een nieuw programmaonderdeel is het zottenparadijs. Er is een kleine pilot geweest bij afgelopen editie van het festival. Dat was een succes waarna het festival graag dit programmaonderdeel uitbreidt. Spelen als volwassene is heel belangrijk in deze tijd. Voor kinderen en jongeren zijn er genoeg voorzieningen, maar de volwassenen willen we ook aan het spelen krijgen. Samen bouwen, schommelen en klimmen, waarom zou dat in deze tijd niet kunnen? Ieder mens heeft toch zin om weer ouderwets te spelen! - Duurzaamste Festival Een laatste reden is dat we bij de top 3 van Duurzame festivals willen horen. Je festival ombouwen tot duurzaam festival vraagt wel om een investering. Ook om leveranciers en kunstenaars te laten meedenken hoe je duurzaamheid kan vormgeven. Door de vormgeving van het evenement op deze wijze
--	--

	ontwikkelt Zwolle Unlimited zich verder tot een festival met regionale en landelijke uitstraling. Wij stellen daarom voor aan Zwolle Unlimited de gevraagde € 85.000 toe te kennen. De extra € 15.000 komt uit het budget voor extra ondersteuning van de culturele festivals.
Advies culturele commissie:	n.v.t.

**Beslisnota voor het college**

Datum 3 december 2018

Openbaar

Openbaar

Onderwerp Periodieke begrotingswijziging 2018
Versienummer 1

Portefeuillehouder K. Sloots
Informant Jan van Dijk
Afdeling Concernstaf
Telefoon (038) 498 2664
Email J.van.Dijk@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 10.1.1 We voeren een solide financieel beleid
Begroting wijzigen Ja
Dekking ten laste van Diversen

Parafering

datumparaaf

Afdelingshoofd
F. Wijnandts
Portefeuillehouder
K. Sloots

Raad

- ☐ Informatienota voor de raad
☐ Opinienota voor de raad
☒ Beslisnota voor de raad
☐ n.v.t.

Bijlagen**Ontwerp besluit**

Het college besluit:

- 1 Akkoord te gaan met de voorgestelde technische, budgettair neutrale, correcties
- 2 In te stemmen met bijgevoegd raadsvoorstel 'Periodieke begrotingswijziging 2018'.

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
☐ Gewijzigd
☐ Aangehouden
☐ Teruggenomen

Datum 3 december 2018

Toelichting op het voorstel

Inleiding

Jaarlijks worden collegebesluiten die gevolgen hebben voor de lopende begroting en niet via een afzonderlijk raadsvoorstel of via de beleidsrapportage zijn meegenomen, in de laatste raadsvergadering van het jaar aan de raad voorgelegd. Dit doen we onder de benaming van 'periodieke begrotingswijziging'. Het betreft budgettaire aanpassingen waarvan het mandaat (bedragen tot en met € 50.000) op basis van Verordening 212 bij het college ligt en die via deze wijziging formeel op programmaniveau wordt geregeld. Daarnaast kan het bij uitzondering voorkomen dat er bedragen boven de € 50.000 in de wijziging worden opgenomen. In die gevallen gaat het veelal om niet beleidsinhoudelijke bestedingen waar een bijdrage van derden tegenover staat.

Beoogd effect

Budgetautorisatie programmabudgetten op basis van collegebesluiten.

Argumenten

1. Voor een aantal technische, budgettaire neutrale, correcties moet nog een collegebesluit worden genomen

Gedurende het jaar zijn reeds een aantal collegebesluiten met budgettaire aanpassingen genomen die formeel nog door de raad moeten worden bekrachtigd. Deze budgettaire aanpassingen zijn opgenomen in de bijlage bij het raadsvoorstel.

