

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

3481

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het vier weken sluiten van spoorknooppunt Zwolle* (ingezonden 11 juli 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 september 2011).

Vraag 1

Is het waar dat de oplossing met een tijdelijk noodstation tijdens de zomer van 2012 ten oosten van het huidige station Zwolle niet door ProRail is onderzocht en dat ProRail er pas over is gaan nadenken nadat het is ingebracht in het consumentenoverleg?

Antwoord 1

Nee, het is niet waar dat ProRail pas is gaan nadenken over een tijdelijk station nadat consumentenorganisaties dit hadden voorgesteld. Het is de verantwoordelijkheid van de spoorsector (ProRail, vervoerders en aannemers) om te bedenken op welke manier werkzaamheden het beste kunnen worden uitgevoerd om de hinder voor de reizigers zo veel mogelijk te beperken.

ProRail en NS hebben diverse opties en subopties overwogen en de meest kansrijke nader onderzocht. De optie van een tijdelijk station is daarbij vanwege allerlei problemen en nadelen als niet kansrijk beoordeeld. Voor een tijdelijk station moet de infrastructuur (sporen, treinbeveiliging, etc. tijdelijk passend gemaakt worden en later weer verwijderd). Verder zijn er voorzieningen nodig voor het aanrijden, stoppen en keren van treinen. En op de perrons moeten voorzieningen aanwezig zijn als verlichting, kaartautomaten, etc., inclusief de daarvoor benodigde aansluitingen. Het bouwen van een tijdelijk station kost zeker vijf dagen extra buitendienststelling en zal bovendien belemmerend werken voor de eigenlijke werkzaamheden op het station, hetgeen leidt tot een langere doorlooptijd dan de nu voorziene vier weken. En tot slot leiden de forse investeringen in een tijdelijk station na de relatief beperkte periode van een aantal weken tot een fors kapitaalverlies. Naar aanleiding van gesprekken met Rover laat ProRail een nader onderzoek doen naar de mogelijkheden om de reizigersoverlast van een sluiting van vier weken te beperken. ProRail verwacht op basis van het onderzoek in de eerste helft van september een vervolgsprek met Rover te kunnen hebben.

Vraag 2

Waarop baseert ProRail de stelling dat er bij een tijdelijke doorgaande verbinding Meppel-Deventer met kop maken op een tijdelijk noodstation hoogstwaarschijnlijk sprake is van een toename van de reistijd van meer dan een half uur?

Antwoord 2

ProRail licht toe dat omreizen tussen Amersfoort en Zwolle via Deventer meestal 30 minuten extra reistijd geeft. Daarbij is bovendien in Deventer sprake van een kritische overstap. De daadwerkelijke vertraging is vooral afhankelijk van de kwaliteit van deze overstap.

Tijdens de werkzaamheden ontstaat een groter risico op vertraging. Gezien de beperkte capaciteit, door het enkelsporige baanvak Deventer-Olst, is de kans groot dat door vertragingen de aansluitingen in Deventer worden gemist met extra vertraging van 30 minuten tot gevolg, bovenop de extra reistijd van 30 minuten. Dit risico treft juist de grootste reizigersstroom tussen Meppel en Amersfoort.

Vraag 3

Bent u ervan op de hoogte dat de route via Deventer met kop maken in Zwolle ook is gebruikt bij de buitendienststellingen voor de Hanzeboogspoorbrug? Waarom is deze optie nu niet meegenomen in het onderzoek en bent u bereid aan de directies van ProRail en NS te vragen deze optie alsnog uit te werken?

Antwoord 3

Ja, daarvan ben ik op de hoogte. In die situatie was het station van Zwolle vrijwel normaal beschikbaar aan de oostzijde. Doordat het twee relatief korte perioden van feestweekenden (drie dagen) betrof was er nauwelijks aanspraak op capaciteit door goederenvervoerders en geen sprake van grootschalige aanvoer van werktreinen waardoor een normale halfuursdienst in beide richtingen tussen Zwolle en Deventer gegarandeerd kon worden. Daarbij is het overigens in deze nagenoeg normale treindienst ook al voorgekomen dat reizigers aansluitingen in Deventer misten en vertragingen tot 60 minuten kregen.

Gezien de kritische treinpaden en mogelijke gevolgen hebben ProRail en NS deze optie voor een periode van vier weken niet als voldoende stabiel gekenmerkt (er zal veel vaker sprake zijn van gemiste aansluitingen en vertragingen tot 60 minuten) en niet tot in detail uitgewerkt. In het onderzoek dat ik heb genoemd in mijn antwoord op vraag 1 zal deze optie echter nogmaals worden onderzocht.

Vraag 4

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

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

Antwoord 4

Het is aan de spoorsector om alternatieven te bedenken en tegen elkaar af te wegen om tot een keuze te komen (zie mijn antwoord op vraag 1).

