

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/123331

Uw kenmerk
2012Z11609

Datum 27 juni 2012
Betreft Kamervragen lid Wiegman-Van Meppelen Scheppink over
spoorcapaciteitsproblemen rondom Zwolle

Geachte voorzitter,

Op 11 juni 2012 ontving ik Kamervragen van het lid Wiegman-Van Meppelen Scheppink (ChristenUnie) over spoorcapaciteitsproblemen rondom Zwolle.

Hierbij ontvangt u de antwoorden.

Vraag 1.

Herinnert u zich uw antwoord op vragen van het lid Slob over de spoorcapaciteit Zwolle -Herfte Aansluiting Emmen d.d. 17 november 2010?¹

Antwoord 1.

Ja.

Vraag 2.

Bent u ermee bekend dat het baanvak Zwolle-Herfte op 2 maart j.l. door ProRail alsnog overbelast is verklaard² en dat bovendien uit een recentelijk in opdracht van de betrokken provincies uitgevoerd onderzoek is gebleken dat de infrastructuur op het deeltraject Herfte-Emmen eveneens niet volstaat?³

Antwoord 2.

Ja, het is mij bekend dat ProRail 2 maart j.l. voor het baanvak Zwolle – Herfte aansluiting een overbelastverklaring heeft afgegeven. Ten aanzien van het traject Emmen – Herfte aansluiting neem ik aan dat u doelt op de conclusie dat om de gevraagde kwartiersdienst op het traject Emmen - Zwolle binnen de gewenste normtijden gepland te krijgen maatregelen noodzakelijk zijn.

¹ Aangangsel der Handelingen, vergaderjaar 2010-2011, nr. 499

² <http://www.prorail.nl/Vervoerders/Capaciteitsverdeling/knelpuntenincapaciteit/Documents/Baanvak%20Zwolle-Herfte%20aansluiting.pdf>

³ Capaciteitsanalyse Herfte aansluiting - Emmen Dienstregeling 2013 en 2018, ProRail 7.5.2010, kenmerk 3037734.

Vraag 3.

Wat is uw mening over het feit dat Zwolle - Herfte nu pas overbelast wordt verklaard en Herfte - Emmen dat zelfs nog steeds niet is, terwijl alle feiten die de problematiek duidelijk maakten reeds veel langer bekend zijn, in meerdere vragen en debatten door verschillende fracties aan de orde zijn gesteld en er reeds geruime tijd aanzienlijke budgetten beschikbaar zijn gesteld om de door de Kamer wél gesignaleerde problematiek tijdig en robuust op te lossen? ⁴

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/123331

Antwoord 3.

Het proces van overbelast verklaren is onderdeel van het reguliere proces voor de totstandkoming van de dienstregeling waarin vervoerders en ProRail bepalen of er capaciteitsknelpunten zijn of in de nabije toekomst te verwachten zijn. In mijn antwoord van 17 november 2010 op de vragen van Kamerlid Slob heb ik aangegeven dat er toen geen reden was om voor het traject Zwolle - Emmen een overbelastverklaring af te geven.

Bij de coördinatie in het verdelingsproces voor de dienstregeling 2013 is gebleken dat geen overeenstemming kon worden bereikt voor de verdeling van de treindienst op het deeltraject Zwolle – Herfte. Door ProRail is daarop terstond een overbelastverklaring afgegeven. Een belangrijk verschil met de situatie rond 2010 is dat, zoals gemeld in mijn brief van 18 januari 2012 (TK 29984 nr. 283), het project ZwolleSpoort gefaseerd opgeleverd zal worden, waardoor een deel van de benodigde functionaliteiten later opgeleverd wordt.