Daarnaast zijn er nog een aantal technische, budgettaire neutrale, aanpassingen waarover uw college nog een besluit moet nemen. Deze zijn hieronder opgenomen. Het betreft:

Correctie dekkingsreserve kapitaallasten

In 2017 zijn voor een aantal projecten middelen naar de dekkingsreserve kapitaallasten overgeheveld die toch niet geactiveerd kunnen worden, maar alsnog vanuit de reserve nutvw-fysiek moeten worden gedekt. Deze posten worden in 2018 overgeheveld van de dekkingsreserve kapitaallasten naar de reserve nog uit te voeren werken - fysiek. Het betreft de volgende posten:

- € 72.381 Binnenstad
- € 230.958 Binnenstad
- € 70.000 Broerenkwartier
- € 76.900 Wythmenerplas

Onderhoudscontract zonnepanelen

Per 2014 is een onderhoudscontract voor het onderhoud van zonnepanelen gemeentelijke panden afgesloten. De lasten hiervoor zijn echter niet geraamd binnen de begroting. Vanuit het investeringsbudget waren er middelen beschikbaar voor het jaarlijkse onderhoud. Het bedrag dat hiervan per 2018 nog beschikbaar is (€ 80.068) zal worden gereserveerd in de reserve nog uit te voeren werken fysiek. De jaarlijkse lasten (€ 9.349 prijspeil 2018) zullen worden geraamd binnen de begroting.

Verbeterde indeling van projecten naar doelen op basis van de begroting 2019

In de Begroting 2019 is de structuur van de programma's verder verbeterd. Hierdoor zijn een aantal projecten tussen doelen cq. programma's verschoven. Ook de begroting 2018 wordt hierop aangepast, ten behoeve van de vergelijkbaarheid tussen de jaren 2018 en 2019.

Datum 3 december 2018

Project Nationaal Landschap IJsseldelta

Voor project Nationaal Landschap IJsseldelta vinden de laatste werkzaamheden plaats aan het wandelpad Stadsbroek waarna de afronding kan plaatsvinden. Tussen de verschillende deelprojecten hebben verschuivingen plaatsgevonden. Omdat niet alle deelprojecten dezelfde cofinancieringsverhouding hebben, ontstaan hierdoor verschillen in cofinanciering die bij de afrekening van de subsidie moeten worden verrekend. In de reserve nog uit te voeren werken fysiek was €16.884 gereserveerd om verschillen in de cofinancieringsverhouding te kunnen compenseren. Hiervan is €15.000 benodigd, het restant valt vrij.

Project Ruimte voor de Vecht

Binnen project Ruimte voor de Vecht is voor een aantal aanvullende activiteiten nog geen krediet geformaliseerd. Het betreft €2.500 voor dronefilms, waarvoor een bijdrage van €2.500 is ontvangen van de provincie, €5.000 voor de landschapsprijs, waarvoor een bijdrage vanuit groen is gereserveerd in de reserve nog uit te voeren werken fysiek, en €5.000 die is bijgedragen vanuit het budget recreatie.

Project asbestdaken

Op het project is een tekort van €18.800 ontstaan door niet geraamde overheadkosten. Ter dekking is een bijdrage vanuit het overheadbudget binnen bedrijfsvoering verstrekt zodat het tekort wordt opgevangen binnen de bestaande middelen.

Risico's

NVT

Financiën

NVT

Communicatie

NVT

Vervolg

NVT

Openbaarheid

Openbaar



Beslisnota voor het college

Datum 29 november 2018

Openbaar

Openbaar

Onderwerp Letter of Intent on 'International Cooperation on European Urban Water Partnership'
Versienummer 1
Portefeuillehouder E.W. Anker
Informant R. Postma / G. Wijffels / K. Welling
Afdeling
Telefoon (06) 25461891
Email k.welling@zwolle.nl

Financiële gevolgen

Betreft doel 6.4.4 We versterken onze positie op het gebied van klimaatadaptatie en dragen daarmee bij aan een leefbare en economisch krachtige delta
Begroting wijzigen Nee
Dekking ten laste van

Parafering

datumparaaf

Raad

Afdelingshoofd

- ☐ Informatienota voor de raad
☐ Opinienota voor de raad
☐ Beslisnota voor de raad
☒ n.v.t.

