

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

3011

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).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 juni 2011).

Vraag 1

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

Antwoord 1

Ja.

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?

Antwoord 2

De nu door ProRail voorziene aanpak van werkzaamheden wordt niet veroorzaakt door de inflexibiliteit van het beveiligingssysteem. ProRail heeft mij geïnformeerd dat zij, in overleg met de betrokken vervoerders, ervoor heeft gekozen dat deze werkzaamheden beter uitgevoerd kunnen worden door middel van één lange buitendienststelling dan door middel van een stapsgewijze aanpak met meerdere korte buitendienststellingen.

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?

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

² Algemeen Dagblad, 25 mei 2011.

Antwoord 3

De nieuwe beveiligingsinstallatie in Zwolle wordt gebouwd op basis van relaistechniek. Deze techniek is inderdaad al enkele decennia in gebruik, maar niet verouderd. Beveiligingsinstallaties op basis van relaistechniek kunnen binnen kortere tijd gewijzigd worden dan die op basis van elektronische technologie, zijn vaak goedkoper en de instandhouding hiervan kan, in tegenstelling tot elektronische systemen, door meer partijen worden uitgevoerd. Deze installatie is niet redundant uitgevoerd omdat een storing hierin een beperkte impact op de treindienst heeft vanwege het relatief kleine gebied waarop dit betrekking heeft. Bovendien leidt een storing hierin zelden tot uitval van de gehele beveiligingsinstallatie, zoals dat vaak wel het geval is bij elektronische systemen. In mijn brief aan uw Kamer van 11 maart 2011³ heb ik een toelichting gegeven over het al dan niet redundant uitvoeren van dergelijke installaties. In de op 12 juli 2010 naar uw Kamer gestuurde maatschappelijke kosten- en baten-analyse over de invoering van ERTMS van Decisio is het onderscheid tussen beveiligingsinstallaties op basis van relaistechniek en van elektronische technologie nader toegelicht⁴. Op de knooppunten Enschede, Zutphen, Utrecht en 's-Hertogenbosch zijn de aard en omvang van de benodigde wijzigingen en de leeftijd van de huidige beveiligingsinstallaties zodanig dat aanpassing van deze bestaande installaties het meest voor de hand ligt.

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?

Antwoord 4

In Zwolle worden, voorafgaand aan de lange buitendienststelling in de zomer van 2012, twee nieuwe relaishuizen gebouwd, waarin de beveiligingsinstallatie al zoveel mogelijk wordt «voor gebouwd» en «offline» wordt getest. Zoals in het antwoord op vraag 3 aangegeven kunnen wijzigingen in beveiligingsinstallaties op basis van relaistechniek bovendien binnen kortere tijd worden uitgevoerd dan bij elektronische systemen. De lessen van de uitloop van de indienststelling van het tijdelijke hulpspoor in Almelo in 2007 zijn bij de aanpak van de ombouw van de beveiligingsinstallatie in Zwolle meegenomen.

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?

Antwoord 5

Nee, die mening deel ik niet. Er is geen reden om deze nieuwe relaisbeveiliging binnen enkele jaren om te bouwen naar elektronische beveiliging, en er is dus ook geen sprake van kapitaalsvernietiging daardoor. Zoals in het antwoord op vraag 3 aangegeven zijn beveiligingsinstallaties op basis van relaistechniek bovendien vaak goedkoper dan die op basis van elektronische technologie.

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?

Antwoord 6

ProRail en NS hebben mij geïnformeerd dat zij voor de periode van de lange buitendienststelling in de zomer van 2012 een alternatief vervoerplan zullen uitwerken. Bij deze uitwerking worden verschillende partijen betrokken, waaronder (vertegenwoordigers) van de treinreizigers. Daarbij wordt er naar

³ Kamerstuk 29 984, nr. 261.

⁴ Kamerstuk 2851.

gestreefd om de toename van de reistijd te minimaliseren. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan direct busvervoer om Zwolle heen voor doorgaande reizigers.

Vraag 7

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

Antwoord 7

Zoals in het antwoord op vraag 2 aangegeven heeft ProRail, in overleg met de betrokken vervoerders, ervoor gekozen dat deze werkzaamheden beter uitgevoerd kunnen worden door middel van één lange buitendienststelling dan door middel van een stapsgewijze aanpak met meerdere korte buitendienststellingen. Naast deze nu gekozen aanpak heeft ProRail samen met de betrokken vervoerders de volgende alternatieven onderzocht:

- a. Een stapsgewijze aanpak, waarbij het hele knooppunt Zwolle gedurende meer dan tien weekends geheel buiten dienst gesteld zou moeten worden.
- b. Een stapsgewijze aanpak, waarbij de spoorverbinding tussen Amersfoort en Meppel zoveel mogelijk in gebruik zou blijven. Hiervoor zouden gedurende een periode van bijna 7 weken buitendienststellingen plaatsvinden, waarvan bij enkele daarvan het hele knooppunt Zwolle geheel buiten dienst gesteld zou moeten worden.

ProRail en de vervoerders hebben gezamenlijk gekozen voor de nu geplande aanpak vanwege:

- de kortere periode van hinder voor de treinreizigers;
- de periode van hinder vindt plaats in een relatief rustige periode;
- aanmerkelijk minder hinder voor de weekend-treinreizigers;
- meer duidelijkheid voor de treinreizigers wanneer Zwolle wel en niet per trein bereikbaar is.

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?

Antwoord 8

Dit alternatief is door ProRail en de vervoerders overwogen en door hen als minder aantrekkelijk beoordeeld dan de nu gekozen aanpak. De nadelen daarvan zijn:

- a. een toename van de reistijd voor veel treinreizigers van hoogstwaarschijnlijk meer dan een half uur;
- b. relatief hoge kosten;
- c. weer extra buitendienststellingen, met nog meer onduidelijkheid voor de reiziger als gevolg.

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?

Antwoord 9

ProRail heeft mij geïnformeerd dat de rijtijdverkorting die tussen Almelo en Vroomshoop gerealiseerd kan worden onvoldoende is om treinreizigers van Mariëberg t/m Emmen zonder reistijdverlies via Almelo in plaats van via Zwolle van en naar de Randstad te laten rijden. Het goederenvervoer van Coevorden en het Noorden blijft bij de huidige aanpak gewaarborgd.

Op basis van bovenstaande zie ik geen reden om ProRail op te dragen dit project uiterlijk in het voorjaar van 2012 te laten realiseren. Besluitvorming hierover zal via de gebruikelijke, daartoe geëigende procedure plaatsvinden.

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?

Antwoord 10

Op basis van informatie van ProRail kan ik u medelen dat de huidige planning voor het bouwen en testen van de Hanzelijn, inclusief de daarbij benodigde marges voor het opvangen van onvoorziene risico's en tegenvallers, geen ruimte biedt voor een dergelijke vervroegde opening.