

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

499

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *spoorcapaciteit Zwolle–Herfte Aansluiting–Emmen* (ingezonden 18 oktober 2010).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 november 2010).

Vraag 1

Herinnert u zich de uitspraken van voormalig staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat Huizinga-Heringa dat er een capaciteitstekort is op het traject Zwolle–Emmen, dat hiervoor uitbreiding van de capaciteit nodig is en dat dit probleem opgelost is voordat de nieuwe vervoerder er gaat rijden?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom is dit traject door ProRail nog steeds niet overbelast verklaard² en is er nog steeds geen capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan gemaakt conform de motie Cramer³ en EU-richtlijn 2001/14 en ondanks vragen hierover in diverse algemeen overleggen⁴ en in de notitie van de ChristenUnie «Slimmer, sneller en zuiniger op het spoor»?⁵

Antwoord 2

Bij de overdracht van de verantwoordelijkheid van de treinconcessie aan de Provincies Overijssel en Drenthe heeft ProRail onderzocht op welke wijze de huidige dienstregeling robuust te maken is. Dit is te vergelijken met een capaciteitsanalyse en -vergrotingsplan. Inmiddels is een proces gestart met de Provincies Drenthe en Overijssel om de laatste knelpunten voor de door Arriva aangeboden treindienst op te heffen. Aangezien ProRail pas overgaat tot overbelastverklaring als het niet mogelijk blijkt te zijn aanvragen tot

¹ Verslag notaoverleg MIRT-projectenboek 2008, 17-12-2007, 31 200 A, nr. 72, 70.

² Prorail.nl, «Overbelastverklaringen», 2010.

³ Motie Cramer aangaande overbelastverklaringen, 30-10-2007, 29 893, nr. 56.

⁴ Verslag AO Beheer/vervoerplan 19-02-2009, 29 984, nr. 169, p. 3 + p. 18 en verslag AO Spoor 20-05-2009, 29 984, nr. 182, p. 13.

⁵ Antwoord van ProRail op aanbevelingen 28 van de ChristenUnie (bijlage bij 29 984, nr. 164, 22-12-2008).

tevredenheid van de gebruikers af te handelen, is er geen aanleiding geweest om Zwolle–Emmen overbelast te verklaren.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de capaciteitstekorten op de Vechtdallijnen zonder meer in december 2012 opgelost hadden kunnen zijn, als ProRail onmiddellijk in 2007 was overgegaan tot overbelastverklaring en het opstellen van een capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan en was begonnen met de uitvoering van de maatregelen zoals door Rijk en provincie overeengekomen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Nee, die mening deel ik niet. De Provincies hebben er voor gekozen om eerst de resultaten van de aanbesteding van de treindienst af te wachten alvorens over te gaan tot het aanpassen van de infrastructuur, omdat de mogelijkheid bestond dat door een andere dienstregeling de knelpunten zouden verdwijnen. Zoals reeds aangegeven bij het antwoord op vraag 2 is inmiddels een proces gestart met beide provincies om de laatste knelpunten voor de door Arriva aangeboden treindienst op te heffen.

Vraag 4

Deelt u nog steeds de eerdere conclusie dat bij het uitblijven van infrastructuurmaatregelen de nieuwe vervoerder geen punctuele dienstregeling kan rijden, noch in de huidige halfuursdienst, noch in de overeengekomen nog ambitieuzere dienstregeling met een extra stop van de sneltrein in Mariëenberg en extra treinen Zwolle–Coevorden in de spitsrichting?⁶

Antwoord 4

Nee. In het kader van de aanbesteding van de treindienst Zwolle–Emmen door de regionale overheden zijn de voorstellen van de vervoerders voorgelegd aan ProRail. ProRail heeft deze voorstellen in april 2010 getoetst op basis van de geldende inzichten voor de dienstregeling 2011. ProRail heeft in haar advies geconcludeerd dat de basisdienstregeling goed uitvoerbaar is. Ten aanzien van de voorgestelde «toevoegers» in de spits is tevens geconstateerd dat deze aan de normen voldoen. Deze spitstoevoegers leiden tot een conflict met één goederentrein. De verwachting is echter dat dit conflict in het capaciteitverdeelproces oplosbaar is en er dus geen infrastructuurmaatregelen nodig zijn.