Portefeuillehouder
E.W. Anker

Bijlagen

1. Letter of Intent on 'International Cooperation on European Urban Water Partnership'
2. Position Paper on 'International Cooperation on European Urban Water Partnership'

Ontwerp besluit

Het college besluit:

- 1 In te stemmen met deelname van Zwolle aan het Europese partnerschap voor samenwerking aan stedelijk water (International cooperation on European Urban Water Partnership)
- 2 De Letter of Intent 'International Cooperation on European Urban Water Partnership' te ondertekenen

De burgemeester besluit:

1. Wethouder Ed Anker te machtigen om namens het college de Letter of Intent te ondertekenen

Collegebesluit d.d.:

- ☐ Conform
☐ Gewijzigd
☐ Aangehouden
☐ Teruggenomen

Datum 26 november 2018

Toelichting op het voorstel

Inleiding

Duurzame groei van de stad is een van de speerpunten in het coalitieakkoord 2018-2022. De positionering van Zwolle als één van de koplopers in klimaatadaptatie in Nederland, draagt bij aan het aantrekken van kennis en kapitaal omtrent dit thema.

Recent heeft het college besloten om internationale samenwerking te richten op drie thema's, waaronder klimaatadaptatie.

Het positioneren van Zwolle (gezamenlijk met de Climate Campus) als centrum van kennisontwikkeling maakt de stad ook aantrekkelijk als (internationale) partner voor andere steden. Kennisdeling en uitwisseling van ervaringen leidt tot een collectieve intelligentie, die nodig is om Zwolle nog duurzamer en klimaatbestendiger te maken.

Met het actief participeren van Zwolle in de AIWW (Amsterdam International Water Week) 2017 is er gewerkt aan het tot stand brengen van internationale partnerships rond klimaat adaptatie. Als gevolg hiervan is er tijdens de deelname aan de economische missie naar Polen afgelopen oktober nauwer contact gelegd met de Poolse stad Wroclaw.

Gezamenlijk met de Nederlandse zuster stad van Wroclaw, Breda en Nederlandse advies- en ontwerpbureau's is er een dialoog gevoerd omtrent de gedeelde uitdagingen om klimaat adaptatie en duurzaamheid breder te implementeren in de ruimtelijke opgaven van de betreffende steden.

Samenwerking met Wroclaw geeft ook invulling aan de Charter van Kampen (samenwerking van internationale Hanzesteden op het gebied van klimaatadaptatie), die ondertekend is door Zwolle.

Uit deze dialoog is de intentie tot samenwerken ontstaan. Deze intentie tot samenwerking zal worden onderstreept door het ondertekenen van de:

*'Letter of intent, International Cooperation on European Urban Water Partnership
Green-Blue Infrastructure Breda-Wroclaw-Zwolle'*

Beoogd effect

1. Vergroten van kennis en kunde betreffende het verder ontwikkelen en implementeren van kennis en kunde voor de implementatie van de duurzame, klimaatadaptieve stad.
2. Versterken van de positie en het profiel van Zwolle als (internationaal) kenniscentrum voor klimaatadaptatie (internationale demodelta).
3. Versterken van het internationaal netwerk rond klimaatadaptatie.

Argumenten

1.1 *Klimaatadaptatie vraagt om nieuwe vormen van samenwerking, financiering en technieken*
Daarvoor willen we ook internationaal (vanuit nieuwe perspectieven) kennis en ervaring opdoen en uitwisselen.



Datum 26 november 2018

2.1 Met het versterken van de (internationale) positie en profiel van Zwolle trekken we nieuwe kennis en middelen naar de regio.

Deze kennis en middelen hebben we nodig om onze stad / delta klimaatbestendiger te maken en Klimaatadaptatie te kunnen verzilveren en in te zetten voor andere opgaven, zoals economische positionering.

3.1 De samenwerking met Wroclaw / Breda is een springplank naar een groter internationaal netwerk van (Europese) midsized cities

Verdere internationalisering draagt bij aan het doel om onze stad / delta klimaatbestendig te maken én aan het verzilveren van klimaatadaptatie. Daarbij richten we ons primair op midsized cities, die een eigen karakteristiek kennen en uiteindelijk de massa vertegenwoordigen.

