

## 2010Z14943

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *spoorcapaciteit Zwolle–Herfte Aansluiting–Emmen* (ingezonden 18 oktober 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?<sup>1</sup>

### Vraag 2

Waarom is dit traject door ProRail nog steeds niet overbelast verklaard<sup>2</sup> en is er nog steeds geen capaciteitsanalyse en een capaciteitsvergrotingsplan gemaakt conform de motie Cramer<sup>3</sup> en EU-richtlijn 2001/14 en ondanks vragen hierover in diverse algemeen overleggen<sup>4</sup> en in de notitie van de ChristenUnie «Slimmer, sneller en zuiniger op het spoor»?<sup>5</sup>

### 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?

### 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

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

<sup>2</sup> Prorail.nl, «Overbelastverklaringen», 2010.

<sup>3</sup> Motie Cramer aangaande overbelastverklaringen, 30-10-2007, 29 893, nr. 56.

<sup>4</sup> 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.

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

ambitieuze dienstregeling met een extra stop van de sneltrein in Mariënberg en extra treinen Zwolle–Coevorden in de spitsrichting?<sup>6</sup>

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?

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.<sup>7</sup>, het railgoederenvervoer naar Coevorden, de samenhang met Almelo-Mariënberg en de ambities van de regio geborgd? Onderschrijft u de noodzaak van een gedegen capaciteitsanalyse?

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.?

---

<sup>6</sup> Arriva.nl, «Treinvervoer Vechtdallijnen in 2012 naar Arriva», 11 mei 2010.

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