Het is nu nog niet mogelijk deze vraag tot in detail te beantwoorden omdat daarvoor duidelijk moet zijn hoe de gehele keten werkt in de gevraagde varianten. Het gaat dan niet alleen om reistijd, maar ook over de impact van eventuele tijdelijke voorzieningen op de totale doorlooptijd van de werkzaamheden te Zwolle. Langere bouwtijd leidt tot langere overlast voor reizigers. De maakbaarheid van de treindienst, overstaptijden en transfer tussen trein/bus bepalen de reistijd. Van belang is bijvoorbeeld waar de nog steeds intensieve resterende busdiensten bij een tijdelijk station kunnen vertrekken en de gevolgen voor de looptijden van reizigers.

Na uitvoering van het in mijn antwoord op vraag 1 genoemde onderzoek kan, indien bepaalde opties nog actueel zijn, onderzoek starten naar exacte reistijden bij de genoemde varianten.

Vraag 5

Deelt u de mening dat een extra reistijd voor maximaal 30 minuten per trein veel aantrekkelijker is voor reizigers dan een extra reistijd van een uur of meer en gebruik van vervangend busvervoer?

Antwoord 5

Ja, die mening deel ik. Maar in dit geval is deze keuze niet aan de orde. Het risico op extra reistijd per trein van meer dan 30 minuten is groot (zie mijn antwoord op de vragen 2 en 3). En ProRail en NS berichten mij dat alle eerste onderzoeken, aangevuld met eerdere ervaringen, uitwijzen dat voor vrijwel alle richtingen de reistijdverlenging bij gebruik van busvervoer beperkt blijft tot maximaal 30 minuten. Dit is tevens de basis geweest voor de keuzes die ProRail en NS eerder gemaakt hebben. Ik ben van mening dat een extra reistijd voor maximaal 30 minuten per bus aantrekkelijker is voor reizigers dan een risico van extra reistijd van een uur of meer per trein.

Vraag 6

Is er nagegaan wat de consequenties zijn van de keuze voor de sluiting van het knooppunt Zwolle voor de duizenden toeristen die tijdens deze zomerweken van 2012 over Zwolle naar en van het noorden reizen? Zo ja, wat was de uitkomst van dit onderzoek? Zo nee, waarom is dat niet gebeurd?

Antwoord 6

Van een specifiek onderzoek naar de consequenties voor deze groep reizigers is geen sprake geweest, maar in de afweging van de verschillende opties heeft de spoorsector rekening gehouden met de belangen van alle reizigers: dagelijkse reizigers, reizigers met fietsen en/of bagage, minder valide reizigers, etc. Daarnaast worden alle reizigers via beschikbare media geïnformeerd zodat zij op deze situatie kunnen anticiperen.

Vraag 7

Is bij de keuze voor vervangend vervoer ook gekeken wat dit betekent voor de veiligheid van reizigers die dan allemaal op het kleine station Meppel moeten overstappen op bussen?

Antwoord 7

Juist het aspect van veiligheid is voor ProRail en NS sturend in de wijze van afhandeling van reizigersstromen op de stations waar sprake is van overstap tussen trein en bus. Waar nodig worden nieuwe tijdelijke looproutes gemaakt om snelle transfer mogelijk te maken en te voorkomen dat reizigers door tunneltjes of over smalle perrons moeten lopen.

Vraag 8

Kunt u onderbouwen waarom de rijtijdverkortings tussen Almelo en Vroomshoop onvoldoende is om treinreizigers van Mariënberg tot en met Emmen zonder reistijdverlies via Almelo naar de Randstad te laten reizen in plaats van via Zwolle?

Antwoord 8

Ik zal deze vraag beantwoorden aan de hand van een voorbeeld. De verbinding Coevorden–Utrecht, in de huidige dienstregeling bedraagt de reistijd (met overstap in Zwolle) 1:47 uur. Gedurende de vier weken dat de overstap in Zwolle niet mogelijk is, moet er omgereden worden (met overstap in Mariënberg en Almelo). De reistijd bedraagt dan 2:17 uur, dus 0:30 uur langer. De snelheidsverhoging tussen Almelo en Vroomshoop resulteert in een maximale reistijdverkortings van 3 minuten. Dit is dus onvoldoende om zonder reistijdverlies naar de Randstad te reizen.

Vraag 9

Wat zijn indicatief de kosten voor deze rijtijdverkortings, welke een permanente verbetering van de kwaliteit van het treinproduct op deze verbinding betekent?

Antwoord 9

ProRail heeft in 2010 een onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de kwaliteit van de treindienst Almelo–Mariënberg te verbeteren. Uit dit onderzoek kwamen als mogelijke verbeteringen het verkorten van de reistijd, het verbeteren van de spreiding van de treinen over het uur (steeds een interval van 30 minuten tussen de treinen, in plaats van afwisselend 25 en 35 minuten) en het realiseren van een drie minuten aansluiting in Almelo op de IC naar Enschede (is nu 6 minuten). Op basis van het onderzoek schat ProRail in dat de investeringskosten tussen de € 9 mln. (goedkoopste variant) en de € 15 mln. (duurste variant) liggen. De toekomstvastheid van de verschillende oplossingen is overigens mede afhankelijk van het treinproduct dat de nieuwe vervoerder (Arriva) gaat bieden per december 2012.