Risico's

Met het ondertekenen van de Letter of intent wordt de intentie uitgesproken om collectief invulling te geven aan de vorm en de inhoud van het samenwerkingsverband. Het risico zou kunnen bestaan dat de intenties er wel zijn, maar dat de samenwerking niet tot stand komt.

Financiën

Met het ondertekenen van de Letter of intent start de projectdefinitie fase. De uren en tijd die elke deelnemende stad en de partners hierbij benodigd achten, dienen als investering te worden gezien voor het uiteindelijke project. De kosten hiervoor komen uit het programma Klimaatadaptatie.

Communicatieboodschap:

Met het tekenen van de 'Letter of intent on International Cooperation on European Urban Water Partnership Green-Blue Infrastructure Breda-Wroclaw-Zwolle' bekrachtigt Zwolle de intentie tot Europese samenwerking met het Poolse Wroclaw en Breda op het gebied van klimaatadaptatie in de stad.

In Zwolle wordt de intentieverklaring ondertekend namens het college van b. en w. door wethouder Ed Anker, ondersteund door de Climate Campus. Per koerier reist de intentieverklaring naar Breda voor ondertekening door wethouder Paul de Beer. Tenslotte wordt in het Poolse Katowice de intentieverklaring ondertekend door Katarzyna Szymkzak-Pomianowska, director of the sustainable development department van Wroclaw gezamenlijk met de aanwezige betrokken partners (bedrijven en maatschappelijke organisaties). Aan de Nederlandse kant wordt de intentieverklaring ondersteund door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Partners for Water en Netherlands Water Partnership.

Communicatieaanpak

De eerste ondertekenlocatie is Zwolle, alwaar de Lol wordt ondertekend as. woensdagochtend 5 december door wethouder Ed Anker.

Van iedere ondertekening wordt een foto gemaakt, in Zwolle is daarbij de Zwolse vlag, Nederland en Climate Campus duidelijk zichtbaar. Ook van de ondertekeningen in Breda (as. woensdag) en Katowice (as. zaterdag) worden foto's gemaakt. De foto's worden bijgesloten in een gezamenlijk persbericht dat op zaterdag wordt verspreid naar de (regionale, landelijke en internationale) (vak)pers.



Datum 26 november 2018

Vervolg

Na de ondertekening van de Letter of Intent zal er moeten worden gewerkt aan het verder inrichten van de internationale samenwerking. Waarbij inzicht moet worden gecreëerd in de projectorganisatie, de bezetting van de organisatie, het aan te dragen lokale project en de financiering van de samenwerking.

Indien nodig zal dit ter besluitvorming aan het college worden voorgelegd.

Openbaarheid

Ja

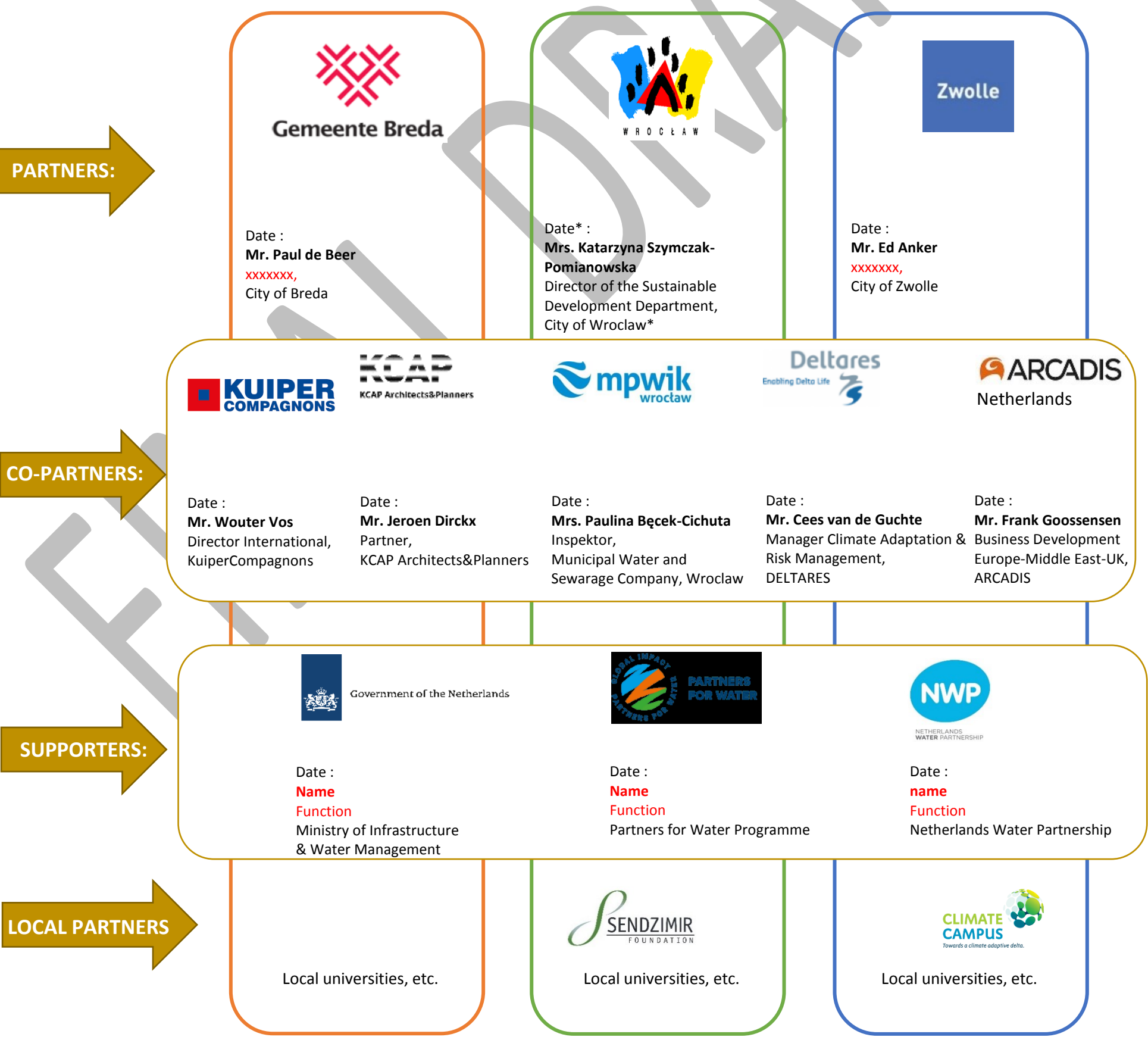
LETTER OF INTENT

December 8, 2018

on

International Cooperation on European Urban Water Partnership Green-Blue Infrastructure Breda-Wroclaw-Zwolle

By signing this Letter of Intent the parties below express their joint interest to co-operate on the topic of urban climate adaptation for the period of 2019-2021. The intended co-operation is described in the Position Paper on ‘*International Cooperation on European Urban Water Partnership, Green-Blue Infrastructure Breda-Wroclaw-Zwolle*’, dated December 8, 2018. The Position Paper is appended to this Letter of Intent.



*: After adoption by the City Council of Wroclaw of a resolution on cooperation with local and regional communities of other countries, in this case, the Cities of Breda and Zwolle

POSITION PAPER

December 8, 2018

on

International Cooperation on European Urban Water Partnerships Green-Blue Infrastructure Breda-Wroclaw-Zwolle

Authors: Mark Niesten & Edyta Wisniewska
Netherlands Water Partnership (NWP)

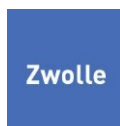
1, Introduction

This Position Paper is the appendix of the Letter of Intent (LoI) on the “*International cooperation on European Urban Water Partnerships, Green-Blue Infrastructure Breda-Wroclaw-Zwolle*” dated December 8, 2018. The LoI expresses the joint intention of involved parties for this cooperation, and this Position Paper describes the goals and the characteristics of the cooperation. This Partnership has been initiated to promote the Government-Knowledge-Business collaboration in the topic of urban climate adaptation in Poland and in the Netherlands.

Last years the Dutch Ministry of Infrastructure & Water Management, Partners for Water program and Netherlands Water Partnership (NWP), have jointly initiated, facilitated and supported the process of international cooperation on the topic of urban climate adaptation with involved Dutch and Polish parties. Below an overview of key moments in this process:

- City Leaders Forum, Amsterdam International Water Week 2017, Amsterdam (NL), October 30, 2017;
- Open Eyes Economic Summit (OEEs) on Tour event Partnership Building on Innovative Water Solutions, Zoetermeer (NL), June 13, 2018;
- OEEs event Economy of a Water City, Wroclaw (PL), September 24-25, 2018;
- Strategic meeting during economic mission Minister Van Nieuwenhuizen, Wroclaw (PL), October 9, 2018;
- Work meeting on cooperation with Minister Van Nieuwenhuizen, Warsaw (PL), October 10, 2018;
- Work meeting with involved parties on the cooperation during economic mission with Minister Van Nieuwenhuizen, Warsaw (PL), October 10, 2018;
- Work meetings on cooperation with involved parties, AIWW Summit, Rotterdam (NL), November 15, 2018;
- Work meeting with Polish partners, Open Eyes Economic Summit, Cracow (PL), November 20-21, 2018.

Partners:



Co-Partners:



Supporters:



page 1

POSITION PAPER
Appendix to Letter of Intent
International Cooperation on European Urban Water Partnerships
Green-Blue Infrastructure Breda-Wroclaw-Zwolle

The Letter of Intent and the Position Paper are the result of these interactions between involved parties on this cooperation. This cooperation is seen as a first step towards establishing a broader European Urban Water Partnership (EUWP) in the future, that will share knowledge and work together on urban climate adaptation. The cooperation will be formally initiated by signing the Letter of Intent.

2, Ambition

The cooperation currently involves three European cities that are front runners in their countries that are keen on learning about the urban climate adaptation from international experiences and apply new approaches in their cities: Breda (the Netherlands), Wroclaw (Poland) and Zwolle (the Netherlands). All three cities recognize the urgency to increase the speed and quality of implementation of urban climate adaptation measures. By joining their forces, these three cities collectively strengthen their front runner position and become guiding for other mid-size European cities. This partnership is committed to support developing resilient and sustainable cities through the application of green-blue infrastructure and nature-based solutions. It will look at integrating urban planning and water management to increase climate resilience and creating value for citizens.

The three cities share the ambition to create resilient communities by implementing rain water measures in their green-blue infrastructures.

3, Goal of the Cooperation

The goal of this partnership is to speed up local **implementation** of urban climate **adaptation** by means of international **cooperation**. To achieve this goal a new standard is required that links the right regulatory conditions, knowledge application, with smart financing and stakeholder engagement and community involvement. This cooperation focusses on bridging the gap between 'business as usual' and a new model for implementation of urban climate adaptation.

This new model requires a changed attitude of actors and increased involvement to urban climate adaptation by internal (city organization) and external (e.g. developers, citizens, banks) stakeholders. To enable this process, the Government-Knowledge-Business collaboration is foreseen in the topic of urban climate adaptation. The cooperation aims to inspire and learn from each other's experience, exchange of knowledge, to identify key success factors in this process, and to implement these in the three cities in site specific cases within the context of the cultural differences of the participating cities.

4, Partners, Co-Partners, Supporters and Local Partners

The initiative focusses on the cooperation between the three '**partners**': City of Breda, City of Wroclaw, City of Zwolle. Amongst the roles and responsibilities of the partners are:

- Providing site specific local cases on urban climate adaptation, with focus on rain water interventions in green-blue infrastructures;
- Sharing their own experiences and expertise on the topic of implementing urban climate adaptation;
- Inventorying local stakeholders such as property owners, active developers, etc.;
- Adopting an open attitude towards new ways of things in relation to urban climate adaptation.

Partners:



Co-Partners:



Supporters:



page 2

POSITION PAPER
Appendix to Letter of Intent
International Cooperation on European Urban Water Partnerships
Green-Blue Infrastructure Breda-Wroclaw-Zwolle

Besides these partners there are ‘**co-partners**’ within the initiative. These organizations are involved in the cooperation by adding their expertise and experience on the topic of urban climate adaptation to the process.

Third category of involved organisations are the ‘**supporters**’. These organizations are supporting the international cooperation.

Fourth category, ‘**Local Partners**’, add local expertise, knowledge or involvement to the specific local cases.

Partners	Co-Partners	Supporters	Local Partners
City of Breda, the Netherlands	MPWIK	Netherlands Ministry of Infrastructure & Water Management	Sendzimir (Wroclaw)
City of Wroclaw, Poland	ARCADIS NL	Partners for Water Programme	Climate Campus (Zwolle)
City of Zwolle, the Netherlands	DELTARES	Netherlands Water Partnership	-
-	KCAP	-	-
-	KuiperCompagnons	-	-

The Partners, Co-Partners, Supporters and Local Partners are not exclusive, and new complementary organizations can be added to the cooperation.

5, Work Approach

The suggested work approach is chosen to optimally match the goal of the cooperation: to speed up local implementation of urban climate adaptation by international cooperation. The work approach aims to achieve a new standard for implementation. The work process identifies the building blocks for this new standard, such as suitable regulatory conditions, smart financing, stakeholder participation, and community involvement.

This Partnership will operate in the triangle Government-Knowledge-Business. Knowledge and business partners will work with the governmental authorities on urban resilience by optimizing knowledge and innovation input. To enable the transfer of knowledge and solutions to the governmental authorities for improved decision-making processes in urban resilience, we propose to use specialized approaches and tools.

We aim at increasing the awareness and knowledge on the problems, risks, needs and possible adaptation options. The workshops are being proposed for the analysis of water risk situations and for planning and management of resources under changing climatic, demographic and economic conditions. Depending on the local needs, other topics can be considered such as operational management of cascading effects of urban critical infrastructure.

The involved partners learn from each other’s experiences and bring their implementation of urban climate adaptation to a next level. This process will follow concrete, site specific, cases in all three

Partners:



Co-Partners:



Supporters:



page 3

POSITION PAPER
Appendix to Letter of Intent
International Cooperation on European Urban Water Partnerships
Green-Blue Infrastructure Breda-Wroclaw-Zwolle

cities. Three parallel working tracks (one on each city) will be executed simultaneously in the Polish and Dutch cities.

By '**Rotating Working Ateliers on Urban Climate Adaptation**' all three working tracks (in Breda, Wroclaw and Zwolle) will share their work in progress on the three cases, and expertise of other partners and co-partners will be added.

New insights and ideas, inspiration, knowledge, and experiences from other cases and other contexts will be directly added to the case of the specific city. Main result is enriching the process, speeding up implementation, and creation of building blocks for a new model of implementation.

Part of this international exchange process can be reviewing existing governmental structures, study and improving regulations, developing business models, creating a performance guarantee model (e.g. urban climate adaptation label), optimizing financing solutions or public procurement options.

The work approach will be further detailed and defined during the first phase of the cooperation (Q1, 2019).

6, Planning

The cooperation within this partnership is planned for a period of 3 years (2019-2021). A phase wise approach is adopted in which the first phase (Q1, 2019) focuses on further detailing the content, organizational aspects, and funding. The detailed planning of the content with the identified milestones, deliverables and budgeting, will be delivered by the end of the Inception Phase (Q1, 2019).

World Water Day on March 22nd (2019) is considered as key moment for finalizing phase 1, and launching the initiative.

The Amsterdam International Water Week (November 4-8th, 2019) can be considered as second milestone.

7, Input and Funding

Signing of the Letter of Intent, including this appended Position Paper, does not result in any financial obligations whatsoever. During the first phase of the cooperation (Q1, 2019) budgeting and funding will be amongst the main priorities for the partnership to be detailed and finalized.

Signing of the Letter of Intent, including this appended Position Paper, does not result in any financial obligations whatsoever.

Partners, Co-Partners, Supporters and Local Partners have the right to step out from the Partnership after the written notice.

Regarding identification of appropriate funding, the partners, co-partners and supporters all identify stakeholders (such as local ground owners, private developers and investors) and programs that might be relevant for local, national funding, or international funding of the cooperation.

Partners:



Co-Partners:



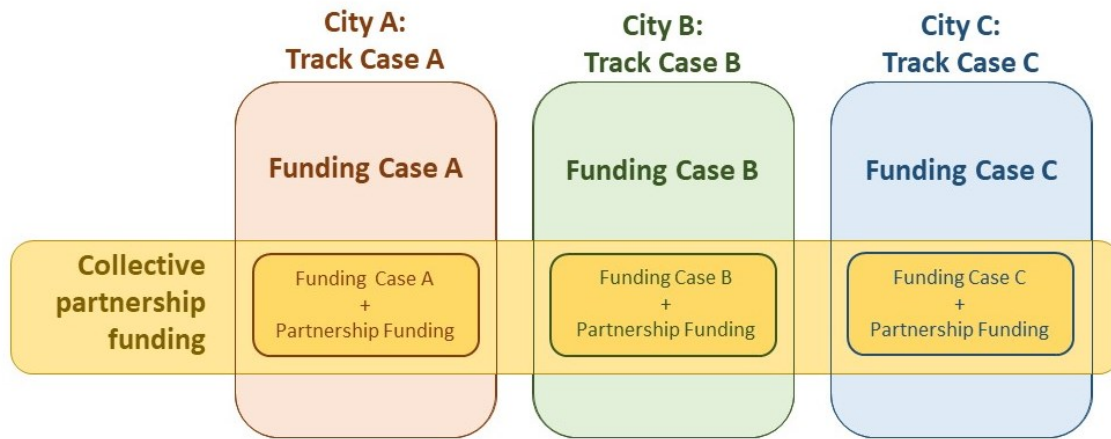
Supporters:



page 4

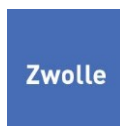
POSITION PAPER
Appendix to Letter of Intent
International Cooperation on European Urban Water Partnerships
Green-Blue Infrastructure Breda-Wroclaw-Zwolle

As general guidance it is proposed that all tracks of the specific cases allocate funding for the international cooperation, and vice versa collective partnership funding will contribute to the specific Cases. As can be seen in figure below.



End of this Position Paper

Partners:



Co-Partners:



Supporters:



page 5

POSITION PAPER
Appendix to Letter of Intent
 International Cooperation on European Urban Water Partnerships
Green-Blue Infrastructure Breda-Wroclaw-Zwolle

IMAGES OF PREPARATORY MEETINGS



Amsterdam International Water Week 2017, Amsterdam (NL), October 30, 2017



OEES event Partnership Building on Innovative Water Solutions, Zoetermeer (NL), June 13, 2018



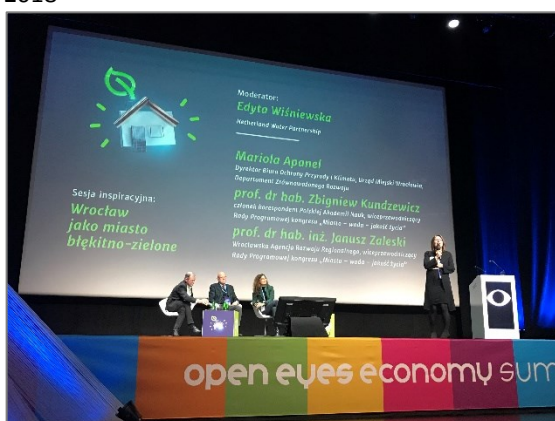
OEES event Economy of a Water City, Wroclaw (PL), September 24-25, 2018



Work meetings with involved parties on the cooperation during economic mission with Minister Van Nieuwenhuizen, Warsaw (PL), October 10, 2018



Work meetings on cooperation with involved parties, AIWW Summit, Rotterdam (NL), November 15, 2018



Work meeting with Polish partners, Open Eyes Economic Summit, Cracow (PL), November 20-21, 2018

Partners:



Co-Partners:



page 6

Supporters:

