

2011Z11759

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het vier weken sluiten van spoorknooppunt Zwolle* (ingezonden 6 juni 2011).

Vraag 1

Kent u de berichten «Zwolle vier weken dicht»¹ en «Station Zwolle gaat volgend jaar vier weken dicht»?²

Vraag 2

Hoe komt het dat het beveiligingssysteem op station Zwolle zo weinig flexibel is dat er niet aan één spoor gewerkt kan worden, maar dat het hele systeem uitgeschakeld moet worden?

Vraag 3

Klopt het dat de beveiliging in Zwolle opnieuw opgebouwd gaat worden met sterk verouderde, niet-redundante relaistechniek en dat ProRail deze aanpak ook wil volgen op de knooppunten Enschede, Zutphen, Utrecht en 's-Hertogenbosch?

Vraag 4

Waarom wordt er door ProRail tegenwoordig niet meer gekozen voor een moderne redundant uitgevoerde elektronische beveiliging, waarvan de software vooraf «offline» getest is zodat wijzigingen snel, betrouwbaar en veilig uitgevoerd kunnen worden en situaties zoals de wekenlange ongeplande stremming 4 jaar geleden in Almelo worden voorkomen?

Vraag 5

Deelt u de mening dat de keuze voor nieuwe relaisbeveiliging een forse kapitaalsvernietiging met zich meebrengt omdat dan over enkele jaren alles nóg een keer omgebouwd moet worden naar elektronische beveiliging?

¹ Column voorzitter Rover, 30 mei 2011, <http://www.rover.nl/index.php/Columns/zwolle-vier-veckens-dicht.html>

² Algemeen Dagblad, 25 mei 2011.

Vraag 6

Deelt u de mening dat een toename van de reistijd van en naar het landsdeel noord vanaf Zwolle van één uur of meer, gedurende 4 weken, onacceptabel is?

Vraag 7

Kunt u aangeven welke alternatieven er zijn onderzocht voor het sluiten van station Zwolle en waarom deze alternatieven niet zijn gekozen?

Vraag 8

Kunt u aangeven waarom er bij Zwolle niet gedacht is aan een tijdelijk nood-kopstation ten oosten van het station ter hoogte van de Deventerstraatweg? Deelt u de mening dat via zo'n noodstation een doorgaande intercity Leeuwarden/Groningen-Zwolle-Deventer-Arnhem kan blijven rijden waardoor busvervoer op de landsdelige hoofdroute vermeden wordt, het reistijdverlies wordt beperkt tot 30 minuten en ook de regiotreinen naar Nijverdal, Emmen en Groningen kunnen blijven rijden? Bent u bereid deze mogelijkheid bij de directies van NS en ProRail onder de aandacht te brengen?

Vraag 9

Is het daarnaast mogelijk om de regionaal al langer ter discussie staande rijtijdverkorting tussen Almelo en Vroomshoop te realiseren zodat reizigers van Mariëberg t/m Emmen tijdens de werkzaamheden zonder reistijdverlies van en naar de Randstad kunnen blijven rijden via Almelo, en daarnaast ook het goederenvervoer van Coevorden en het Noorden kan blijven rijden? Bent u bereid dit regionale project uiterlijk in het voorjaar van 2012 door ProRail te laten realiseren en indien nodig financieel te ondersteunen?

Vraag 10

Is het, uitgaande van een voorspoedig lopend bouw- en testtraject, tevens mogelijk om de Hanzelijn vervroegd te openen tot Kampen Zuid of zelfs tot Zwolle IJsselallee, zodat reizigers uit Kampen eveneens een adequaat vervoersalternatief krijgen?