Vraag 5

Zijn de vereiste maatregelen – waarvoor Rijk en provincie beiden in 2007 de helft van de benodigde investering beschikbaar hebben gesteld – gegarandeerd uitgevoerd wanneer de nieuwe vervoerder in december 2012 gaat rijden? Zo nee, wat is uw mening daarover, wanneer zijn de maatregelen dan wel uitgevoerd, welke consequenties heeft dit voor de reizigers en welke versnellingen zijn er nog mogelijk?

Antwoord 5

Het precieze aanbod van Arriva is na gunning in mei 2010 bekend geworden. Hierdoor kan nu beoordeeld worden of en zo ja, welke aanpassingen noodzakelijk zijn. Dit geschiedt momenteel door ProRail in opdracht van de Provincies Drenthe en Overijssel.

Vraag 6

Hoe kan een budget voor verbetermaatregelen worden vastgesteld als er geen capaciteitsanalyse heeft plaatsgevonden? Op welke wijze worden dan de integraliteit met bijvoorbeeld het samenlooptracé Zwolle–Herfte Aansluiting motie Koopmans c.s.⁷, het railgoederenvervoer naar Coevorden, de samenhang met Almelo-Mariëenberg en de ambities van de regio geborgd? Onderschrijft u de noodzaak van een gedegen capaciteitsanalyse?

⁶ Arriva.nl, «Treinvervoer Vechtdallijnen in 2012 naar Arriva», 11 mei 2010.

⁷ Motie Koopmans c.s. inzake de spoordriehoek in Noord-Nederland, 12-12-2007, 27 658, nr. 41.

Antwoord 6

Er heeft wel een capaciteitsanalyse plaatsgevonden (zie antwoord op vraag 2) om het nog resterende punt van vertragingsgevoeligheid van de huidige dienstregeling in kaart te brengen. Daarnaast heeft ProRail in opdracht van de Provincies Overijssel en Drenthe onderzocht welke maatregelen effectief zijn om de vertragingsgevoeligheid van de spitstoevoegers uit het aanbod van Arriva te verminderen. Het betreft een aantal kleine maatregelen. In deze analyse is ook Almelo–Mariënborg betrokken en is rekening gehouden met het goederenvervoer. De betreffende maatregelen worden momenteel door ProRail uitgewerkt waardoor inzicht ontstaat in investering en doorlooptijd. Het is vervolgens aan de provincies om deze maatregelen te financieren. Hiertoe is in 2007 bij de decentralisatie door het Rijk extra budget toegekend ad. € 5,6 mln. (prijspeil 2007). Dit budget is bestemd voor de uitbreiding van de infrastructuur in relatie tot de huidige dienstregeling.

Vraag 7

Bent u bereid ProRail op te dragen het traject Zwolle–Emmen terstond overbelast te verklaren en in samenwerking met de provincies Overijssel en Drenthe en de vervoerder versneld een capaciteitsanalyse en een gefaseerd capaciteitsvergrotingsplan op te stellen en de uitkomsten daarvan mee te nemen in het overleg en de besluitvorming over de invulling van het laatste deel van de motie Koopmans c.s?

Antwoord 7

Nee. ProRail gaat over tot overbelastverklaring als het niet mogelijk is aanvragen tot tevredenheid van de gebruikers af te handelen. Aangezien er reeds een proces is gestart met de Provincies Drenthe en Overijssel om de laatste knelpunten voor de door Arriva aangeboden treindienst op te heffen is er geen aanleiding om Zwolle–Emmen overbelast te verklaren. Ten aanzien van de Motie Koopmans wil ik nog opmerken dat er in de analyses voor Zwolle–Herfte aansluiting door ProRail altijd is uitgegaan van 4 treinen per uur tussen Zwolle en Groningen (2 Intercity's en 2 Sprinters). De toekomstige treindienst Zwolle–Leeuwarden is nog onderwerp van gesprek tussen NS, de provincie Friesland en mijn ministerie.

Naar verwachting zal begin 2011 hierover meer duidelijkheid ontstaan. Vervolgens zullen de mogelijke gevolgen van deze dienstregeling voor de capaciteit op Zwolle–Herfte aansluiting door ProRail worden onderzocht. In deze analyse wordt ook de treindienst van Arriva op Zwolle–Emmen betrokken.