Met betrekking tot Herfte – Emmen geldt dat door ProRail, vervoerders en de Noordelijke Provincies in het Programma Noord Nederland verschillende dienstregelingconcepten voor de toekomst worden uitgewerkt. In het Programma Noord Nederland wordt door het Ministerie vanuit onder andere de motie Koopmans budget beschikbaar gesteld om voor die treindiensten de noodzakelijke maatregelen in de infrastructuur te treffen. Het traject Emmen – Herfte aansluiting maakt onderdeel uit van dit programma. Vooruitlopend op de uitwerking van de toekomstige dienstregelingconcepten is een overbelastverklaring echter nog niet aan de orde.

⁴ Motie Koopmans c.s. inzake de spoordriehoek in Noord-Nederland, 12-12-2007, 27 658, nr. 41.

Vraag 4.

Deelt u de conclusie dat twee van de drie in de betreffende overbelastverklaring genoemde oplossingsrichtingen niet tijdig, voordat het betreffende knelpunt optreedt, kunnen worden gerealiseerd, gezien de tijd die realisatie van een fly-over kost? Deelt u de conclusie dat de andere voorgestelde oplossing leidt tot een slechter treinproduct voor groepen reizigers? Waarom is seinverdichting niet genoemd als snel realiseerbare (interim-) oplossing?

Antwoord 4.

De in de overbelastverklaring genoemde oplossingsrichtingen zijn vanuit het overleg van ProRail met vervoerders naar voren gekomen mogelijke oplossingsrichtingen. De opsomming is zeker niet limitatief. Volgend op een overbelastverklaring zal door ProRail een capaciteitsanalyse uitgevoerd worden waarin mogelijke kosteneffectieve oplossingen verkend zullen worden. Deze capaciteitsanalyse is naar verwachting medio september gereed. Volgend op die capaciteitsanalyse zal ProRail in overleg met de vervoerders de meest kansrijk en effectief ingeschatte oplossingsrichtingen uitwerken in een capaciteitsvergrotingplan. Het korter na elkaar laten rijden van de treinen zal hierin worden meegenomen. In het capaciteitsvergrotingplan zal vervolgens een verwachte realisatietijd van de oplossingsrichtingen gegeven worden.

Vraag 5.

Deelt u thans alsnog de mening dat ProRail niet heeft gehandeld op een wijze zoals de Europese richtlijn dit beoogt en verlangt, namelijk dat overbelast verklaring terstond moet gebeuren als in de nabije toekomst een capaciteitsprobleem wordt voorzien? Zo nee, kunt u dit toelichten en daarbij ook ingaan op het achterliggende doel van de betreffende clause in genoemde EU-richtlijn, te weten het vermijden van capaciteitstekorten die in redelijkheid vooraf voorzienbaar waren?

Antwoord 5.

Nee, die mening deel ik niet. Zie verder het antwoord bij vraag 3.

Vraag 6.

Onderschrijft u de stelling dat één van de belangrijkste concessionele taken van ProRail het zorgen voor voldoende capaciteit is? Hoe beoordeelt u vanuit deze optiek de gang van zaken op het traject Zwolle-Herfte-Emmen?

Antwoord 6.

Ja. Zie verder mijn antwoord op vraag 3.

Vraag 7.

Deelt u de conclusie dat er sprake is van een fundamenteel besturingsprobleem indien er door ProRail pas actie wordt ondernomen als het al veel te laat is om nog maatregelen te nemen? Zo ja, wat gaat u hieraan doen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7.

Zie mijn antwoord op vraag 3. Daarnaast wordt door IenM op regelmatige basis een Nationale Markt en Capaciteit Analyse (NMCA) uitgevoerd, waarmee ik mogelijke knelpunten voor de middellange en lange termijn in kaart breng en een basis leg voor de toekomstige investeringsbeslissingen.

Vraag 8.

Kunt u aangeven waarom ProRail als oplossing van dit knelpunt wel een dure fly-over overweegt, maar niet de realisatie van een 3e en 4e spoor tussen Zwolle en Herfte? Deelt u de mening dat met een 4e spoor de corridor Zwolle-Emmen volledig onafhankelijk van de corridor Zwolle-Meppel zou kunnen worden afgewikkeld aan de oostzijde van Zwolle zonder dure fly-over? Deelt u de mening dat een dergelijke oplossing veel meer voordelen heeft en tevens past binnen het concept Robuust Spoor, dat uitgaat van het ontvlechten van spoorverbindingen waar dit zinvol is?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/123331

Antwoord 8.

Zoals aangegeven bij antwoord 4 zijn de in de overbelastverklaring genoemde oplossingen niet limitatief. Volgend op de overbelastverklaring stelt ProRail een capaciteitsanalyse op met daarin mogelijke oplossingsrichtingen die kosteneffectief zijn. Hierin worden zoals aangegeven in de overbelastverklaring ook oplossingsrichtingen met een 3^e en/of 4^e spoor meegenomen. Ook het korter na elkaar laten rijden van de treinen zal hierin worden meegenomen. Deze capaciteitsanalyse is echter nog niet gereed.

Vraag 9.

Herinnert u zich dat het besluit van uw ambtsvoorganger om over de IJssel een tweesporige brug te bouwen, mede gebaseerd is op de aanname dat er op deze flessenhals "BB21" (Beheersing en Beveiliging in de 21e eeuw) toegepast zou worden, en dat er om die reden geen drie- of viersporige brug nodig was?⁵ Waarom is dit essentiële aspect niet genoemd in de brief van 13 juli 2009⁶ over het zogenaamde "8-minuten-probleem" rond Zwolle, terwijl het duidelijk is dat dit probleem veroorzaakt is door het niet-realiseren van BB21, noch een adequate vervanging daarvoor, zoals seinverdichting?

Antwoord 9.

Ik herinner mij dit besluit. De stelling dat het "8-minutenprobleem" rond Zwolle veroorzaakt is door het niet realiseren van BB21, noch een adequate vervanging daarvoor zoals seinverdichting, kan ik niet onderschrijven. Om te beginnen wijkt de actuele situatie af van het zogenaamde "8-minuten-probleem", zoals uiteengezet in de brief van 13 juli 2009. Dit was gebaseerd op het theoretische dienstregelingmodel ten behoeve van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) van november 2007. Voorts heeft mijn ambtsvoorganger, in antwoord op schriftelijke vragen (brief van 8 december 2009 TK 32123 nr. 72) gemeld dat op het samenlooptraject van de Hanzelijn en de Veluwelijn tussen Zwolle en Hattemerbroek aansluiting in het kader van het project Hanzelijn een minimale seinafstand is gerealiseerd die een opvolgtijd van twee minuten mogelijk maakt. Bovendien verwijs ik naar de passage in de aangehaalde brief van 13 juli 2009 over het optimaliseren van het emplacement Zwolle. Deze maatregelen zijn inmiddels onderdeel van het project ZwolleSpoort. Mijn conclusie is dan ook dat de problematiek in Zwolle gezien moet worden vanuit de actuele inzichten.

⁵ Trajectnota/MER Hanzelijn, Inspraaknota Trajectnota/MER Hanzelijn

⁶ VenW/DGMO-2009/6521 resp. Kamerstuk 27658, nr. 45

Vraag 10.

Waarom heeft u nog steeds geen gevolg gegeven aan de toezegging van uw ambtsvoorganger van 15 december 2008 om het betreffende "8-minuten-probleem" op te lossen met seinverdichting?⁷ Deelt u de conclusie dat, indien deze seinverdichting nu reeds was gebouwd, dat dan de thans optredende problemen rondom Zwolle niet zouden bestaan of in veel mindere mate? Hoe beoordeelt u dit vanuit de concessionele taak van ProRail om te zorgen voor voldoende capaciteit?

Antwoord 10.

Zie het antwoord bij vraag 9.

Vraag 11.

Is het u bekend dat er in april 2013 opnieuw een Intercity-overstapprobleem in Zwolle⁸ en mogelijk ook een spitsvervoerscapaciteitsprobleem ontstaat in de hervatte treindienst Enschede-Zwolle? Hoe ziet u dit in relatie tot de opmerking van uw ambtsvoorganger om (citaat) "de kwaliteit/betrouwbaarheid van de treindienst na de ingebruikname van de tunnel te verbeteren ten opzichte van de huidige (storingsgevoelige) situatie"?⁹ Bent u bereid op zo kort mogelijke termijn deze problematiek aan te pakken?

Antwoord 11.

Zoals in het antwoord bij vraag 3 is aangegeven zal het project ZwolleSpoort gefaseerd opgeleverd worden, waardoor een deel van de benodigde functionaliteiten later opgeleverd wordt. De door u geschetste problematiek doet zich voor in de periode dat de volledige functionaliteit van Zwolle nog niet beschikbaar is. Over de definitieve planning wordt u geïnformeerd zodra ProRail mij heeft geïnformeerd. Naar verwachting levert ProRail deze planning medio juli op. Van een mogelijk spitsvervoerscapaciteitsprobleem is mij overigens niets bekend.

Vraag 12.

Bent u, mede gelet op het gedeeltelijke uitstel en heroverweging van de spoorwerken in Zwolle en de voortschrijdende capaciteitsinzichten, bereid de knelpunten op de tweesporige flessenhals Hattemerbroek-Zwolle-Herfte-Meppel alsnog mee te nemen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de besteding van het budget uit de Motie Koopmans? Bent u bereid om hiervoor de eerder voorgenomen bestedingen van de motie Koopmans waar nodig bij te stellen?

Antwoord 12.

Allereerst zal op basis van nader onderzoek van ProRail worden bezien welke maatregelen nodig en kosteneffectief zijn, waarbij ik voornamelijk uit ga van de huidige beschikbare middelen uit het budget Motie Koopmans. Indien toch extra budget nodig blijkt te zijn zal ik daarover in overleg gaan met de regio. Deze corridor is geen onderdeel van de trajecten van PHS, zodat ik dit niet uit PHS zal financieren indien er extra budget nodig zou blijken te zijn.

⁷ Nota-overleg MIRT, 31700 A, nr 78, p79; citaat: "Hierbij wordt ook nadrukkelijk naar seinverdichting gekeken."

⁸ Brief ProRail d.d. 25.6.2003 aan DGP, ref prorail_dir/in/2003

⁹ Antwoord Kamervragen lid Van Hijum, 16.10.2006, DGP/SPO/U.06.2979

Vraag 13.

Kunt u met de beantwoording van deze vragen de lijst met 50 prioriteitsprojecten die ProRail heeft geïdentificeerd in het kader van het project Robuust Spoor naar de Kamer sturen en de Kamer ook nader informeren over de stand van zaken met Robuust Spoor?

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
IENM/BSK-2012/123331

Antwoord 13.

In lijn met de aanbeveling van de commissie Kuiken gaan de sector en ik, elk vanuit de eigen rol en verantwoordelijkheid, door met de ontwikkeling van Robuust Spoor.

ProRail is gezien haar taak continue bezig met het onderzoeken van (locatie-) specifieke verbeteringen aan het spoor ten behoeve van vervoerders. Door ProRail wordt momenteel voor circa 50 locaties waar zich mogelijk een knelpunt gaat voordoen onderzocht welke maatregelen noodzakelijk zijn. Deze maatregelen worden gefinancierd uit het budget voor Kleine Functiewijzigingen, dat specifiek bedoeld is om knelpunten in het vervoersysteem op te lossen. In het Beheerplan 2012 is hiervoor binnen het bestaande budget voor kleine functiewijzigingen een bedrag van € 221 mln. opgenomen voor de periode 2012 t/m 2017.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen